

ALFA ROMEO F1 SU IL SIPARIO ANCHE SULLA C38 DI RAIKKONEN E GIOVINAZZI

AUTO SPRI NT

n. 8

Anno LVIII Settimanale 19-25 febbraio 2019

3,5 Euro (Italy only)



EFFETTO SF90

È una **Ferrari** grandi novità quella che nella sigla ricorda i **90 anni** dalla fondazione della **Scuderia**. E che è pronta a stupire giocando di **squadra**. Ecco perché



NUOVANTATA!

IN EDICOLA

**AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
LAUDA 70**



DA STACCARE

**MAXI POSTER
SULLA NUOVA
ROSSA 2019
A MONTEMELO**



BE 7,00 € - MC 0,02 € / VZUR 6,20 €
PTE CONT. 6,20 € - E 6,20 €
CH OT 8,50 CHF - CH 8,50 CHF





IL GIOCO SI FA STRADA.



595

Turismo

Tetto in vetro apribile
Nav 7"
Apple CarPlay™ - Android Auto™
Logo 70° Anniversario



595

competizione

Scarico Record Monza attivo
Display 7"
Apple CarPlay™ - Android Auto™
Logo 70° Anniversario

SCOPRI LA NUOVA GAMMA ABARTH 70° ANNIVERSARIO.



Quanto impegna #essereFerrari

È una Ferrari che inizia una nuova era quella che sta già macinando chilometri nella prima sessione di test collettivi sul circuito di Montmelò. L'estrema e originale SF90 è la prima discendente diretta della gestione Elkann-Camilleri-Binotto. La prima Rossa tenuta a battesimo con la triade nelle vesti di presidente, amministratore delegato e team principal: l'insostenibile leggerezza dell'essereFerrari. Un richiamo alla tradizione e alla responsabilità che questa impone.

Come ogni anno c'è grande attesa davanti a una Ferrari che nasce e con una Mercedes che cresce, sempre più vorace e vogliosa di eguagliare il record di sei titoli costruttori vinti consecutivamente proprio dal Cavallino con un'altra triade: quella composta da Montezemolo-Todt-Schumacher.

Dopo il ribaltone dell'inizio di gennaio con l'avvicinamento al comando del Reparto Corse, i vertici di Maranello puntano forte su Mattia Binotto col quale sentono completa sintonia. La nomina dell'ingegnere che da 25 anni lavora sotto le insegne della Scuderia è destinata a riportare la serenità in squadra e a garantire un bel futuro alla Rossa. Il messaggio che lancia il neo team principal Mattia Binotto è inequivocabile: vinciamo insieme. Che per chi lavora in Ferrari è un obbligo, un dovere nei confronti della tradizione. È la squadra che può fare la differenza al netto di una vettura lì a giocarsela con la concorrenza. Un vero e proprio dogma per chi, come l'ingegnere coi capelli impazziti, ama più di tutte le altre la parola lavoro.

Ora toccherà a Sebastian Vettel e Charles Leclerc far crescere quella Rossa che nella sua sigla (come avevamo anticipato) porta i 90 anni dalla fondazione della Scuderia. Il tedesco con la fascia da capitano e il giovane scalpitante monegasco alla pri-

ma stagione ufficiale da pilota del Cavallino formano una coppia nuova che ha già fatto parlare, scrivere, twittare in abbondanza. La sensazione è che continuerà a farlo ancora di più.

Adesso l'ombelico del mondo della Formula Uno è il Circuit de Catalunya. Quattro giorni di test per gradire e magari (già) godere. La Formula Uno si rimette in moto mentre questo numero di Autosprint raggiunge le edicole. E finalmente a parlare inizierà l'asfalto.

Intanto nel Mondiale Rally Ott Tanak e la Toyota hanno spazzolato tutto quanto dalla tavola di un Rally di Svezia in condizioni spesso limite, con fango, acqua e pozzanghere al posto della classica neve e del ghiaccio. Colpa del Niño che ha trasformato il winter rally nordico in una sfida sempre in aderenza precaria

con un fondo più simile a quello che si trova in Galles e non dalle parti di Torsby. Ora l'estone al settimo sigillo nel mondiale in carriera e la Toyota Yaris sono balzati al comando della serie e promettono di rimanerci il più tempo possibile. Infine da martedì 20 febbraio non perdetevi in edicola il primo numero della serie di **Autosprint Gold Collection**

dedicato ai 70 anni che Niki Lauda si appresta a compiere il prossimo 22 febbraio. In 132 pagine di racconto e foto inedite c'è tutta la grandissima epopea dell'austriaco tre volte campione del mondo della F1 protagonista di una vicenda umana che sa tanto di romanzo. Una storia bellissima da rileggere dentro

a stagioni indimenticabili che dagli Anni '70 fino ai giorni nostri hanno visto il Nostro al centro della scena. Autosprint Gold Collection è una collana di 12 volumi e con il primo numero è in regalo anche lo speciale cofanetto raccoglitore per custodire i vostri numeri da collezione, perché raccontare il motorsport è la nostra grande passione. ●



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

FORMULA UNO

- 8** FERRARI N(U)OVANTA PORTATI BENE
- 30** MERCEDES SPLENDIDA REGINA
- 36** ALFA RACING VOGLIA DI STUPIRE
- 38** NEL SEGNO DEL BISCIONE ALFISTI PROMOSSI
- 44** RED BULL PRONTA A STUPIRE
- 48** RENAULT VERSO LA CIMA
- 54** WILLIAMS GUARDA AVANTI
- 56** TORO ROSSO EFFETTO STR14
- 60** RACING POINT ROSA SENZA SPINE
- 62** McLAREN ANNO ZERO
- 64** LA TECNICA DI ANTONIO GRANATO

VELOCITÀ

- 84** INDYCAR HERTA ALLO SCOPERTO
- 87** TROFEO MIDDLE EAST A RITMO DI LAMBO
- 88** FERRARI CHALLENGE CAVALLINI A SAKHIR
- 90** FORMULA E SFIDA ALL'ULTIMO RESPIRO

RALLY

- 72** MONDIALE RALLY TANAK IRRESISTIBILE
- 82** FRANCIACORTA PEDERSOLI BATTE LONGHI

RUBRICHE

- 6** SCATTO FISSO
- 16** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 18** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 20** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 22** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 24** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 28** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 66** CUORE DA CORSA
- 96** LE CLASSIFICHE
- 97** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 98** POSTASPRINT

L'anima dell'uomo

La precisione di una macchina

Niki Lauda



NON PERDERE IL PRIMO NUMERO DI AUTOSPRINT GOLD COLLECTION,
UNA COLLANA ESCLUSIVA DI 12 MONOGRAFICI CON IL MEGLIO DEL MOTORSPORT.



COFANETTO GRATIS
CON LA 1^a USCITA

In occasione dei 70 anni di Niki Lauda, *Autosprint Gold Collection* ripercorre tutta la vicenda sportiva, umana, manageriale del tre volte campione del mondo di F1. Una storia fuori dagli schemi, un racconto di 132 pagine, sul grande pilota rimasto nel cuore di tutti.

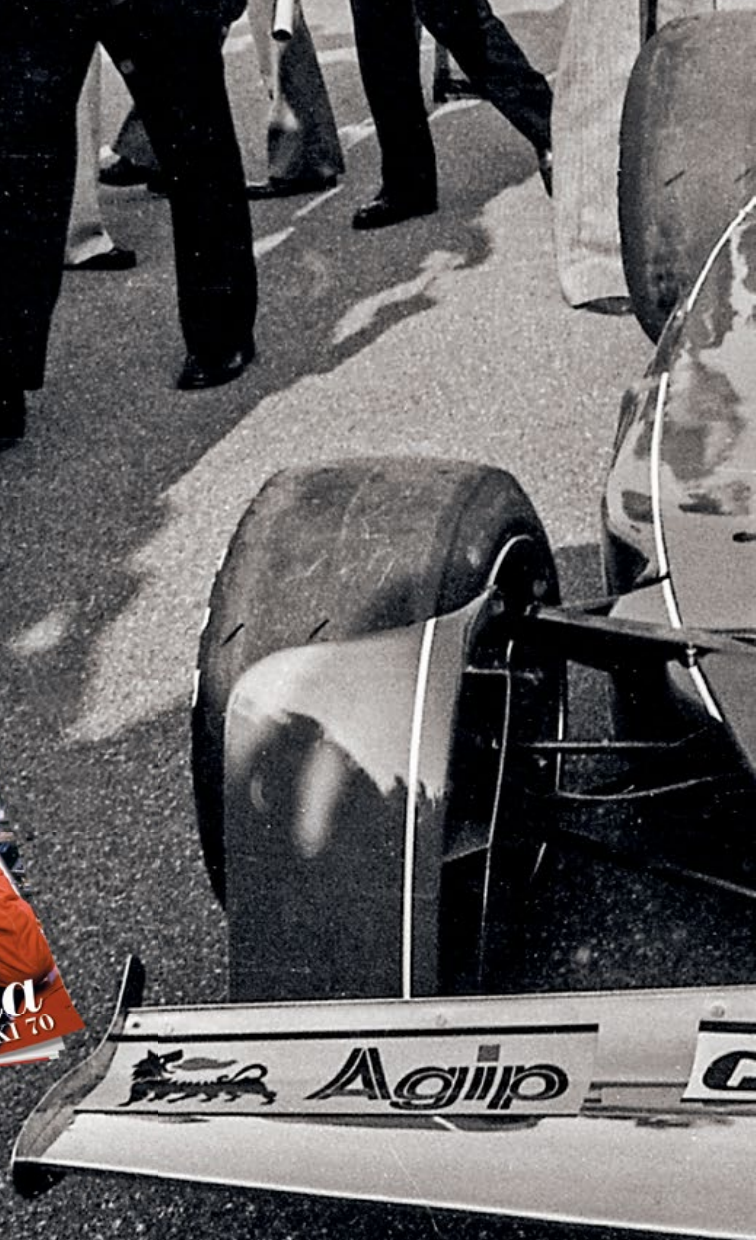
"LAUDA70" È IN EDICOLA* DAL 20 FEBBRAIO.

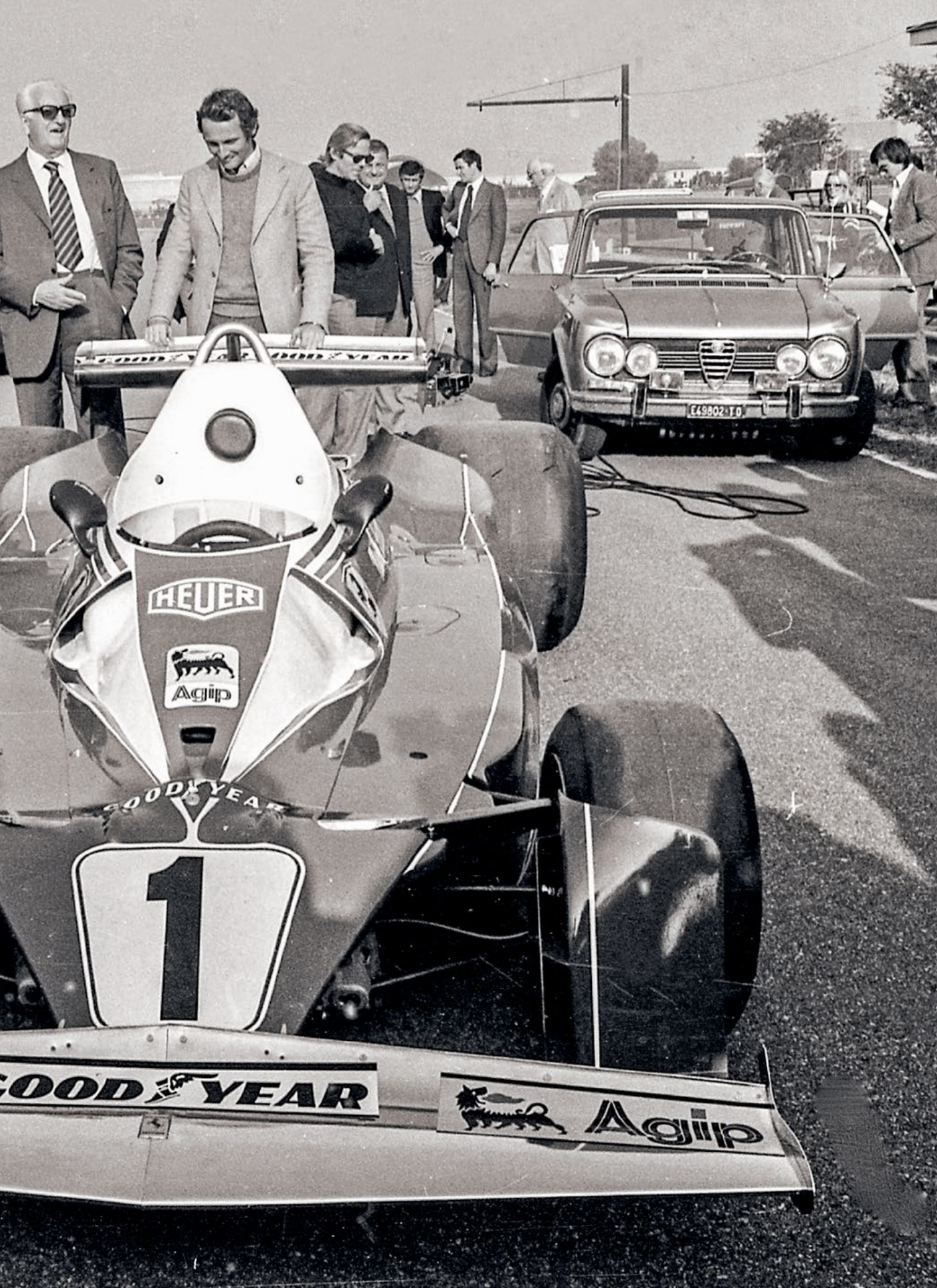
SCATTO FISSO

ACTUAL FOTO

Lauda, Ferrari e il mito

Chiamiamola associazione mentale, evocatività allo stato puro o che, fatto sta che questa immagine ci porta nomi e sensazioni tali da fare da ponte tra passato e presente. Tra quella vigilia della stagione 1976 col numero 1 appena tornato a Maranello, grazie al giovane Lauda e al suo sodalizio con Clay Regazzoni, sotto gli occhi, anzi, gli occhiali scuri del Drake. E coi buoni uffici di Franco Gozzi, che fa pure lui capolino in questa foto, dominata dalla stupenda 312 T2. Il presente, dicevamo. I 70 anni di Niki festeggiati il 22 febbraio, che noi celebriamo con un numero speciale di Autosprint Gold Collection in edicola da due giorni prima. Uno scrigno pieno di ricordi, articoli e sorprese vecchie e nuove, da custodire gelosamente. Buon compleanno, dunque, Niki e buona lettura agli appassionati!







N(u)ovan portati bene

LA NUOVA ROSSA INCARNA COME SEMPRE SPERANZE, ANSIE E SOGNI DI UNA TIFOSERIA IMMENSA E GENEROSA, CHE TROVA MOLTA CONCRETEZZA NEL PROGETTO FERRARI SF90 E NEI SUOI UOMINI



MARANELLO - Come un totem inamovibile, sullo sfondo l'interrogativo rimane sempre lo stesso. Sarà una Ferrari finalmente da titolo mondiale? Inutile girarci intorno, ogni anno, oltre al dettaglio tecnico, alla sigla, al colore, all'ispirazione e al genio dei progettisti, proprio di questi tempi, il popolo ferrarista se lo chiede e ovviamente in cuor suo lo spera. Succede, quindi, anche nel caso della SF90 che sta imbrattando l'asfalto della pista di Montmelò nella prima sessione di test collettivi. Ma è esercizio piuttosto inutile, adesso, scendere sul versante delle previsioni. Questa è roba da sogni. E la storia insegna anche troppe volte mostruosamente proibiti.

Dai riflettori di Fiorano al circuito di Catalunya, la nuova Ferrari che gioca di squadra, dove ogni cosa e ognuno conta, con la tradizione eletta a dovere, sta iniziando a costruire una nuova rincor-

SPLENDIDA PROTAGONISTA

Gli occhi di tutti sono sulla nuova Ferrari, che rappresenta la logica evoluzione e la crescita armonica del modello schierato lo scorso anno

sa al Mondiale F.1 2019 in una stagione che può riscrivere la storia. Ancora una volta. Con la Mercedes che potrebbe eguagliare il record di campionati del mondo Costruttori vinti consecutivamente, pareggiando, così, il conto con la Ferrari che nell'era Montezemolo-Todt-Schumacher seppe mettere insieme la bellezza di 6 titoli iridati di fila. Solo dati statistici adesso all'alba di una stagione tutta da giocare, anche se è curioso constatare che a difesa dell'ultimo baluardo di grandissima gloria di un Dream Team ci sia adesso proprio uno come Mattia Binotto che in quelle stagioni stava crescendo di rosso vestito...

ta

La sensazione è che la Ferrari abbia buone munizioni e sappia come combattere. Il battesimo della SF90 è stato un giorno da prime volte. La prima volta di John Elkann da presidente, di Louis Carey Camilleri da Ceo, di Mattia Binotto da team principal, di Charles Leclerc da pilota titolare della Scuderia. È un Cavallino che riparte dall'essere Ferrari, molto più di un hashtag: un vero modus operandi. L'arma a disposizione è la SF90, quella che nella sigla richiama ai 90 anni dalla fondazione evocati sia dal presidente che dall'amministratore delegato e che per dirla proprio con le parole di John Elkann: «È l'orgoglio di una squadra che unisce un intero Paese e che rappresenta il meglio dell'Italia. Inventiva, ingegnosità, intraprendenza e soprattutto il cuore rosso Ferrari».

SF90 evoluzione e non rivoluzione

«La monoposto 2019 è un'evoluzione non una rivoluzione». Al suo debutto da team principal Mattia Binotto spiega i principi che hanno ispirato la SF90: «Il retrotreno è molto rastremato grazie al grande lavoro svolto sotto questa scocca rossa opaca. A proposito del colore: il motivo non è estetico, ma esclusivamente tecnico.

Eliminando la parte lucida si guadagna qualche centinaio di grammi, il che può sembrare poco, ma quando si spinge così al limite anche questo ha un senso». Poi sottolinea: «Quando parlo di evoluzione vuol dire che i principi fondamentali della vettura sono rimasti invariati. Ma è chiaro che abbiamo spinto per migliorare ogni dettaglio, credo che non ci sia un solo pezzo uguale al 2018. Spingere vuol dire provare ad andare oltre i limiti precedenti, e quelli che abbiamo raggiunto credo che siano molto vicini ai limiti naturali della vettura. La nuova aerodinamica, imposta dal regolamento tecnico, renderà le monoposto meno guidabili sul fronte aerodinamico, ovvero più sensibili al variare delle condizioni: l'altezza da terra, il vento laterale, o altro. Credo che chi avrà fatto il miglior lavoro in questo senso, ovvero rendere la vettura il più possibile consistente e prevedibile per il pilota, avrà raggiunto un buon traguardo». Già, i piloti...

IL MOTIVO
DEL COLORE
ROSSO OPACO
NON È ESTETICO
MA SOLTANTO
TECNICO

MATTIA BINOTTO

”

«Quando parlo di evoluzione vuol dire che i principi fondamentali della vettura sono rimasti invariati. Ma è chiaro che abbiamo spinto per migliorare ogni dettaglio, credo che non ci sia un solo pezzo uguale al 2018. Spingere vuol dire provare ad andare oltre i limiti precedenti, e quelli che abbiamo raggiunto credo che siano molto vicini ai limiti naturali della vettura. La nuova aerodinamica, imposta dal regolamento tecnico, renderà le monoposto meno guidabili sul fronte aerodinamico, ovvero più sensibili al variare delle condizioni: l'altezza da terra, il vento laterale, o altro. Credo che chi avrà fatto il miglior lavoro in questo senso, ovvero rendere la vettura il più possibile consistente e prevedibile per il pilota, avrà raggiunto un buon traguardo». Già, i piloti...

Coppia da sogno che farà perdere il sonno?

Attaccata al braccio la fascia da capitano Sebastian Vettel sarebbe voluto salire subito sulla Rossa già nel giorno della presentazione «se solo avesse portato con se la tuta», ha detto sorridendo. L'ha indossata due giorni dopo a Barcellona e se la toglierà mercoledì alternandosi al volante della Ferrari SF90 con il suo nuovo compagno di squadra Charles Leclerc. «Una coppia da sogno» per Binotto con la speranza che non gli faccia perdere troppo il sonno, anche se «la priorità assoluta è far vincere la Ferrari». Quella Ferrari che sia Vettel che Leclerc



**UNA SQUADRA
FORTISSIMA**

Piero Ferrari, John Elkann,
Charles Leclerc, Mattia
Binotto, Louis Carey
Camilleri e Sebastian Vettel
insieme accanto
alla Ferrari SF90
a incarnare un nuovo sogno
targato Maranello



CON KIMI SIAMO
ANDATI AVANTI
BENE INSIEME
PERCHÉ ABBIAMO
SEMPRE CONDIVISO
LO STESSO FEELING
SULLA
MONOPOSTO.
QUANTO A LECLERC
SO CHE ANDRÀ
FORTE DA SUBITO

SEBASTIAN VETTEL

”



SONO MOLTO
ORGOGLIOSO
DI PORTARE AVANTI
IL SOGNO FATTO
DA ENZO FERRARI

MATTIA BINOTTO

”

hanno sognato per un vita. Quella Ferrari che adesso si aggrappa a loro per riportare a Maranello un titolo mondiale che manca da troppo tempo.

Si parla di pressione, di stagione cruciale per entrambi. La sensazione è che l'unica pressione i due la vogliano riservare solo al piede destro per spingere subito a fondo e iniziare a inquadrare la questione da un'altra prospettiva per passare finalmente ai fatti e chiudere con le parole. Dalle quali emerge comunque saggezza e voglia di lavorare anzitutto per il bene comune che a Maranello, ora, è quello di tornare ad aprire la bacheca dei trofei.

Da Barcellona arriveranno i primi responsi ma è abbastanza chiaro e peraltro ribadito più volte anche

dal team principal Binotto che «noi dobbiamo metterli nelle condizioni di fare il meglio: questo è il primo nostro dovere. La serenità è fondamentale: questo è vero sia per i piloti che per la squadra».

Dopo quattro stagioni la nuova coppia in rosso stuzzica inevitabilmente curiosità.

Fino allo scorso anno era abbastanza chiaro chi fosse il più veloce tra Vettel e Raikkonen. In questa stagione la scala di valori sembra essere, almeno ora, un punto interrogativo. Spiega Vettel: «Non so se sia davvero sempre stato chiaro. Tra compagni di squadra ci si osserva e si lavora insieme, e con Kimi ha funzionato bene perché abbiamo sempre avuto un feeling molto simile in merito al comportamento della monoposto. Non ho alcun dubbio sulla velocità di Charles, e credo che impiegherà poco ad essere lì. In quanto allo stile di guida l'ho visto



in passato ma da lontano, e le cose cambiano quando si guida la stessa monoposto. Vedremo, ma penso che la cosa più importante sia il lavorare insieme come squadra. Quando saremo in pista non avrò bisogno di ricordare a Charles che vorrò essere più veloce di lui, e viceversa. È normale che sia così». Analizza Charles: «La pressione fortunatamente non la sento. Sono giovane, ho da imparare, ma so che è fondamentale concentrarmi su me stesso e sul lavoro che mi attende con la squadra. Penso che i risultati arriveranno di conseguenza. Mi ha sorpreso la facilità con cui sono stato integrato nel team. Conoscevo già alcune persone, essendo stato parte della Driver Academy, ma in generale sono stato aiutato molto e coinvolto nella conoscenza della nuova macchina e dei nuovi progetti. Non voglio pensare al campionato, ho tanto da fare davanti a me. Avrò un ottimo riferimento grazie a Sebastian, ora non voglio puntare a qualcosa ma lavorare. Poi vedremo poi cosa arriverà. Quando mi aspetto di vincere la mia prima gara? Non voglio rispondere a questa domanda, arriverà al momento giusto. Una cosa è certa: mi sono preparato al massimo possibile durante la pausa invernale, fisicamente e mentalmente. Mi aspetta una grande sfida e voglio essere pronto. Sono venuto spesso qui a Maranello nelle ultime settimane, mi è piaciuto iniziare a vivere con la squadra, e poi non ero abituato a dover interagire con così tanti tecnici! È un altro passo nella mia carriera, lavorare in un grande team. Venire qui a Maranello mi ha aiutato a conoscere tante persone con cui dovrò interagire e a capire come

lavora tutta la squadra. Credo di aver fatto il massimo possibile per essere pronto quando saremo in pista a Melbourne, poi il giudizio arriverà dalla pista».

Binotto orgogliosamente ferrarista

«Sono orgoglioso di portare avanti il sogno di Enzo Ferrari. Abbiamo il dovere di perseverare come lui». Mattia Binotto, oltre a essere un leader come sottolineato dal Ceo Louis Carey Camilleri, è uomo di numeri, di formule, di alchimie, ma è anche innamorato delle parole, di quelle che in ognuna di loro contengono un concetto. Come efficienza, potenza e persone. Che per l'ingegnere di Selvapiana di Canossa, sono tre parole chiave. La sua prima volta da team principal, dopo 25 anni di onoratissimo servizio della Rossa, è stata un misto tra emozione e concretezza, non senza un pizzico d'orgoglio. Ma non per se, ma per quella squadra che sta lavorando senza soste e senza respiro per regalare quelle gioie, rimaste ormai strozzate in gola per troppo tempo, dal popolo rosso. Il suo spirito di appartenenza è concentrato nella risposta che dà all'hashtag #essereFerrari. «È qualcosa di unico, un misto di passione, determinazione, appartenenza, integrità, coraggio, competi-

SONO GIOVANE E LA PRESSIONE NON LA SENTO. HO MOLTO DA IMPARARE E SO CHE SARÀ FONDAMENTALE CONCENTRarmi SU ME STESSO E SUL LAVORO DA PORTARE AVANTI CON LA SQUADRA

CHARLES LECLERC

”





IL PRIMO TOCCO SULL'ASFALTO

Primi chilometri in pista del Filming Day per l'attesissima SF90 guidata sia da Sebastian Vettel che da Charles Leclerc. Ora la parola passa ai cronometri, nei test di svezamento a Barcellona

zione, eccellenza; qualcosa che va oltre e che ha a che fare con la tradizione. Un dovere che si trasforma nella nostra missione». «Se dovessi dire che quando son partito, pensavo di fare qualche cosa di più di una sola macchina direi una bugia». C'è scritto anche questo sui muri tra Fiorano e Maranello. È una frase di Enzo Ferrari che suona dolcissima nel giorno della presentazione della Ferrari SF90. «Qui non c'è un giocatore che scende in campo per se stesso, ma un gruppo di piloti e tecnici», sottolinea il team principal del Cavallino. E aggiunge: «Il mio primo dovere sarà quello di mettere i nostri piloti nelle migliori condizioni per dare il massimo. L'obiettivo è quello di lavorare in un contesto sereno, scendere in pista con la voglia di far bene e divertirsi. L'hashtag #essereFerrari è indicativo: lo spirito di squadra è fondamentale».

Fondamentale, adesso, è vedere anche dove si posiziona la concorrenza. La raffica di presentazioni della settimana scorsa ha già inevitabilmente stuzzicato la curiosità dell'ingegnere. «Ovviamente, ogni tecnico vuole vedere cosa fanno gli avversari, si osservavo i dettagli, si confrontano le soluzioni altrui con le proprie. Credo che i nostri avversari principali resteranno Mercedes e Red Bull, e sono due monoposto molto belle, si deduce tanto impegno dietro le loro vetture, e sono due macchine molto belle. Ma non credo che il nostro impegno sia stato da meno, siamo pronti al confronto in pista». E al confronto in pista sono chiamati adesso anche Sebastian Vettel e Charles Leclerc. Ribadisce il team principal della Scuderia: «Avere una coppia di

**QUI NON C'È UN
GIOCATORE CHE
SCENDE IN CAMPO
PER SE STESSO
MA UN GRUPPO
DI TECNICI**

MATTIA BINOTTO

”

**ATTENZIONE
PERCHÉ VETTEL
HA BEN POCO
DA DIMOSTRARE
E RESTA LA NOSTRA
PRIMA GUIDA**

MATTIA BINOTTO

”

piloti così competitivi non credo che sia un problema, ma un'opportunità. Sebastian ha ben poco da dimostrare, e resta la nostra guida. Charles ha ancora da imparare, come ha sottolineato lui stesso, ma sappiamo quanto talento ha. Credo che sia normale, soprattutto all'inizio della stagione, che se ci saranno situazioni particolari la nostra priorità possa essere Sebastian, è lui la guida su cui puntiamo in chiave campionato. Fermo restando, però, che la priorità assoluta è far vincere la Ferrari. Comunque spero di avere un problema del genere... ovvero due piloti da gestire nelle prime posizioni!».

Nuovo capitolo dentro una grande storia

Ora si scende in pista senza l'assillo. Vettel e Leclerc si alterneranno al volante della nuova Rossa. Sarà una prima verifica, anche se gli ingegneri utilizzeranno questa fase per sperimentare. I tempi sul giro andranno presi con le molle: forse soltanto sul finire della seconda sessione di test sarà possibile intuire qualcosa sul potenziale delle pretendenti al titolo 2019. Ma la partenza è stata lancia-tissima con tanti rimandi al passato, allo spirito di Enzo Ferrari al traguardo dei 90 anni e alla forza del gruppo che deve animare una squadra che veste una maglia pesantissima perché carica di responsabilità come quella del Cavallino.

La Ferrari riparte per una nuova sfida che riaccende sogni e speranze. C'è un nuovo capitolo dentro una grande storia. Prepariamoci a leggerlo con attenzione e che come nelle favole abbia finalmente un lieto fine. ●

LE VOCI FERRARISTE



JOHN ELKANN

«La SF90 non solo è una macchina bellissima, ma competitiva. Vorrei tornare sul concetto essere Ferrari che significa anzitutto appartenere a qualche cosa di unico: una storia iniziata 90 anni fa dalla tenacia di Enzo Ferrari e soprattutto dalla sua passione per le corse... e per le vittorie! A questo proposito, Essere Ferrari vuol dire ancora oggi osare, cercare soluzioni originali, spingersi oltre... e soprattutto significa essere squadra. Lo sa bene Mattia, che ha lavorato a Maranello con crescenti responsabilità nel corso degli ultimi 25 anni: lui sa quanto sia importante che tutti – dai piloti ai neoassunti, in pista e fuori, durante la stagione e fuori – lavorino insieme e diano il massimo: perché in Ferrari ogni cosa e ognuno conta. Infine e voglio dirlo in italiano, Essere Ferrari significa l'orgoglio di una squadra che unisce un intero Paese, e che rappresenta il meglio dell'Italia. Inventiva, ingegnosità, intraprendenza e soprattutto un cuore, rosso Ferrari. Per questo dico ai nostri tifosi, in Italia e in tutto il mondo: stateci vicino, sosteneteci, e fateci sentire il vostro affetto. Una nuova

stagione e un nuovo decennio (che ci porterà ai nostri 100 anni) sta per iniziare: abbiamo tanta voglia di vincere e lo faremo con voi».

LUIS CAREY CAMILLERI

«La vettura rispecchia le ultime novità tecnologiche, rispetta i nuovi regolamenti che verranno messi in atto per questa stagione, ed è soprattutto il frutto di un lavoro di squadra e del talento di tutti coloro che lavorano per la Scuderia. Quest'anno è il 90° anniversario della Scuderia Ferrari, nata appunto a Modena nel 1929, e noi continuiamo a essere ispirati e guidati dall'idea del nostro fondatore, Enzo Ferrari. Siamo tutti ben consapevoli dell'enorme responsabilità che la nostra magnifica storia comporta così come sappiamo che su di noi sono riposte le speranze e le aspettative di milioni di tifosi in tutto il mondo oltre all'orgoglio di un'intera nazione. È una responsabilità che accettiamo con piacere, certi del talento e delle capacità degli uomini e delle donne che lavorano instancabilmente per concretizzare la nostra aspirazione più grande, quella di vincere questo campionato, senza per questo dimenticare

il rispetto che dobbiamo sempre ai nostri avversari. La scorsa stagione è stata la migliore negli ultimi dieci anni, ma ciò nonostante non siamo stati all'altezza dei nostri obiettivi. Un boccone amaro da mandar giù, ma che non ha minato il nostro spirito: posso assicurarvi che guardiamo avanti con grande impegno e la massima determinazione. Desidero cogliere l'occasione per ringraziare e riconoscere il contributo significativo nelle ultime stagioni di due persone

chiave che ci hanno lasciato alla fine dello scorso anno, Maurizio Arrivabene e Kimi Raikkonen. Faranno sempre parte della famiglia Ferrari. Ora iniziamo un nuovo entusiasmante capitolo della nostra storia con Mattia Binotto alla guida. Mattia è stato con Ferrari per quasi un quarto di secolo e la sua straordinaria carriera è una chiara testimonianza delle sue eccezionali capacità e della sua leadership. Lui conosce la Scuderia alla perfezione. Sa fare squadra, è risoluto, ha grande talento ed è più che mai determinato nel fare la differenza a tutti i livelli. Sono convinto che porterà la Scuderia alle vette più alte. Ovviamente abbiamo anche il privilegio di avere due piloti straordinari. Nonostante i suoi quattro titoli mondiali, Sebastian Vettel ha più che mai fame di vittoria. È totalmente impegnato a concretizzare le sue e le nostre ambizioni e sa bene che tutta la squadra gli darà il massimo supporto. A fianco di Sebastian ci sarà Charles Leclerc. Siamo tutti estremamente entusiasti di averlo a bordo. Il suo talento, la sua maturità, la sua abilità a

pilota e la sua velocità sono stati evidenti a tutti lo scorso anno e siamo sicuri che farà grandi cose in futuro. Desidero sottolineare che mentre Mattia, Sebastian e Charles saranno sotto ai riflettori, dietro di loro c'è una macchina perfettamente collaudata. Uomini e donne che creano un'unica forte catena. Tutti condividendo una passione che rende la Ferrari unica. Hanno tutti il nostro appoggio e ci assicureremo che, a dispetto delle inevitabili pressioni, all'interno della squadra regni un'atmosfera in cui prevalga la serenità: un prerequisito fondamentale per rafforzare lo spirito di squadra e favorire creatività, talento e trasparenza. Non mi resta che ringraziare con sincerità i nostri tifosi. Loro ci appoggiano nella buona e nella cattiva sorte e la loro devozione è un'ispirazione a fare sempre meglio. Sarà nostro compito renderli orgogliosi perché non si meritano nulla di meno».





Vettel top driver da recuperare

GIUSTAMENTE BINOTTO HA PUNTATO MOLTO SULLA PRIMA MISSION DELLA ROSSA NELLA STAGIONE CHE VA A COMINCIARE. BISOGNA ANZITUTTO RIMETTERE IN CONDIZIONI SEB DI DARE IL MASSIMO!

«*Sarà Sebastian Vettel la nostra prima guida*». Mattia Binotto non ha fatto ricorso a tanti giri di parole per indicare la strategia della Ferrari nel mondiale che comincia il 17 marzo in Australia. Si punta sul pilota tedesco, come è logico che sia. E Leclerc? Beh, abbia un po' di pazienza. Binotto ha anche aggiunto che vorrebbe vedere i suoi due uomini battagliaire sino all'ultima curva di Melbourne per il primo posto: «*Abbiamo i piloti più forti della Formula Uno*», ha precisato più volte, secondo molti esagerando un po', però andava fatto per dare la carica sia a Sebastian sia a Charles. A dire il vero, chi ne ha maggiormente bisogno è Sebastian, legato

molto ad Arrivabene, al quale aveva più volte confidato il desiderio – ribadito pure pubblicamente - di poter continuare ad avere accanto Kimi Raikkonen, esagerando al punto di dichiarare di non conoscere molto Leclerc. Il tempo e gli eventi lo hanno messo di fronte a una realtà che probabilmente non era quella che desiderava. La prima mossa di Binotto dopo la designazione a capo della Gestione Sportiva è stata quella di parlare subito sia con Vettel sia con Charles. Mattia non è tipo che si perda in inutili slalom, va dritto alle cose. Sa che deve riportare a Maranello il titolo mondiale e sa che, per farlo, deve creare la massima armonia dentro la squadra. Il

passato è passato, bisogna pensare al presente. Quindi è stato chiarissimo con Vettel: «*Puntiamo su di te, impegnati*». Facile a dirsi, più difficile da concretizzare. Ma Binotto ha bisogno di Vettel e viceversa. L'unione fa la forza, gli interessi sono coincidenti. Ma Mattia sa anche – avendolo visto da vicino – che cosa è mancato al tedesco nelle stagioni 2017 e 2018, quindi ne conosce i punti deboli, i nervi scoperti. Recuperare Vettel sarebbe una vittoria grandissima per la Ferrari, considerando che Seb ha sbagliato per l'ansia di dover vincere a tutti i costi, patologia ben nota nel mondo dello sport. Ansia da prestazione, ansia di doversi dimostrare campione



” **CON DUE COME VETTEL E LECLERC PER I TIFOSI DELLA ROSSA CI SARÀ SENZ'ALTRO DA DIVERTIRSI. QUANTO A BINOTTO, BE', MAGARI NEL SUO CASO, UN PO' MENO...**

con una marca diversa dalla Red Bull. La quale gli ha dato sempre un'ottima macchina, però anche lui ha saputo fare la sua parte. Si dirà: ma poi Seb è crollato davanti a Ricciardo con la stessa vettura. Vero. Daniel era il giovane arrembante che stava facendosi largo mentre Vettel si stava concedendo un attimo di riposo dopo la sbornia di vittorie. Approdato in Ferrari, Vettel nelle prime due annate è andato come ci si aspettava, poi invece no. Ma da qui a pensare che sia un pilota finito e appagato c'è una enorme differenza. Seb merita di essere rivisto nella nuova ottica Ferrari, merita di stare in un ambiente nel quale le lotte fratricide all'interno si sono chetate (almeno lo speriamo) e poi si farà un bilancio. Lui, durante la presentazione della Ferrari SF90 ha voluto ribadire di avere un accordo sino al 2020 compreso. Però è consapevole di come la sua credibi-

lità all'interno de team abbia perso punti e con un 2019 in ribasso sarebbe giocoforza andarsene altrove: per lui sarebbe una liberazione, per la Ferrari anche. Ma questo è lo scenario peggiore e, al momento, una pura ipotesi catastrofista, perché tutti sanno che un Vettel in condizioni psicologiche normali è certamente in grado di lottare per il vertice e fare la differenza. Binotto gli chiede una sola cosa: tornare a essere Vettel.

Charles Leclerc parte da una posizione più comoda. A lui, che affronta il secondo anno di F1, sarà concesso il lusso di poter sbagliare, sempre che non diventi un'abitudine. Gli errori servono a migliorare e sono inevitabili quando si fa il salto di qualità. Non è il caso di gufare né fare previsioni pessimistiche, però Leclerc dovrà prima di tutto guardarsi attorno, capire una Ferrari che sinora ha visto da un'altra angola-

zione, dimostrare di saper fare il gioco di squadra portando parallelamente a casa più punti possibile: il mondiale costruttori sarebbe benvenuto insieme con il titolo piloti, o disgiunto come premio di consolazione. La Ferrari ha assoluta necessità di vincere un titolo in questa era tecnologica dell'ibrido dominata dalla Mercedes. Deve farlo non solo perché è la sua missione, ma anche per il fatto che quanto prima arriveranno dei modelli di serie ibridi ed elettrici e sarebbe bello se ci fosse il supporto della F1 nell'operazione di lancio.

Leclerc è un uomo prezioso su cui si è investito molto, non è una seconda guida nel senso deteriore del termine. Ha qualità tali che prima o poi usciranno allo scoperto. In Ferrari, non è un mistero, c'è chi si aspetta da lui un replay di ciò che fece Hamilton nel primo anno di F1 con la McLaren, quando per poco non conquistò il campionato. Charles non parte con la pressione di dover vincere ma prima vincerà e meglio sarà sia per lui sia per la Ferrari. Quanto al confronto con Vettel, tutt'altro che facile sulla carta, Binotto si è preso la responsabilità di gestirlo, inorgogliato dal fatto di avere due uomini con cui attaccare. Leclerc, aria mite, educata, da ragazzo per bene, è una belva scatenata quando prende in mano il volante. Possiede un grande talento, ha una volontà che nessuno immagina. Se non resterà vittima di sbandamenti da cambio di vita (ha 22 anni soltanto, sarà sempre più attorniato da un ubriacante tourbillon di gente interessata, nuovi amici e le solite cose) potrà sfondare subito. È per questo che la Ferrari lo ha preso. Nella crescita sarà interessante anche per lui misurare le proprie prestazioni con quelle di un campione come Vettel. Un confronto che si annuncia all'insegna della massima tensione. Da un lato un pilota che si gioca la reputazione passata e futura, dall'altro un giovane che arriva con le massime credenziali e deve mostrare di essersi meritato una Ferrari. Ci sarà da divertirsi, da fuori: Binotto, dal di dentro, si diventerà un po' meno... ●

SEB E CHARLES TARGET DIVERSI

L'esperto e blasonato Vettel col giovane e promettente Leclerc, coppia ben assortita e a target differenziati. Ciascuno, comunque, se messo nelle condizioni migliori, può ambire molto in alto





Riessere davvero al **top**



LA PRESENTAZIONE DELLA SF90 E LO SPIRITO MOSTRATO DAL TEAM DI BINOTTO SONO IL PRIMO STEP IN AVANTI PER PRESTARE FEDE ALLA FRASE HASHTAG...

#essere

Il messaggio è stato passato forte e chiaro. Mattia Binotto ha fortissimamente voluto, in prima persona, rappresentare il nuovo corso, con la modernità di un hashtag, ma anche con l'antica e radicata consapevolezza che quando indossi una divisa rossa l'appartenenza viene prima di tutto. Una ripartenza a caccia di due titoli che mancano dal 2008, quello costruttori e addirittura da 12 anni quello piloti. Troppi e allora ecco che ancora prima di essere vincenti bisogna #EssereFerrari. La rincorsa mondiale riparte quindi da 3 momenti estremamente simbolici per riaccendere, se mai si fossero affievoliti, la fiamma e l'ardore agonistico di chi ha fatto la storia e non può restare così a lungo ad applaudire la forza di altri, a fine stagione. #EssereFerrari è il primo, il nome

” AL DI LÀ DEL FATTO CHE LA RIVALITÀ INTERNA CI SARÀ ECCOME, LA MOSSA DELL'INNESTO DI LECLERC ALLA FINE POTREBBE PUNGOLARE VETTEL



e Ferrari

della macchina il secondo. SF90 per ricordare la fondazione della Scuderia nell'anno dei 90 che si raggiungeranno il 16 novembre. Quel giorno, nel 1929, Enzo Ferrari decise di assecondare ancor di più la sua voglia di correre, allora e per altri due anni ancora da pilota, e quella dei soci, con le macchine Alfa Romeo.

«Non sono mai stato né progettista né calcolatore. Sono sempre stato un agitatore di uomini e di talenti», una delle frasi celebri del Drake. In quel 90 non c'è quindi solo un numero o un anniversario, ma c'è l'anima che Binotto vuole rivedere in tutte le donne e gli uomini del team. Agitare il talento per non fermarsi al compitino, ma per scoprire la magia di un'intuizione. Vuole questo il nuovo team principal. Non devono esserci com-

puter aperti per leggere la normalità, ma per trovare, in quei milioni di calcoli che compaiono sullo schermo un guizzo, un rischio o una fantasia. Per ribadire tutto ecco il presidente Elkann distribuire a tutti un cappello rosso della Ferrari. Tutti sotto lo stesso cappello, con ruoli più o meno importanti gerarchicamente, ma tutti con la stessa responsabilità di dover far vincere quella monoposto opaca, ma brillante nelle idee, posizionata al centro del palco.

La presentazione più che uno svelo mi è sembrato un voler riscoprire i valori di una società sempre diversa da tutte le altre. La pressione di quel colore e del Cavallino sono uniche lo scoprirà Leclerc, le ha già assaporate Vettel, chiamato all'anno della verità, di un'avventura e di una carriera. Binotto l'ha coccolato dandogli la fascia da capitano, un'investitura pubblica che è un atto dovuto per chi di titoli ne ha vinti 4. Giusto, consapevoli tutti che poi è sempre la pista a stabilire le gerarchie. Non vede l'ora Binotto di avere il problema di gestire i due se in lotta tra loro per il mondiale... "Quelli sono dolci problemi, averne..." ci aveva già detto un giorno. Certo non basta un hashtag forte e incisivo per vincere, per farlo serve che la macchina sia forte e ci dicono esserlo, serve che i piloti siano sempre al top della condizione psico fisica e l'innesto di Leclerc potrebbe essere la medicina migliore anche per Vettel dopo una stagione fatta di grandi magie ma anche di errori banali che hanno compromesso la rincorsa mondiale... Un passo alla volta per tornare davvero a #Esse-reFerrari. ●



**QUESTA
FERRARI
DEVE AVERE
LA CALMA
E LA
METODICITÀ
DI TORNARE
GRANDE
PERCORRENDO
UN PASSO
ALLA VOLTA**



Pagellone stile Festival

Ammettiamolo. Per noi che ci cibiamo di una emozione chiamata Formula Uno, ecco, sì, davvero il rito pagano che va sotto l'etichetta di "presentazione della nuova Ferrari" è un po' come la finale del Festival di Sanremo. Ogni anno, l'evento si ripete. Ogni anno, il sangue Rosso del San Gennaro di Maranello si scioglie. E noi lì, a bocca aperta e con occhi che brillano! Vi è piaciuta, la SF90? Non dovete rispondere subito. Aspettate almeno due Gran Premi. In compenso, quello

che segue è il mio Pagellone del Festival di Sanremo, pardon, dello show che ha tenuto a battesimo l'ennesimo sogno della ennesima speranza e bla bla bla.

L'AUTO, NG, cioè non giudicabile. Qui non c'entra la sfiducia preventiva. Trattasi banalmente di sano realismo. Dico macchina senza voto per la ovvia ragione che una vettura la puoi giudicare esclusivamente sulla base del responso cronometrico. Quin-

” **QUESTA TENDENZA A FAR PASSARE VETTEL PER RIMBA ALLA FINE CONTRIBUISCE A RENDERLO ASSAI CARO. C'È DA AUGURARSI CHE IN PISTA POSSA SMENTIRE TUTTI!**



PROVIAMO A TRATTARE LA PRESENTAZIONE DELLA NUOVA FERRARI COME FOSSE SANREMO, DANDO VOTI, SENSAZIONI E GIUDIZI IN LIBERTÀ SULLA ROSSA E I ROSSI CHE HANNO CARATTERIZZATO L'EVENTO

di aspetto. Onestamente, non me la sento, non me la sono mai sentita!, di formulare pronostici a ruote ferme. Tutto lì.

ESTETICA, 6. Qui il parere è totalmente soggettivo. Avevo scritto che l'avevo vista e non mi piaceva, è una questione di gusti e stop. Esempio il colore, il rosso opaco. Ok, la vernice magica, le stampanti 3D per gli adesivi, ok, si guadagnano grammi ed etti sul peso, va bene, però il mio occhio

ORGANISMO IPERCOMPATTO
Tutti stretti attorno alla Ferrari SF90, per lasciare intendere un'unità di propositi e una compattezza di squadra, premesse indispensabili per una stagione al top

preferiva il rosso vivo. Ma sono impressioni, tu falla vincere e vedrai che la troverò bellissima.

MAURIZIO ARRIVABENE, NP. Cioè non pervenuto, come la temperatura di Ulan Bator al bollettino meteo. Il Fantasma del Palcoscenico. Aveva fissato lui la data dello show, poi gli hanno detto di cercarsi altri impegni. È andata così ed è un peccato. Amen.

SEB VETTEL, 8. Boh, a me sembra motivatissimo. Questa tendenza a farlo passare per rimba me lo rende particolarmente caro. Incredibilmente per lui è una colpa aver vinto quattro mondiali! Spero zittisca in pista i detrattori in servizio permanente effettivo.

JOHN ELKANN, 6+. Ammettiamolo: la trovata dei berrettini sembrava uscita dal cilindro del fratello Lapo. Una botta di vita per un presidente che suscita empatia quanto una sogliola ibernata nel Mare del Nord. Pagherei di tasca mia per vederlo, a fine stagione, con una parrucca Rossa calata sulla zucca, vorrebbe dire che è stato all'altezza dell'Innominato del 2000, sempre inteso come Montezemolo (peraltro, il Presidente Sogliola manco Marchionne ha citato, ehm ehm).

CAMILLERI, 7-. L'Ufo di Maranello sta finalmente entrando nei radar. L'amministratore delegato non è tale a sua insaputa. Meno male. Del resto, siamo schietti: non è comodo subentrare a uno come Marchionne (per tacer dell'Innominato, che è sempre Montezemolo). In verità Don Camillo ha il bonus di esserne consapevole. Non insegue le luci della ribalta. Profilo che mi incuriosisce: è stato coraggioso quando ha scelto Binotto. Chissà, potrebbe rivelarsi una sorpresa positiva.

BINOTTO, 8. Non so quanti ci abbiano fatto caso: quando ha fatto una carezza alla macchina, pareva dire questa è mia figlia. Si gioca tantissimo ma ha le spalle robuste, a Maranello Harry Potter ha già sconfitto Lord Voldemort. Sui piloti secondo me ha espresso cose condivisibilissime. Cioè fatemi capire: ha Vettel in casa e un quasi debuttante, poteva proclamare che stanno, in teoria, sullo stesso livello? Non esiste, poi se Carletto dovesse andare più forte starebbe davanti e Mattia anche questo ha detto, solo che ci hanno fatto caso in pochi. Il punto è che l'ambiente è intossicato. Poiché un anno fa Kimi (10, ma solo perché non si può dare 11) è andato forte almeno quanto Seb, gli odiatori di KR7 che potevano fare, se non concludere che Vettel è alla frutta? Per fortuna Bin8 non ha abboccato.

LECLERC, 8. Più intelligente lui di gente che ha attorno. Se va forte come immagino, ci farà divertire.

MICK SCHUMACHER, 10. Bello che fosse lì. Thank you, silence (cit.)

PIERO FERRARI, 10 e lode. Basta che ci sia. È una garanzia, in una azienda che chiama SF90 la macchina. Inoltre, siccome è intelligente, cita molto poco il padre, pur essendo uno dei pochi a poterselo permettere... ●



Il senso del **mistero**

SI RIPETE IL MISTICO MIRACOLO DELLA (RI)NASCITA DEL BOLIDE ROSSO, DESTINATO A FARSI AMARE SUI CIRCUITI DI TUTTO IL MONDO. ECCO IL COME E I TANTI PERCHÉ...

SF9

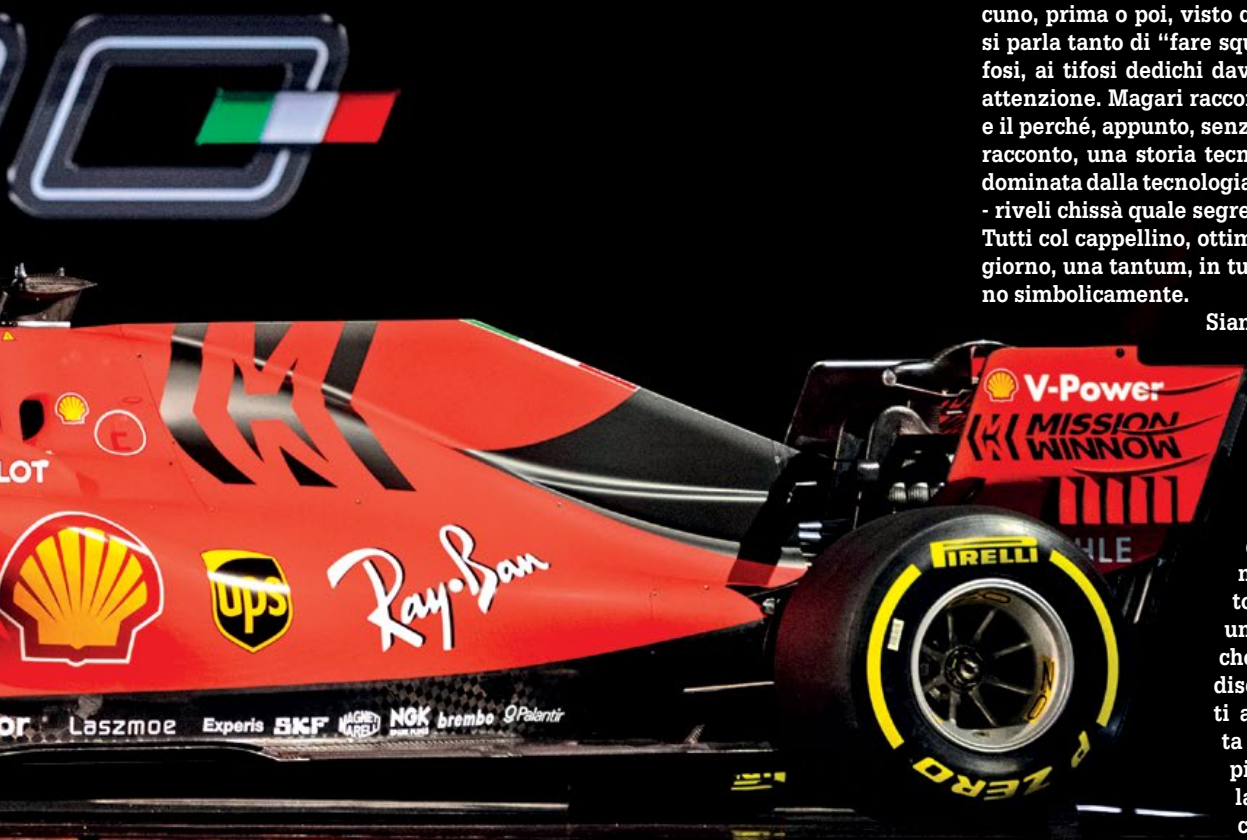


Lattesa, le indiscrezioni, la visione, la sorpresa. Come bambini sotto Natale, abbiamo accolto questa nuova Ferrari, facendo finta di saperla lunga, spifferando balle e dettagli buoni per un'ora, cinque e poi basta. Parole e fantasie, dibattiti all'aria fritta. Che durano ancora adesso, come deve accadere attorno ad un rito per molti versi sterile, comunque clamoroso. La nuova Ferrari? Bella, accidenti, e giù a disquisire sull'opaco della tinta, costretti ad occuparci di 'sta roba qui, al pari del nero qua e là, in quanto unico elemento portatore di una verità assoluta. La SF90? È rossa, porca paletta, rossa e nera ecco, il che non freggerà nulla a nessuno una volta cominciato il Mondiale, al pari del nome, comun-

que pesante. Già perché un omaggio così esplicito alla storia più straordinaria e lunga del motorismo, rende ancora più greve il destino di una vettura comunque carica di responsabilità pesanti. La verità è che (anche) di questa macchina nulla sappiamo, nulla si saprà durante test farciti di esperimenti, modifiche aerodinamiche, carichi e gomme utilizzati a rotazione, salvo picchi clamorosi, in positivo o negativo. In compenso avremo il primo confronto tra i due ragazzi in sella, con il sospetto che un solo giro a razzo di Leclerc a Barcellona, autorizzi altre fasi forsennate del dibattito a bocce semi-ferme. Ma certo... Quelli che l'avevano detto prima; quelli che lo sapevano da mesi; quelli che hai capito il

ragazzino...; quelli che guardano Vettel come si guarda un cugino; quelli che così impara quel tedesco; quelli che la vedono dura comunque. È lui, Sebastian, il primo ad andare sotto esame, il che è un ennesimo paradosso perché - come appena detto - i test sono test ed hanno svolgimenti tecnici indecifrabili; perché anche i bambini sanno che andar forte dentro un circuito vuoto non è proprio uguale ad andar forte in qualifica o in un Grand Prix. Sto dicendo che persino la comparazione cronometrica del primo confronto tra i due piloti non è detto che sia da considerare davvero indicativa, al netto del tifo che circola già attorno a questo ragazzino monegasco, trattato un po' troppo precocemen-

” **E ADESSO ECCOCI QUI A MENARE IL TORRONE COL ROSSO OPACO, PRIMA DI POTER FINALMENTE DIRE BRAVO A CHI VINCE E OVVIAMENTE SOMARO A CHI PERDE**



te e frequentemente come una specie di bimbo prodigio.

Mercedes e Red Bull hanno mostrato forme altrettanto affascinanti, filosofie diverse rispetto a quella scelta da Mattia Binotto e i suoi boys. Il valore intrinseco di tutto ciò indica il vero macro-tema in sospeso su un panorama che molto probabilmente offrirà un certo equilibrio al vertice, quell'incertezza che rende ogni corsa attesa e spettacolare. È questo, più della comparazione tra un muso e un'ala; tra una pancia e un retrotreno, che colpisce e spalanca una voragine di ignoranza dentro la quale perdersi ancora una volta.

Gruppi di lavoro, situati in luoghi diversi del mondo, mossi da un tema assai com-

plesso come la progettazione di una macchina di Formula Uno, che approdano dopo viaggi lunghi e faticati da una quantità enorme di particolari sofisticatissimi, nello stesso porto, inteso come pista, divisi da millesimi, pochi decimi di secondo. Wow!

Qui sta la meraviglia, il vero mistero. Per noi di sicuro. Dentro il quale si intuisce un fare comune basato su esperienza, intelligenza e conoscenza connesse ad un tema del quale vediamo solo gli effetti, senza comprenderne le implicazioni. Tecnici che, lontani tra loro, chiusi dentro i loro bunker, compongono creature tanto diverse quanto equivalenti, in un delirio di esasperazione e di raffinatezza tecnologica.

Ignoranza, la nostra. Un'ignoranza abissale, inversamente proporzionale alla passione che ci spinge lungo i circuiti, davanti alla tele, presi ad analizzare soltanto macro dati, essendo tagliati fuori, un po' tutti, dal centro del problema.

Così, mentre teniamo d'occhio con affetto e apprensione questa ultima nata a Maranello, mentre accettiamo di carpirne la stoffa una volta lette le classifiche, non prima, compare per l'ennesima volta una speranza legittima. Che qualcuno, prima o poi, visto che alla Ferrari si parla tanto di "fare squadra" con i tifosi, ai tifosi dedichi davvero un po' di attenzione. Magari raccontando il come e il perché, appunto, senza paura che un racconto, una storia tecnica - in un'era dominata dalla tecnologia come è questa - riveli chissà quale segreto a chissà chi. Tutti col cappellino, ottimo. Ma tutti, un giorno, una tantum, in tuta rossa, almeno simbolicamente.

Siamo costretti ad inseguire macchine, lo siamo proprio tutti, piloti compresi.

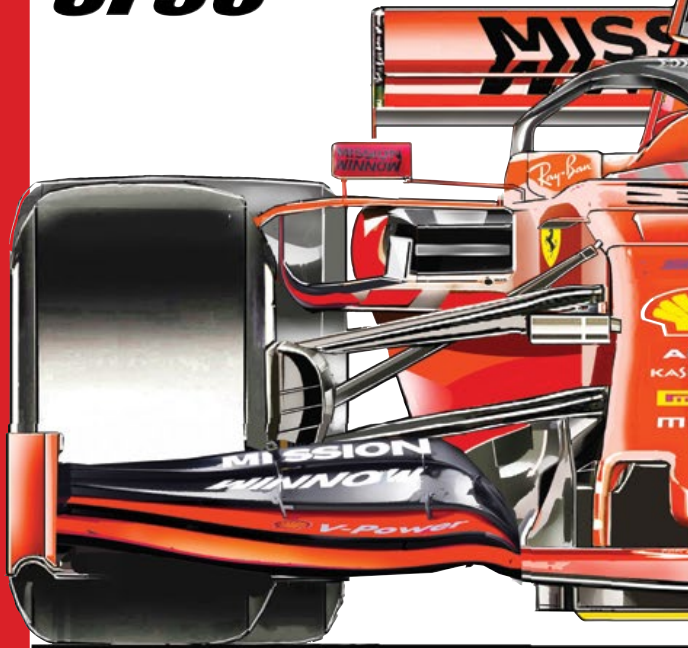
Macchine che di fatto non conosciamo affatto, al netto di una esteriorità che - come ribadiscono gli addetti ai lavori - conta come il due di picche, briscola fiori. Ora, siccome Binotto è il capo, è un ragazzo in gamba,

è competente in materia, non resta che attendere da lui e dal suo gruppo qualche lume, proprio allo scopo di evolvere una passione a distanza in un'autentica vicinanza. Già, perché sarebbe bello, utile e prezioso poter comprendere meglio e raccontare a nostra volta la storia di una macchina dentro la storia di un Mondiale che a sua volta determina le storie di chi questa macchina guida.

Nel frattempo, possiamo continuare a menare il torrone sul rosso opaco - ma pensa, ma guarda, ma dimmi tu - sul retrotreno "rastremato" (Beh? Quindi? Che vuol dire?), su queste minutaglie qui, le uniche a nostra disposizione, prima di dire bravo a chi vince, prima di dare del somaro a chi va fuori. Con la faccia di uno che se ne intende, sia chiaro. ●



SI NOTA UNA DIVERSA INTERPRETAZIONE DEI FLUS

SF90**W10**

Sfidanti allo specchio

La presentazione della Ferrari SF90, avvenuta due giorni dopo lo shake down della rivale Mercedes W10, rappresenta di fatto l'apertura delle "ostilità", tra i due team, nel confronto diretto tra le due rispettive monoposto. Entrambe, ancora prima dei test iniziati lunedì al Montmelò, hanno già catalizzato come ovvio, l'interesse mediatico e quello degli appassionati. I segreti, per ora restano celati all'interno delle rispettive carrozzerie, caratterizzate da configurazioni aerodinamiche provvisorie, che nelle due sessioni di prove collettive, in Spagna, saranno sicuramente soggette ad ampie modifiche, per raggiungere la configurazione con cui si presenteranno a Melbourne, tra poco meno di quattro settimane.

È corretto sottolineare che sia la monoposto italiana, sia quella anglo-tedesca, siano rimaste fedeli alle loro rispettive origini. La W10 e la SF90 sono rimaste aderenti ai concetti delle monoposto precedenti in termini di assetto e passo. La prima, infat-

**SI RIAPRONO
LE OSTILITÀ
TRA FERRARI
E MERCEDES,
CON LA PRIMA
CHE LANCIA
LA SFIDA GRAZIE
ALLA SF90
E LA SECONDA
CHE RISPONDE
CON LA W10:
SCOPRIAMOLE...**

ti, ha mantenuto la sua configurazione basata su un assetto quasi neutro, con un rake di circa 1,2° e un interasse molto lungo. Sarà interessante valutare da vicino, in questi giorni, se sia più lungo di qualche centimetro rispetto al 2018, ma l'impressione netta, provata nel momento in cui ne sono state diffuse le prime immagini, è che non sia stato ridotto. Considerazioni valide anche per la SF90 anzi, in questo caso, l'impressione è che il suo passo sia stato allungato di circa 6-7 cm, avvicinandosi molto a quello della W09 dello scorso anno, di 3726 mm. In entrambe le monoposto è palesemente ravvisabile la ricerca di una forte riduzione dei volumi delle fiancate, fondamentale per "pulire" a livello aerodinamico il retrotreno, a tutto vantaggio dell'efficienza.

Ciò nonostante l'approccio della Ferrari è parso più estremo, seppure a prima vista il concetto aerodinamico sembri meno complesso della rivale. In particolare, la riduzione di sezione delle pance, ma

SI EVIDENZIATA DALL'ANDAMENTO DEI FLAP

SI NOTA COME LA FERRARI ABBA INTERPRETATO IN MODO DIVERSO DALLA MERCEDES, LA GESTIONE DEI FLUSSI, CON UN ANDAMENTO MOLTO DIFFERENTE DEI FLAP. SULLA W10, IL MUSETTO È MOLTO STRETTO IL MUSETTO, DOTATO ANCORA DEL DIFFUSORE INFERIORE AD ALA DI MANTA. PER CONTRO, È DRASTICA LA RIDUZIONE DELLA SEZIONE DELLE FIANCATE DELLA SF90, MA ANCHE LA W10, PRESENTA IMBOCCATURE RIDOTTE, E DEFLETTORI A PONTE MOLTO DISTANTI DAL PROFILO DELLE FIANCATE. EVIDENTE LA DIVERSA CONFORMAZIONE DELLA PRESA DINAMICA: TRIANGOLARE QUELLA DELLA FERRARI, OVOIDALE SIMILE AL 2018 QUELLA DELLA MERCEDES. A LIVELLO DI SOSPENSIONE ANTERIORE, DA SEGNALARE L'ADOZIONE DEL BRACKET VERTICALE SULLA W10, COME NELLE DUE MONOPOSTO PRECEDENTI.

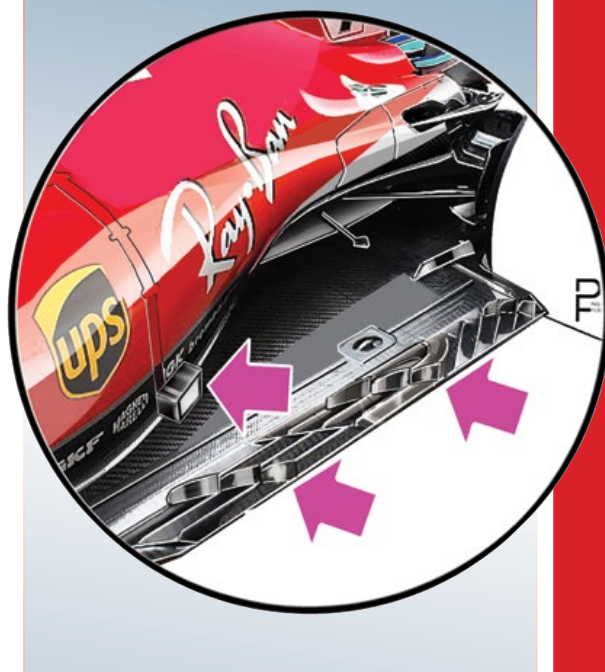
soprattutto il volume minimo del cofano motore, raccordato con grande precisione alla nuova presa dinamica di sezione triangolare, pongono l'accento su quanto lavoro sia stato compiuto all'interno, sulla meccanica, e a livello di canalizzazioni. La Mercedes, per contro, è parsa estrema solo nella larghezza minima del musetto, dotato sempre del diffusore inferiore. La sospensione anteriore mantiene la configurazione collaudata nelle ultime due stagioni, con il bracket verticale. Forse, parlare di prudenza, potrebbe apparire inappropriato, o addirittura irridente, in un contesto tecnico al top, ma la sensazione tangibile nel confronto visivo tra le due vetture, è che a Brackley, pur spingendo a fondo nella riduzione della sezione frontale della W10, non abbiano operato scelte estreme, che in qualche modo avrebbero potuto vanificare, i progressi/vantaggi conseguenti alla complessiva riprogettazione della power unit.

TUTTO DIVENTA PIÙ PICCOLO

NEL CONFRONTO DIRETTO TRA LA VETTURA DELLO SCORSO ANNO, SI PUÒ NOTARE COME OGNI ELEMENTO, OLTRE A QUELLI CONDIZIONATI DALLE NUOVE REGOLE AERODINAMICA, A LIVELLO DI ALA ANTERIORE E POSTERIORE SIA STATO MINIATURIZZATO. LA PRESA DINAMICA TRIANGOLARE, E LA RIDOTTA LARGHEZZA DEL COFANO MOTORE SOTTOSTANTE SONO PARTICOLARI ESTREMAMENTE EVIDENTI. LE IMBOCCATURE DELLE FIANCATE HANNO UNA SEZIONE QUASI IDENTICA, MA UNA LORO PARTIZIONE INTERNA COMPLETAMENTE DIFFERENTE, CON LE NUOVE MOLTO PIÙ COMPLESSE. SI NOTA LA POSIZIONE DISTANTE DALL'ABITACOLO DEGLI SPECCHIETTI RETROVISORI DOTATI DI DOPPIO SUPPORTO, E NON PIÙ CONNESSI ALL'HALO.

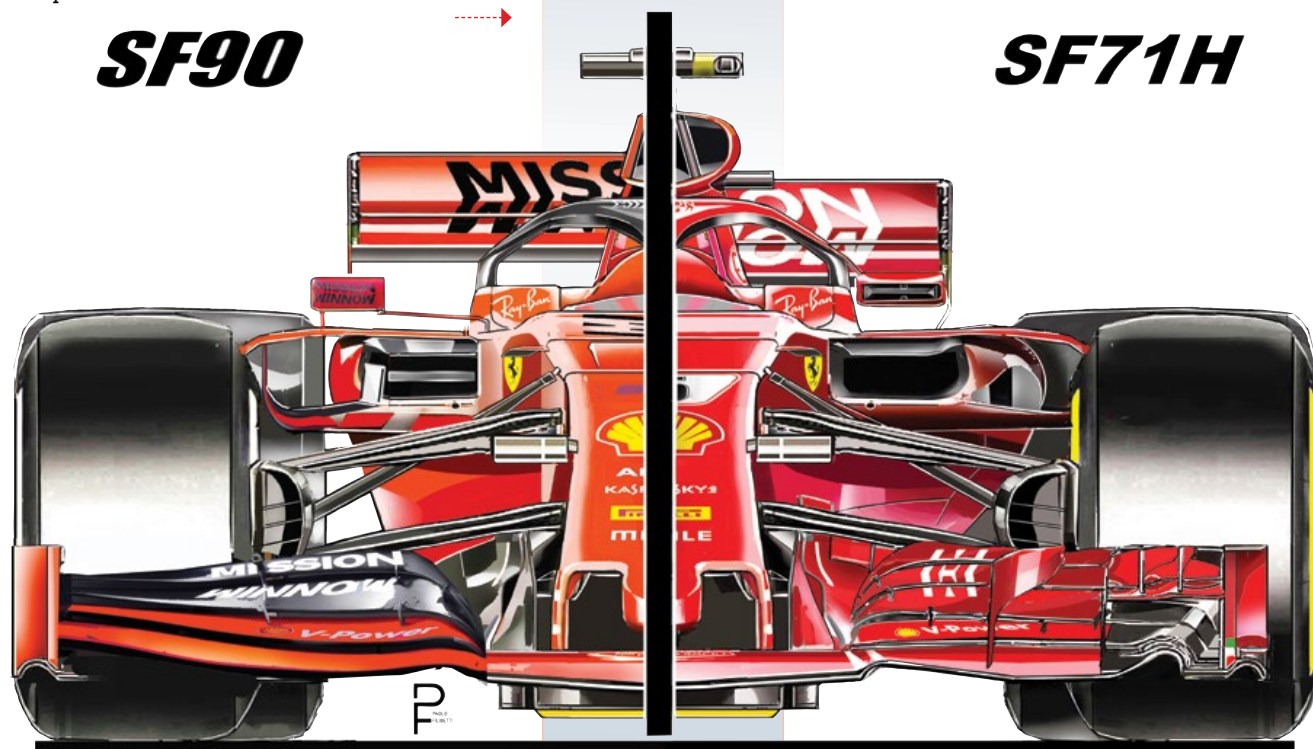
OCCHIO AL CONCETTO DELLE ROTAIE

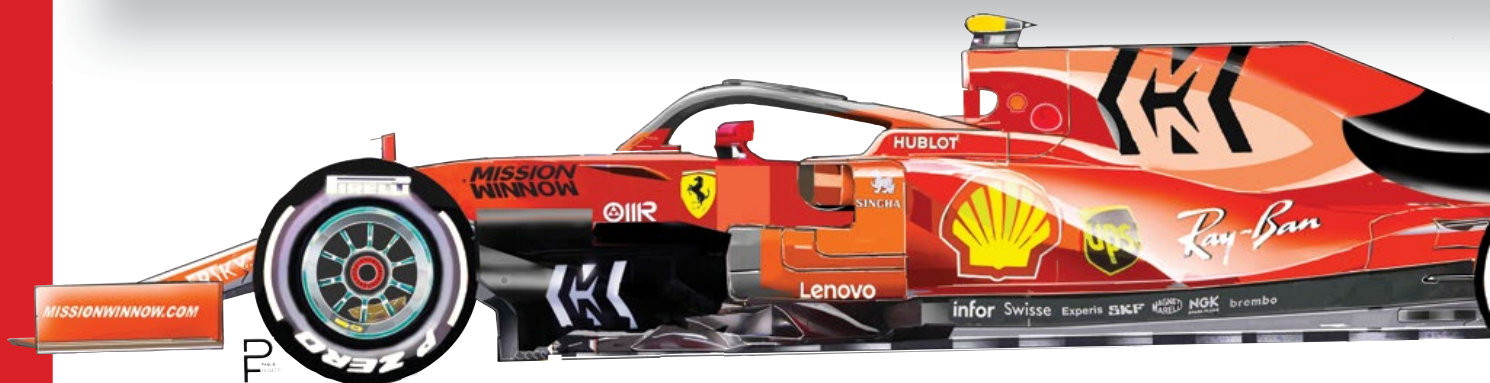
AD AUSTIN, LO SCORSO ANNO AVEVA DEBUTTATO NELLE PROVE LIBERE UNA VERSIONE DEL FONDO DOTATA DI TRIPLICI SOFFIATURE, E MINI FLAP DIAGONALI. IL CONCETTO DELLE "ROTAIE", INFATTI ERA STATO LUNGAMENTE SVILUPPATO DALLA FERRARI, SINO A QUESTA VERSIONE, MAI USATA IN GARA.



SF90

SF71H





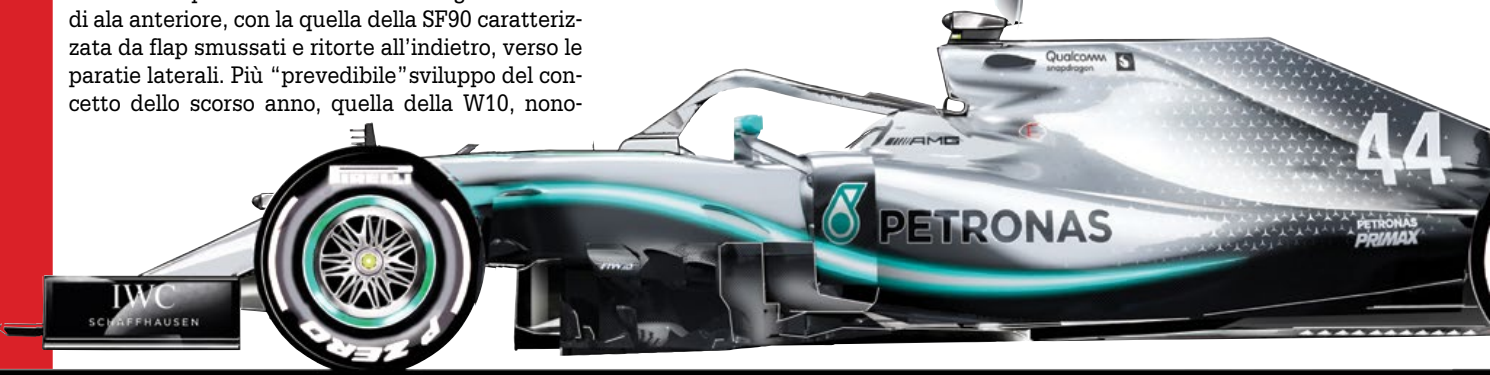
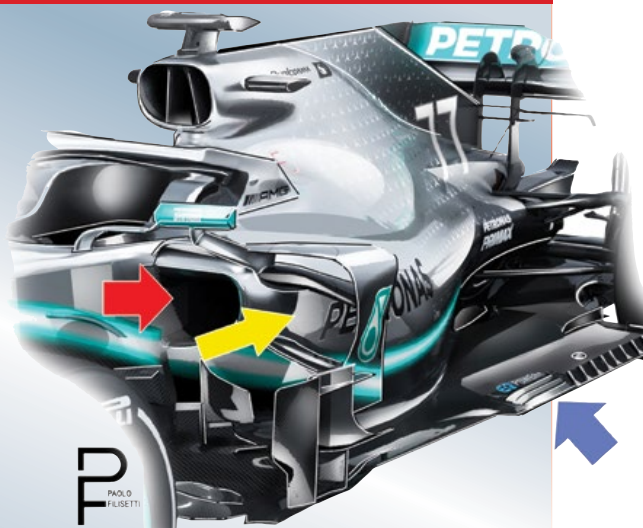
Andy Cowell, a capo della Mercedes HPP, di Brixworth ha dichiarato, infatti, che contrariamente allo scorso anno, quando il propulsore, soprattutto per la componente endotermica, era un'evoluzione del modello precedente, quest'anno nulla è stato mantenuto come prima. Non avrebbe avuto senso, dunque, mettere a repentaglio gli ingenti sforzi sostenuti a livello tecnico ed economico. Per quanto riguarda, invece, l'adozione di alcune soluzioni aerodinamiche sul fondo della W10, è stato curioso notare, in modo inaspettato, come sia stata operata una decisa contaminazione della concetto a cui eravamo stati abituati nelle ultime stagioni. Soprattutto si tratta di particolari non solo di chiara ispirazione "rossa", ma che, a livello puramente teorico era parsi più adatti ad una monoposto con elevato angolo rake, (vd. Ferrari o Red Bull), che ad una "piatta", come la Mercedes. Le "rotai", ovvero, le triplici soffiature presenti a livello del bordo laterale del fondo, infatti, sono la copia conforme di quelle che lo scorso anno, ha adottato e sviluppato nel corso della stagione, la Ferrari.

Non è infatti una sorpresa siano presenti, quantomeno nella attuale configurazione iniziale, anche sulla SF90. Insomma, visivamente, per quanto (poco) è stato sinora possibile cogliere, la SF90 pare abbia percorso una strada caratterizzata dalla stessa spiccata originalità mostrata dalla SF71H. La raffinatezza dei dettagli, è una caratteristica condivisa da entrambe le monoposto, ad esempio ravvisabile nei doppi supporti dei retrovisori, peraltro posti distanti dal bordo dell'abitacolo. Anche i deflettori dei ponti, mostrano una ricerca di dettaglio, maniacale sulle due vetture. Per contro, all'avantreno, è stato interessante constatare, quanto sia stata diversa l'interpretazione delle nuove regole a livello di ala anteriore, con la quella della SF90 caratterizzata da flap smussati e ritorte all'indietro, verso le paratie laterali. Più "prevedibile" sviluppo del concetto dello scorso anno, quella della W10, nono-

stante, come ovvio non sia la configurazione che vedremo a Melbourne. Interessante, l'adozione dei doppi piloni di sostegno dell'ala posteriore a collo di cigno, ulteriore scelta mutuata dalle "rosse" dei due anni precedenti, comune anche alla SF90. Dove sono rimaste le differenze, invece, è a livello dell'adozione dei famigerati cerchi "areati", con i distanziali dotati di micro fori. A Brackley hanno deciso di continuare su questa strada, considerando fondamentale il vantaggio, non solo in termini di controllo delle pressioni degli pneumatici posteriori, ma anche il controllo delle temperature dei cuscinetti, che nel 2018, più di una volta ha costituito l'incipit di problemi di affidabilità al retrotreno. ●

ATTENZIONE ALLE IMBOCCATURE OGIVALI

NEL DISEGNO, IN EVIDENZA LE IMBOCCATURE OGIVALI, ALTE (FRECCIA ROSSA). IL CUI BORDO ESTERNO È AMPIAMENTE SEPARATO DAGLI SCHERMI VERTICALI DEI DEFLETTORI A PONTE, ISPIRATI A QUELLI DELLA FERRARI, MOSTRANDO QUINDI UNA SEZIONE RIDOTTA DELLE FIANCATE. INTERESSANTI LE TRIPlici SOFFIATURE (ROTAIE) PARALLELE AL BORDO DEL FONDO DI CHIARA SCUOLA FERRARI, E RED BULL.





ALTA PINNA VERTICALE

IN QUESTA VISTA È APPREZZABILE L'APPARENTE INCREMENTO DELL'ALTEZZA DELLA PINNA VERTICALE. SI TRATTA, IN REALTÀ DELL'EFFETTO OTTICO, DOVUTO ALLE DIMENSIONI RIDOTTE DEL COFANO MOTORE. LE FIANCATE SCENDO BRUSCAMENTE VERSO IL RETROTRENO, E IL LORO PROFILO È QUASI A CAMPANA COME SULLA RED BULL RB15. LUNGI ANCHE SE MENO COMPLESSI RISPETTO ALLA MERCEDES I DEVIATORI DI FLUSSO DAVANTI ALLE FIANCATE, CON UNA MAGGIORE ESTENSIONE IN ALTEZZA ANTERIORMENTE. SEI SOFFIATURE VERTICALI CARATTERIZZANO LE PARATE DELL'ALA POSTERIORE.

ASSETTO NEUTRO

L'ASSETTO NEUTRO È SEGNO DI CONTINUITÀ EVIDENTE, CON LA W09. MOLTO SCIANCRATE LE FIANCATE HANNO PERSO LA SEZIONE A MEGAFONO POSTERIORE, CON LA CARROZZERIA CHE SI RESTRINGE MAGGIORMENTE RISPETTO AL 2018. COMPLESSA LA SERIE DI DEFLETTORI DAVANTI ALLE FIANCATE, LEGGERMENTE ARRETRATE RISPETTO ALLA W09. L'ALA POSTERIORE È UN ADATTAMENTO ALLE NUOVE REGOLE DELLA VERSIONE INTRODotta A SINGAPORE, ED È CARATTERIZZATA DA DOPPI PILONI DI SOSTEGNO.



Red Bull evo nel segno Honda

DA UNA PARTE LA CERTEZZA DI UNA VETTURA LOGICA EVOLUZIONE E DALL'ALTRA L'INCOGNITA DELLA POWER UNIT GIAPPONESE

Quando la scorsa settimana, Red Bull Rb15 ha effettuato lo shakedown a Silverstone, la curiosità generale era altissima per vedere come la nuova creatura di Adrian Newey si discostasse da quella che l'aveva preceduta a causa dell'adozione della Power Unit Honda, subentrata al ben noto V6 turbo Renault. In realtà, sebbene fosse evidente che la configurazione mostrata dal team di Milton Keynes, fosse provvisoria, anche a livello di livrea, è parsa in continuità con i concetti ispiratori della RB14. I punti di contatto, infatti, sono molti, e ravvisabili in ogni elemento (visibile) della monoposto. Gli schermi davanti alle fiancate sono derivati da quelli introdotti nella seconda metà del 2018, ridotti in altezza come prescritto dal regolamento. Immutato anche il bordo d'ingresso del fondo dotato di ampi generatori di vortice verticali. Le imboccature delle fiancate sono molto simili a quelle precedenti, con dettagli raffinati. I doppi supporti dei retrovisori, ad andamento sinuoso, sono un'evoluzione di quelli introdotti in Belgio lo scorso anno, a loro volta ultima versione di quelli adottati sin da Melbourne. Il volume posteriore delle fiancate, ha mantenuto la sezione "a campana" tipica della RB14, con un forte restringimento al retrotreno, di fatto facendo aderire la carrozzeria alla meccanica sottostante.

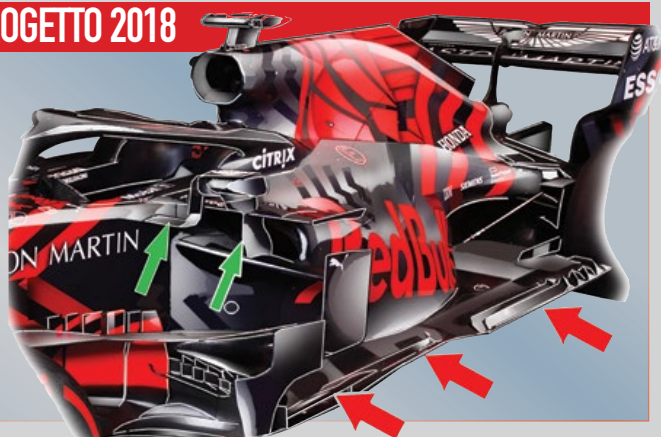
Anche il fondo ha mantenuto caratteristiche peculiari del progetto precedente, come la "scimitarra", in corrispondenza della sezione anteriore del bordo di uscita, e la doppia soffiatura ad "S", davanti a quelle diagonali di fronte alle ruote posteriori. La sospensione posteriore ha lo stesso schema pull rod con il tirante fortemente inclinato in avanti, tipico delle ultime monoposto di Newey.

La power unit Honda, è di fatto il vero punto interrogativo di tutto l'insieme soprattutto a livello di affidabilità, che dovrà essere verificata a partire dai test in svolgimento a Barcellona. E' infatti, interessante notare, come a differenza dell'impostazione della Toro Rosso STR13, dello scorso anno, non solo la RB15, ma anche la nuova monoposto costruita a Faenza, la STR14, sia caratterizzata da fiancate "miniaturizzate".

Resta quindi da vedere se si sia trattato di un azzardo, frutto di una scelta di "filosofia" non avvezza al compromesso (quella che caratterizza tutti i progetti di Newey), o piuttosto il risultato di una valida sinergia tra Red Bull technology ed Honda. Vedremo, nel frattempo vale la pena notare che come la Mercedes anche la Red Bull, abbia scelto di adottare cerchi posteriori "aerati", per ridurre le temperature a livello di mozzi ruota, oltre che per tenere sotto controllo le pressioni degli pneumatici. ●

RED BULL NEL SOLCO DEL PROGETTO 2018

LA RB15, È MOLTO ADERENTE A PRIMA VISTA AL PROGETTO PRECEDENTE. SOFISTICATI I DOPPI SUPPORTI SINUOSI DEI RETROVISORI CHE FUNGONO DA SEPARATORI DEI FLUSSI ALL'ENTRATA DELLE PRESE D'ARIA. MOLTO SIMILI ANCHE I DEVIATORI DI FLUSSO E SOPRATTUTTO IL FONDO DOTATO DI SCIMITARRA SOPRA IL BORDO DI ATTACCO E DI SOFFIATURE LONGITUDINALI AD "S". RIDOTTISSIMO LO SVILUPPO VOLUMETRICO DELLE FIANCATE, CON UNA SEZIONE A "COCA COLA" ESTREMA.





F.1 2019 ma dov'è la vera sostanza?

Fateci caso. Ormai si sono viste tutte le Formula Uno del mazzo, eppure si è parlato solo ed esclusivamente di superficie. Al primo posto la questione della pelle Ferrari su di un duplice piano. Prima di tutto per la vernice di tonalità opacizzante, la quale lo stesso Binotto ha lasciato intendere chiaramente che i suoi vantaggini, sebbene infinitesimali, di certo li dà. E poi per le polemicucce relative alla sponsorizzazione Mission Winnow, con tanto di possibile sequestro ove si configuri larvata elusione del divieto di pubblicità antifumo.

Certo, c'è pure il fascino del nome della belva, SF90, con quei novant'anni della Scuderia in primo piano. Una cosa molto bella, perché così facendo si valorizzano le radici vere del nome Ferrari, ossia di quando il Drake ancora faceva correre auto e moto di costruzione altrui ed era ben lungi dal potersi seppur lontanamente immaginare ciò che la sua Rossa sarebbe diventata, anche se di sicuro una sognatina in materia l'aveva fatta.

SI PARLA DI MANTI, LIVREE, VERNICI OPACHE, PERÒ QUANTO A SOSTANZA, NOVITÀ E VOGLIA DI OSARE SIAMO A ZERO O POCO PIÙ. MA QUESTI DEL CIRCUS LO CAPISCONO O NO CHE IN TAL MODO STANNO PERDENDO SEMPRE PIÙ APPEAL, STIMA E SENSE OF WONDER DEI TIFOSI? IN UNA PAROLA SOLA, LA CREDIBILITÀ

Poi tutti a disquisire della livrea one-off della Red Bull per il lancio, ovvero della linea appena più filante della Mercedes W10, senza trascurare il nuovo manto Renault.

Be', a Enstone c'ero e la parte comica è venuta dopo i primi minuti dall'unveiling, co-

me si dice, ossia dalla caduta dei veli. Nessuno dei Renault boys s'è affrettato a dire che quella mostrata era la vecchia macchina con gli aggiornamenti aerodinamici 2019 improvvisati alla bell'e meglio e tutti cercavamo di capire quali mai potessero essere le vere novità del nuovo modello, che pure i rendering nascondevano più che mostravano.

Perfino la marea di momentanei e caduchi Quadrifogli sulla nuova Alfa Romeo fa discutere esteti, race fans, botanici e esperti di pubblicità e marketing, ma il fatto è che di ciccia vera da vedere e gustare ne resta poca, per non dire niente, a parte qualche originalità nella parte laterale dell'ala anteriore.

Stesso discorso per la Haas, in realtà è lestissima a mostrare l'affascinante manto nero-oro, ma poi tuffatasi anch'essa nello stratagemma paraculo dei rendering, cioè dei disegni mezzi farlocchi che valgono meno di zero.

Toro Rosso e la McLaren fanno la loro parte, con monopoio più visivamente ac-



chiappanti che tecnicamente stordenti e quindi, quanto alla ex Force India, tutto sommato la cosa più nuova è la conferma del nome. Con la rivelazione di una fantasia bruciante che porta a chiamare un team di monoposto da corsa appunto Racing Point, a fare il paio con la escort greca delle barzellette più ritrite, battezzata Mika Teladogratis.

Tutto qui? In pratica tutto qui.

Ormai, più che presentazioni, sono vernissage di manti, sfoggi di livree, sfilate di moda, bottarelle di vita mondana nelle quali v'è senz'altro mostrata meno ricerca che a eventi firmati Armani, Valentino o chi altri, aperti a stampa e buyers.

E la sostanza e le provocazioni degli stilisti sono ben altra cosa rispetto al piattume e alle sintonie fini e quasi invisibili di designer e motoristi di F.1.

Anzi, peggio. Per certi versi il virilissimo prendersi dei rischi fa più parte dell'animus degli stilisti di, che so, Milano Moda Donna primavera-estate 2019, che non di quello degli ingegneri, poi fate voi.

I fatti dicono esattamente questo.

E c'è di più. In altre parole, alle rarissime presentazioni di monoposto non ci va mica per le macchine, ci vai per i cristiani, perché sono diventate occasioni buone solo per parlare con tutti quelli dei team - ossia, in definitiva, di quei pochissimi che organizzano ancora meeting aperti e non via web -, e tenere contatti e rapporti, visto che patron, ingegneri e piloti per l'occasione son tranquilli, gioviali, aperti e pronti a scambiare volentieri due chiac-

chiere. La cosa buffa è che se alle presentazioni di macchine ci vai solo per le persone, ai Gran Premi, che dovrebbero essere una sfida tra uomini, ci vai per gustarti le macchine, perché almeno in pista le vedi, mentre la componente umana mai come in un weekend di gara risulta blindata, off limits e inapprocciabile. Fatte salve conferenze stampa calmierate, annacquate e il più delle volte lagnose, biascicate, salmoadianti e prive del benché minimo interesse giornalistico e dialettico-intellettuale.

Tutto questo per estrarre una morale breve ma ammonitrice, sulla F.1 2019: siamo messi male. Forse più che nel 2018.

Poco tempo fa parlavo con l'ingegnere Giampaolo Dallara, il quale mi spiegava che nei suoi monomarca per contenere costi e dare vita a categorie sostenibili ormai di default si parte con inevitabili cicli tecnici lunghi e ben precisi. Dalla obsolescenza programmata si è quindi passati, in nome della sostenibilità, alla durezza imposta.

In poche parole, una volta in F.3 bisognava sfornare un modello nuovo tutti gli anni, soprattutto per scoraggiare la concorrenza, mentre adesso no. In F.3 e nella Gp2 un ciclo tecnico può ormai avere mediamente respiro quinquennale, mentre nella IndyCar il discorso addirittura raddoppia. L'aggiornamento, giusto per non dare il senso dell'immobilità totale, è dato dai così detti kit d'aggiornamento aerodinamico, a far refreshment.

Ora mi chiedo: e se in F.1 stesse capitando esattamente la stessa cosa, solo che non ce lo dicono? Perché sia chiaro, le monoposto 2019 complessivamente sono più o meno le stesse dell'anno scorso.

Poi, certo, ogni anno ci sono novità aerodinamiche, ritocchi regolamentari, lievissimi rimescolamenti di carte da parte di abili croupier, che però di fatto non spostano nulla nel gioco e, temo, nella scala dei valori complessiva. Tanto che tutto il ciclo ormai quinquennale del turboibrido a ogni campionato non è che una riproposizione, anche nei risultati solo tenuemente ritoccati, della scala dei valori emersa fin dal primo momento.

Lo dico? No, lo ridico. Questa F.1 sembra sempre più un monomarca mascherato, un Dtm senza parafranghi a quattro motoristi che sfornano unità imbrigliatissime dal regolamento, la cui scala di rendimenti resta pesantemente condizionata dal fatto che la Mercedes ha avuto il merito di partire nel 2014 con una power unit

che aveva tecnologicamente due d'anni di vantaggio su tutte le altre.

Mercedes capobranco e gli altri, Ferrari e Red Bull su tutti, a inseguire. E se Renault e Alfa Romeo stanno risalendo la china, oltre al merito e alla bravura di chi ci lavora, a spiegare tanto se non tutto contribuiscono anche i rispettivi investimenti, effettuati a intensità crescente.

In poche parole, se la devo dire tutta, nella sua globalità la F.1 dal suo prequel 2019 esce truccata male e con le calze stramate. Novità vere nada, una mitragliata di sorrisi tirati e finto entusiasmo, creatività stabilmente prossima allo zero idrometrico e un culto ossessivo, peggiorativo e un tantino scandaloso per tutto ciò che accade a livello sovracutaneo, come se il Circus fosse improvvisamente diventato un ta-

too center. Non a caso s'è anche fatto un gran parlare del fatto che ormai sticker e decal non esistono più, perché ormai i marchi vengono impressi sulla scocca con tecniche da stampante a sublimazione, sempre per un discorso di peso totale. Roba da geni, guarda. Cose su cui Colin Chapman e Jim Hall si sarebbero fatti una risata. Maddai.

Questa F.1 piace sempre meno ai giovani e in realtà sfrutta solo il solito zoccolo duro, romanticismi e pervicaci rimpianti dei vecchi superfans per restare in sella al-

la meno peggio. Intanto si viene a sapere che la Renault tra Enstone e Viry Chatillon si sta espandendo e andrà vicina ad avere 1200-1250 assunti complessivi. Quando si diceva poco tempo fa che fortunatamente le follie della regola delle mille unità lavorative per top team - 500 per il motore e altrettanto per il telaio -, realtà precedente alla crisi economica globale del 2008, era ormai un triste e dimenticabile ricordo. Niente di tutto ciò. Eserciti di persone all'opera incessantemente per fare macchine sempre uguali fra loro e che in pratica ottengono nei quinquenni gli stessi risultati, perdendo sempre più appeal mediatico, consistenza tecnologica e il sense of wonder - il senso di meraviglia - della gente, sgamata e delusa.

Riuscendo a stare in piedi nel suo avvio annuale quasi esclusivamente grazie al culto della forma, della buccia sulla polpa, dell'accidente sulla sostanza.

Quando - per dirla con la chiusa di un noto scritto del letterato, poeta e filosofo svizzero, Henri-Frederic Amiel datato 1871 -: attenzione, perché l'adorazione delle apparenze prima o poi si paga. ●

” L'IMPRESSIONE È QUELLA DI UNA F.1 CHE ORMAI OMAGGIA SOLTANTO L'APPARENZA RISPETTO ALLA SOSTANZA

AVANTI CON FIDUCIA CON NOVANTA IN SIGLA

È piaciuta l'idea di mettere la cifra 90 nella sigla della nuova Ferrari, a omaggiare le radici più antiche dell'omonima Scuderia



Mercedes splendida Regina

CON UNA MARCATÀ DISCENDENZA DALLE PRECEDENTI SORELLE VINCENTI L'ULTIMA FRECCIA D'ARGENTO NATA È L'ENNESIMA SFIDA PER UN TEAM CHE HA ANCORA FAME DI VITTORIE

PER LA W10 SHAKE DOWN A SILVERSTONE

A Silverstone la Mercedes W10 ha effettuato i primi giri della stagione 2019 per lo shake down della vettura impegnata questa settimana per la prima tornata di test collettivi



di Alessandro Gargantini

Mercoledì, 13 febbraio. Il silenzio della campagna del Northamptonshire, in una giornata luminosa e dalle inattese tinte primaverili, si è improvvisamente rotto nella tarda mattinata quando dal garage numero venti della pit-lane del circuito di Silverstone è sbucata la Mercedes W10 di Valtteri Bottas per i primi giri sulla pista amica. Con tutti gli altri box ermeticamente sigillati e la pista inglese tenuta rigidamente a porte chiuse, la monoposto che per cinque stagioni consecutive si è laureata regina del mondiale si è mostrata per la prima volta agli occhi delle telecamere, con il pilota finlandese che

ha inanellato i primi giri sulla configurazione ridotta di 2.98km. Nel pomeriggio, il cinque volte iridato Lewis Hamilton ha completato lo shake down, anteprima della prima sessione di test collettivi di Barcellona. Nel corso della giornata, come da programma, la Mercedes-AMG F1 W10 EQ Power+ ha percorso circa cento chilometri.

La nuova monoposto progettata a Brackley e Brixworth per la parte relativa alla Power Unit non può che essere considerata il riferimento per tutte le scuderie del mondiale: la sua prima uscita ha ovviamente monopolizzato l'attenzione generale. Tutti fermi, dunque, per assistere al rinnovato rito del battesimo della nuova creatura progettata con l'obiettivo di mantenere il titolo iridato nella mani della Casa di Stoccarda e per iniziare a scrutarne i dettagli tecnici.





Magari trattenendo a fatica una certa soggezione e timore, perché cinque titoli iridati costituiscono un biglietto da visita pesantissimo che rende l'idea di un meccanismo collaudato e perfetto, di una struttura assai robusta e costantemente in grado di resistere agli assalti di una concorrenza che, a dispetto dei numeri, nelle ultime due stagioni è andata molto vicina a mandare al tappeto l'armata diretta da Toto Wolff, che è stato costretto a richiedere al board Mercedes investimenti extra-budget e spremere il 110 per cento delle sue risorse per mantenere il primato.

Se osserviamo il bilancio di metà stagione dei mondiali 2017 e 2018, troviamo la Ferrari di Vettel costantemente in cima alla classifica piloti. Nella prima annata, il driver tedesco dopo il decimo appuntamento di Silverstone guidava la graduatoria generale con un punto di vantaggio su Hamilton, mentre l'anno seguente, dopo aver celebrato il quarto e pesantissimo successo stagionale sul tracciato ubicato a sud di Northampton, il ferrarista aveva portato a otto lunghezze il gap dallo storico rivale. Soltanto con un forte recupero nella seconda parte della stagione la Mercedes è riuscita a difendere il proprio titolo, ma la realtà dice che il gap rispetto alla Casa di Cavallino negli anni si sia azzerato e nella scorsa stagione sono stati soprattutto gli episodi e la bravura del driver di Stevenage a far pendere nuovamente l'ago della bilancia a favore delle Freccie d'Argento.

Una situazione molto chiara a Toto Wolff, assai efficace nell'ottenere la massima resa dai suoi uomini, che ha richiesto ancora una volta il massimo impegno per allontanare la minaccia portata in primis

GIA NELLA GIUSTA CONFIGURAZIONE

La configurazione della W10 vista a Silverstone è la stessa della monoposto che sta girando in questi giorni a Barcellona. Sotto Toto Wolff con Hamilton e Bottas pronti per una nuova stagione da protagonisti



dalla Ferrari. La configurazione della W10 vista a Silverstone, che è esattamente la monoposto che vedremo impegnata in pista dal 18 al 21 febbraio nel primo round di test di Montmelò, pur adeguandosi alle novità regolamentari in termini di aerodinamica, lascia trasparire una marcata "discendenza" dai modelli utilizzati negli ultimi due sofferti mondiali. Dalla celebre W08 vista nel 2018, soprannominata diva a causa della sua incostanza di rendimento e della necessità di continui investimenti per mantenerla competitiva, alla W09 della passata stagione, che ha difeso il primato lasciando però trasparire che i difetti originari non erano stati completamente risolti. E James Allison e Andy Cowell, uomini di riferimento per la parte telaistica e motoristica, sono stati molto obiettivi nel dichiarare che negli ultimi sedici mesi hanno lavorato con l'obiettivo di primario di cercare una costante competitività su tutte le piste, anche grazie ad una miglior gestione degli pneumatici posteriori, e di avere un rilascio d'energia costante per tutto l'arco di un gran premio.

Il mantra di Toto

Toto Wolff, ripetendo un mantra che ormai compie ogni anno di questi tempi, ha dato il chiaro segnale ai suoi uomini di accantonare i successi ottenuti, ricreando un contesto ipermotivato dove si procede ripartendo da zero, senza dare alcunché di scontato. Una ricetta che si è rivelata vincente nella preparazione degli ultimi cinque mondiali e che quest'anno recita così: «La stagione 2019 sarà per noi semplicemente un nuovo capitolo, dal momento che i regolamenti sono cambiati in modo significativo. Ripartiamo da un foglio bianco e siamo chiamati a una nuova prova, contro noi stessi e i nostri rivali. Dobbiamo metterci nuovamente in gioco. Tutti iniziamo la nuova annata nella stessa situazione, con zero punti! Per questo motivo non diamo nulla di scontato e non abbiamo nessuna garanzia di ritrovarci davanti a tutti. Di fatto, i nuovi regolamenti che sono stati introdotti in vista di questa nuova stagione danno ai nostri rivali la chance di puntare al titolo. Non vediamo l'ora di iniziare la fase di preparazione al nuovo campionato, di scendere in pista a Barcellona e confrontarci con i nostri rivali, verificando se siamo in linea con le aspettative che derivano dalle simulazioni fatte sui banchi di prova. Non abbiamo l'intenzione di sorprendere all'inizio, bensì di costruire passo dopo passo la nostra performance per essere competitivi in vista della qualifiche del sabato a Melbourne per il primo Gp della stagione 2019».

Wolff: Hamilton e Bottas partiranno alla pari!

A Silverstone il cinque volte iridato Lewis Hamilton e Valtteri Bottas, alla terza stagione nella scuderia di Brackley, si sono alternati al volante della nuo-

va Freccia d'Argento. Il finlandese ha acceso i motori compiendo i primi run mattutini, mentre il pilota di Stevenage ha chiuso la sessione. Toto Wolff si è soffermato sul suo line-up e sulle motivazioni e obiettivi dei due portacolori della Mercedes in vista del nuovo campionato. «Ho ritrovato Lewis e Valtteri parecchio rinfrescati e pronti a iniziare un nuovo mondiale, dove saranno messi alla pari. Entrambi avranno il supporto per vincere senza alcuna preferenza. Ovviamente, saranno poi i risultati in pista a fare la differenza e a scrivere i rispettivi destini». L'inglese punta chiaramente a eguagliare il mito di Michael Schumacher, mentre il finlandese andrà alla caccia del suo primo titolo, anche perché ha alle sue spalle un certo Esteban Ocon che cercherà di avere la sua occasione, non appena l'ex pilota della Williams dovesse andare in difficoltà.



**RIPARTIAMO DA UN
FOGLIO BIANCO E
SIAMO CHIAMATI A
UNA NUOVA PROVA
CONTRO NOI STESSI
E I NOSTRI RIVALI**

TOTO WOLFF



«Sia Lewis che Valtteri hanno trascorso la stagione invernale tenendo per qualche tempo lontano dai loro pensieri la Formula Uno, e questo è molto importante. Lewis ha viaggiato parecchio, e quando l'ho rivisto mi è davvero parso in forma, affamato e con un grande desiderio di rimettersi al volante. Valtteri ha trascorso un po' di tempo in famiglia a casa in Finlandia, ma ha voluto rimettersi in anticipo al volante e ha disputato l'Arctic Rally. Abbiamo avuto un bel colloquio e posso dirvi che ha trascorso parecchio tempo nel contesto ideale dove resettarsi e rimettersi a nuovo al termine di un mondiale che non è stato sempre semplice per lui. Valtteri sa che ha tutto il nostro supporto per puntare al successo e non vede l'ora di rimettersi al volante anche per spegnere tutte le critiche che ha subito. Mi attendo una fiera competizione tra i miei piloti, spremeranno a fondo le loro energie e combatteranno duramente tra di loro e contro i nostri rivali».

È il 10° anniversario dal ritorno in F.1

Per la Mercedes nel 2019 si celebra il decimo anniversario dal ritorno in F.1 con un proprio team ufficiale. Cinque mondiali, settantotto vittorie (partendo dalla vittoria di Nico Rosberg a Shanghai nel 2012) rappresentano un bottino straordinario, che per il Team Principal austriaco è certamente motivo di orgoglio. «È passato tanto tempo dal 2010, quando abbiamo ripreso la nostra storia nella massima serie in forma ufficiale. Siamo passati attraverso una curva di crescita nei primi anni puntando a costruire una struttura in grado di primeggiare a lungo termine, continuando a migliorare la nostra performance. La nostra prima buona stagione è stata il 2013, quando abbiamo chiuso in seconda posizione. Da quel momento abbiamo aperto una striscia di cinque doppi titoli iridati, lato piloti e costruttori, che costituisce un traguardo che nessuno del nostro team, anche nei nostri sogni più spinti, avrebbe potuto immaginare, soprattutto se si considera la qualità dei nostri rivali. Negli ultimi dieci anni

abbiamo rimodellato il brand Mercedes, fornendo ogni fine settimana prova delle nostre performance in pista. Abbiamo vissuto e goduto intensamente ogni momento di questo lungo viaggio, seguito con crescente interesse anche da un pubblico ai Gp che cresce costantemente. Saremo l'unico costruttore presente in F1 e in F.E. Tutto il know-how di queste attività scenderà a cascata sulle vetture di serie. La nostra piattaforma tecnica derivante dalle corse è a totale disposizione della famiglia Mercedes!».

Allison spiega com'è nata la W10

Ad una prima occhiata, la nuova Mercedes W10 appare rinnovata soprattutto nelle parti aerodinamiche, in ossequio ai nuovi orientamenti regolamentari in tema di ali anteriori. Nel complesso, è evidente la continuità con le monoposto utilizzate negli ultimi due mondiali. Obiettivo dello staff guidato dal Direttore Tecnico James Allison è stato quello di avere la massima reattività nell'individuare la migliore interpretazione dei cambiamenti regolamentari, giocando in anticipo rispetto ai rivali. Il cinquantunenne ingegnere aerodinamico nato a Louth - ingaggiato dalla Mercedes a fine 2017 dopo che il tecnico inglese aveva maturato, nel medesimo ruolo, esperienze in Renault dal 2009 e in Ferrari dal 2013 - ha spiegato che, quando viene presentato un nuovo modello, il clima è teso anche per una squadra che per cinque anni di seguito si è fregiata del titolo iridato. «Il cambiamento delle regole fornisce un'opportunità soprattutto a chi è chiamato a colmare un gap. Per noi rappresenta, invece, soprattutto un rischio. Quando la macchina esce dalla corsia box per il primo shake-down, il clima è sempre agitato. Conviviamo con un vero e proprio senso di ansietà perché potremmo aver sbagliato le nostre valutazioni e le nostre speranze potrebbero essere disattese». In aggiunta alla necessità di interpretare i cambiamenti regolamentari, il focus dello staff tecnico si è orientato sullo sviluppo della monoposto del 2018 in modo da recuperare competitività sui tracciati dove la Mercedes ha più faticato nelle ultime stagioni. La W09 era erede della bizzosa "diva", ovvero la W08, particolarmente scostante nella resa alla luce di diversi elementi, tra i quali il tipo di pista o la fase di gara. Una sorta di piccoli difetti originali che lo staff tecnico sta cercando di risolvere definitivamente. «Un'altra priorità nel nostro lavoro è andata nella direzione di una miglior gestione degli pneumatici posteriori, aspetto nel quale qualche volta non siamo stati all'altezza dei nostri rivali - ha aggiunto Allison - Abbiamo aggiornato significativamente le sospensioni

e l'aerodinamica per avere una vettura più delicata e gentile sugli pneumatici. Vogliamo essere competitivi nel corso di tutto un Gp e su tutte le piste». Nel 2019 il peso minimo delle monoposto salirà di 10 kg, (il peso base della W10 sarà di 743 kg). A Brackley hanno cercato nuove soluzioni con l'obiettivo di ridurre il peso di ogni singolo elemento, in modo da portarlo il più possibile all'osso e decidere la distribuzione dei pesi sulla monoposto. «Si può togliere mezzo chilo sulle parti più voluminose, oppure soltanto un etto su piccoli elementi - ha proseguito Allison - Riuscire ad alleggerire al massimo ogni elemento per noi è come una vittoria perché tutto ciò può essere trasferito sull'aerodinamica, sulle sospensioni o sulla power unit in modo da incrementare le performance». La maggior parte di



QUEST'ANNO
VOGLIAMO ESSERE
COMPETITIVI NEL
CORSO DI TUTTO
UN GP E SU TUTTE
LE PISTE

JAMES ALLISON



questi interventi sono invisibili in superficie e la W10 rimane in linea alla precedente nell'architettura generale e nel passo. Se le modifiche all'aerodinamica sono dovute soprattutto alle novità regolamentari, un discorso diverso va fatto per la power-unit, per la quale si può parlare di un'evoluzione naturale che ha seguito due direttrici: performance e affidabilità. «Abbiamo modificato la conformazione del sistema di raffreddamento. Ci attendiamo che porti a benefici sotto l'aspetto aerodinamico e fornisca un vantaggio in termini di efficienza - ha spiegato Andy Cowell, a capo del dipartimento performance powertrains - Abbiamo anche fatto passi in avanti nel processo di combustione e sul sistema di recupero dell'energia. L'accorpamento di MGU-H, inverter, celle e MGU-K ha creato un sistema più efficiente in modo da migliorare il rilascio dell'energia nel corso della gara». Il peso massimo della benzina in macchina è salito di 5 kg per un peso totale di 110 kg. Cowell pensa però che alla Mercedes non serva fare

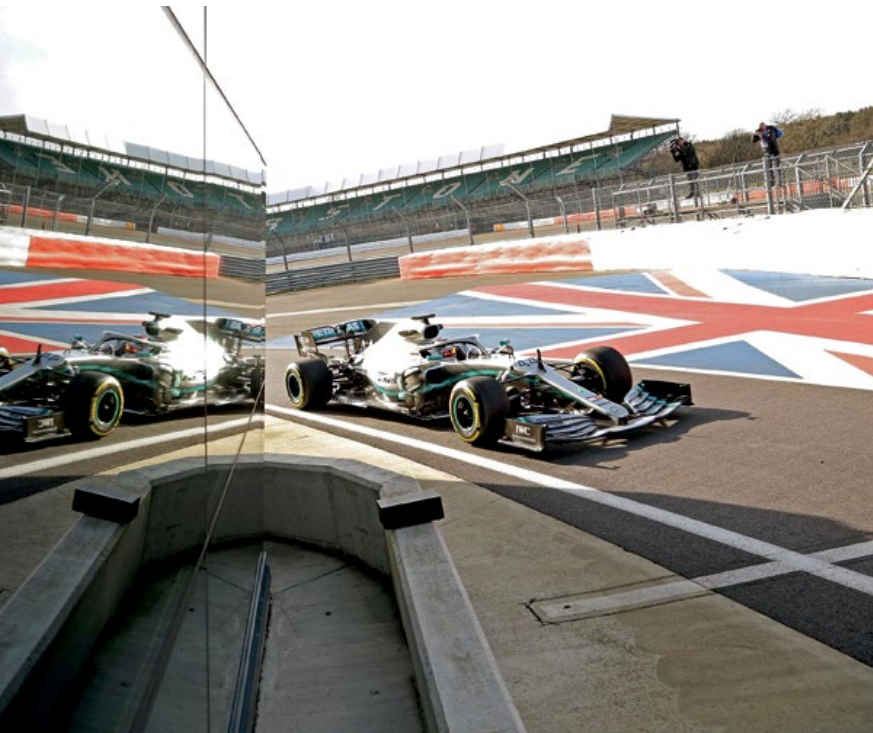
ricorso alla quantità aggiuntiva. «Con un buon motore e una buona aerodinamica si può partire con 5 kg in meno rispetto ai 110 kg con un vantaggio di 2 decimi di secondo al giro. Sotto questo punto di vista, un lavoro complessivo di buona qualità offre un chiaro vantaggio e consente di avere meno litri a bordo. Una buona aerodinamica, se associata a un'eccellente power unit, consente di fare la differenza perché favorisce prestazioni costanti, e ad alto livello, per tutta la durata di un gran premio». Esattamente come volevasi dimostrare. ●



SI APRE LA CACCIA A UN NUOVO RECORD

Con la W10 Mercedes va a caccia del sesto titolo Costruttori consecutivo per eguagliare il record della Ferrari di Schumi





È STATO MOLTO PIACEVOLE RISALIRE IN MACCHINA DOPO LA PIÙ BELLA PAUSA INVERNALE CHE ABBAIA MAI TRASCORSO. OGNI ANNO DIVENTO PIÙ VECCHIO È DEVO CAMBIARE E MIGLIORARE IL MIO TRAINING. GUIDARE LA MACCHINA OGGI È STATO MERAVIGLIOSO. È STATO UN GRAN BEL PRIMO GIORNO, FORSE IL MIGLIORE CHE ABBAIA AVUTO DA QUANDO CORRO. SONO AL SETTIMO ANNO CON MERCEDES, MA CHE LE MIE EMOZIONI SONO LE STESSE DI QUANDO HO AFFRONTATO IL MIO PRIMO MONDIALE. NON ME LO ASPETTAVO NEMMENO IO E NE SONO MOLTO FELICE

LEWIS HAMILTON

”



ESSERE LA PRIMA PERSONA A GUIDARE UNA NUOVA MONOPOSTO DI F1 È PER ME MOTIVO DI UN GRANDE PRIVILEGIO. È STATO IMPORTANTE POTER RACCOGLIERE LE PRIME SENSAZIONI, ANCHE SE NON È STATO UN VERO E PROPRIO TEST. MI SONO GIÀ RESO CONTO DI ALCUNI PARTICOLARI CHE POSSIAMO MIGLIORARE IN VISTA DEI TEST CHE SI DISPUTERANNO A MONTMELÒ SETTIMANA PROSSIMA. HO TROVATO MOLTE COSE POSITIVE. IL FATTO CHE LA W10 NON ABBAIA MANIFESTATO IL BENCHÉ MINIMO PROBLEMA È UN DATO MOLTO INCORAGGIANTE

VALTERI BOTTAS

”

Alfa Romeo

RACING
SINCE 1910

LA NUOVA F1

Alfa Racing voglia di stupire

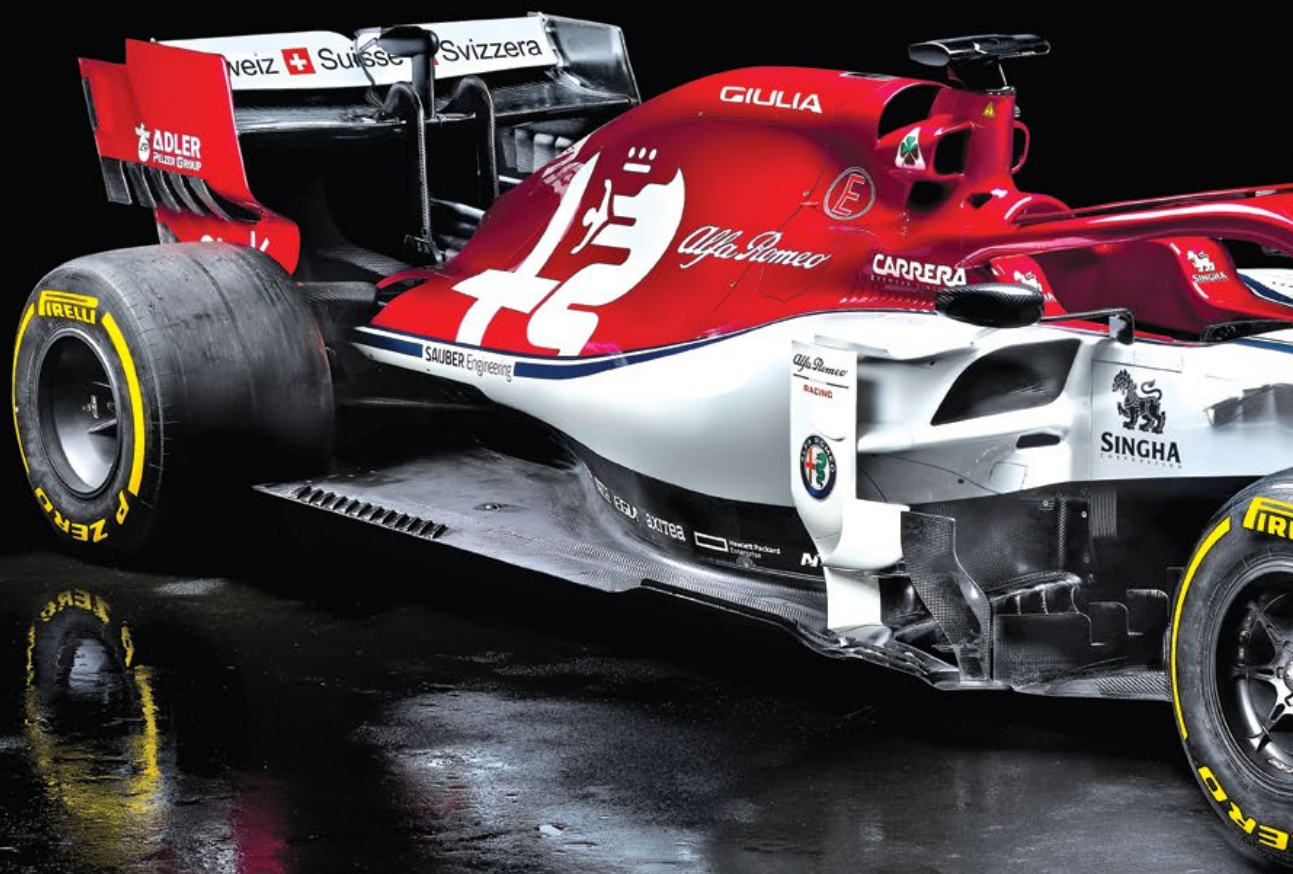
Eccola qui l'Alfa Romeo Racing C38 di Kimi Raikkonen e Antonio Giovinazzi. In tutto il suo splendore. Sia per le forme sia per sostanza. È la prima monoposto firmata ad Hinwil da Simone Resta con la collaborazione di Luca Furbatto. Un concentrato di genio italiano. Che crea attesa. La stessa attesa che si è percepita a Fiorano nel giorno di San Valentino quando la vettura con Raikkonen al volante ha effettuato lo shake down sulla pista di Fiorano. Già da alcuni giorni era stata presa la decisione di affidare all'esperto Kimi Raikkonen la nuova vettura per i primi chilometri legati allo shake down, utilizzato anche come filming day per le riprese televisive. Il fatto che si potessero percorrere soltanto pochi giri ha portato alla decisione di impiegare un solo pilota,

**ECCO LA C38
TUTTA GENIO
ITALIANO PRONTA
A ESSERE
ESALTATA DALLA
COPPIA SIMPATIA
RAIKKONEN
GIOVINAZZI**

di Alessandro
Gargantini

per evitare dispersioni e cercare di avere qualche feed-back di natura tecnica.

Tornando filming day, le immagini della nuova vettura della Casa del Biscione sono indiscutibilmente molto accattivanti, dato il design molto aggressivo e ricercato della monoposto che si è sommato ad un'accattivante livrea violacea di brevissima durata, visto che la versione "camouflage" di Fiorano lascerà spazio alle tinte definitive che saranno svelate a Barcellona all'apertura della prima sessione di test stagionali il diciotto febbraio. Sotto l'esile pellicola contrassegnata da quadrifogli e cuoricini dedicati alla festa degli innamorati, le muscolose pance lasciavano già intravedere la grossa bocca del biscione che caratterizza la Casa di Arese, che è ora preminente



nella livrea ufficiale. Quello che sin dai primi passi della C38 ha lasciato il segno è l'innovativa veste aerodinamica, altamente innovativa, che ha rubato la scena nella settimana delle anteprime. La monoposto progettata a Hinwil appare certamente tra le più innovative e all'avanguardia del lotto, in linea con quelle che erano state le anticipazioni dei responsabili tecnici. Tante, a cominciare dal disegno dell'ala anteriore, sono le soluzioni aerodinamiche che hanno subito lasciato il segno e che fanno crescere le attese in vista dei test previsti sul tracciato di Catalunya, dove si avranno le prime conferme in merito all'efficacia delle soluzioni adottate.

Ci si attende che la monoposto vista in Emilia sia esattamente quella che vedremo in azione nei test in terra iberica, quando anche Antonio Giovinazzi sarà chiamato full time all'opera. Anche nella giornata del debutto in pista della nuova macchina il pilota di Martina Franca non è stato inoperoso. In prima mattinata, Antonio si è reso disponibile per un'imprevista puntata all'aeroporto di Bologna, dove sono arrivati alcuni

COMINCIA L'AVVENTURA

Antonio Giovinazzi e Kimi Raikkonen posano assieme alla Alfa Romeo Racing C38.

Anche per loro sta per cominciare una gran bella vettura sotto le insegne di un nome carico di storia

particolari tecnici ultimati poche ore prima. I trentadue giri inanellati tra la tarda mattinata e il pomeriggio dal campione del mondo del 2017 hanno fornito i primissimi riscontri sulla nuova vettura, utilizzata con pneumatici low performance, che non ha evidenziato nessun tipo di problema. Kimi Raikkonen è parso assai sereno e si è speso in commenti assai positivi sul clima di lavoro riscontrato all'Alfa Romeo. «Certamente ho trovato un ambiente disteso, dove il focus è tutto sulle corse e non c'è spazio per altro». Sceso dalla vettura, il trentanovenne pilota finlandese ha confessato che il primo shake down con la C38 gli ha lasciato ottime sensazioni. Il Direttore Tecnico Simone Resta ha spiegato il piano di lavoro svolto, che si è fondamentalmente concentrato su una verifica dell'aerodinamica, dell'assetto e del sistema di raffreddamento.

A Barcellona si valuteranno anche l'affidabilità e le prestazioni. La coppia composta dal finlandese e Antonio Giovinazzi è certamente complementare e assortita ed ha tutte le caratteristiche per svolgere un proficuo lavoro di squadra sotto l'esperta guida di Frederic Vasseur, un uomo di esperienza che ha il carisma e la personalità per far lavorare in sincronia la squadra.

«Il test di Fiorano ci ha consentito di verificare lo stato di sviluppo della nostra monoposto in vista della prima sessione di test collettivi di Barcellona - ha commentato il team manager parigino - La squadra ha lavorato a fondo per poter esordire nella nuova stagione con la miglior base tecnica possibile. L'ambiente e i piloti hanno le giuste motivazioni e non vediamo l'ora di iniziare il mondiale con una buona performance».

Nella settimana delle tante anteprime, le immagini della Alfa Romeo C38 hanno davvero lasciato il segno. L'impressione è che un ambiente dotato di risorse di primo piano sotto l'aspetto manageriale e tecnico e che possono contare su invidiabile line-up e una struttura di prim'ordine, basti pensare che la galleria del vando della scuderia zurighese è probabilmente la più avanzata del circus, abbia prodotto una monoposto che ha tutte le caratteristiche per andare molto forte ed essere di riferimento per le scuderie a ridosso dei team di prima fascia e non è da escludere che la scuderia italiana non possa mirare a obiettivi sempre più prestigiosi. Nei test di Barcellona saranno davvero numerosi gli occhi puntati sulla C38, dal momento che secondo numerosi addetti ai lavori è la vettura che più di tutte ci si attende possa sorprendere! ●



NEL SEGNO DEL BISCIONE

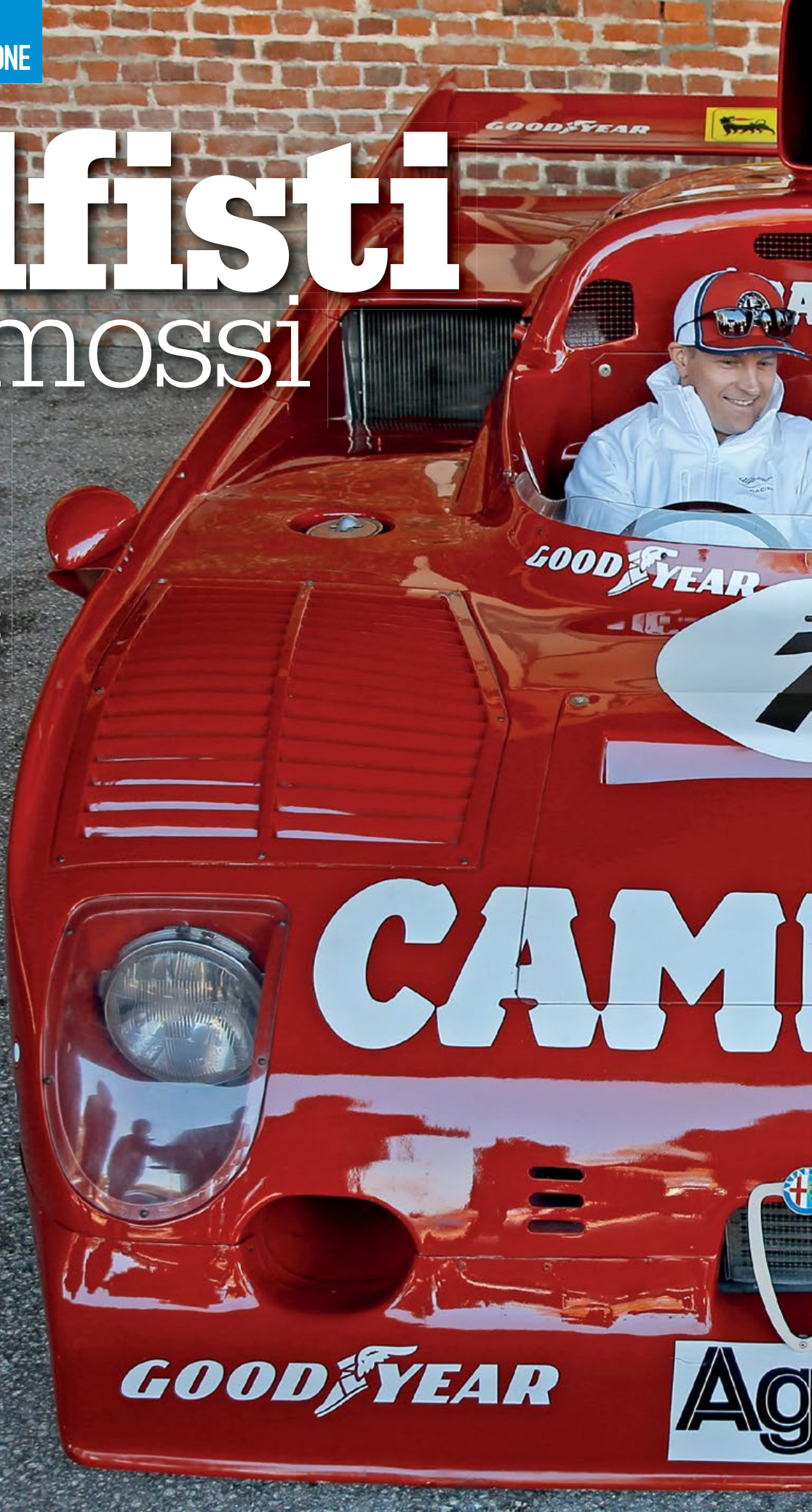
Alfisti promossi

RAIKKONEN COL
QUADRIFOGLIO HA
RITROVATO IL SORRISO
E GIOVINAZZI MOSTRA
GRANDI MOTIVAZIONI.
LA SQUADRA SEMPRE
PIÙ ITALIANA PROCEDE
A GONFIE VELE

WOLFRANGO

OMAGGIO AL GRANDE MITO

Raikkonen e Giovinazzi si divertono a bordo dell'Alfa Romeo che tra gli Sport prototipi ha vinto mondiali nel 1975 e nel 1977. A contatto col mito i piloti si sono resi ancor più conto del fascino del Biscione...





di Alberto Sabbatini

Una cosa è certa: l'Alfa Romeo ha restituito a Raikkonen il sorriso e la voglia di scherzare che gli ultimi cinque anni di Ferrari gli avevano tolto. Kimi e Giovinazzi, qualche giorno prima di iniziare i test a Barcellona con la nuova Alfa Romeo F1 motorizzata Ferrari, si sono concessi una "giornata di nostalgia", immergendosi a Balocco nella storia e nella cultura e Alfa Romeo. Scoprendo quanto è grandiosa la tradizione e la storia del marchio milanese che - è bene ricordarlo - è stato il primo Costruttore a vincere un mondiale Formula Uno, nel lontano 1950. Enzo Ferrari chiamava l'Alfa Romeo "la mamma", proprio perché fu l'Alfa a dare al giovane Drake quasi cent'anni fa la possibilità di iniziare la sua carriera, prima come pilota poi come team principal, per usare la terminologia moderna. Il tuffo nella storia Alfa Romeo di Raikkonen e Giovinazzi si è svolto a Balocco, il circuito storico Alfa che ora appartiene al gruppo FCA. Balocco, per dirla in parole semplici, sta all'Alfa Romeo come la pista di Fiorano sta alla Ferrari. Solo che Balocco è meno conosciuto di Fiorano fra gli appassionati perché è iper-segreto e off limits per tutti in quanto qui vengono collaudati tutti i prototipi in fase di sviluppo del gruppo Fiat, e anche quelli Ferrari. Il comprensorio di Balocco, che sorge fra le risaie piemontesi, fra Novara e Vercelli, è enorme: contiene 26 piste complessivamente, comprese quelle di off road e un anello di alta velocità con curve sopraelevate lungo 7,8 km, più di Indianapolis. ▶

NEL SEGNO DEL BISCIONE

Ma il tracciato originale di Balocco, e quello più importante, è la pista conosciuta come "Misto Alfa". Un circuito di 5,6 km formato da 19 curve e due lunghissimi rettifili. Secondo le abitudini dell'epoca, nel tracciato di Balocco furono riprodotte tutte le curve più famose e impegnative delle piste europee. C'è un curvone che copia pari pari la mitica seconda di Lesmo di Monza e un tratto tortuoso che riproduce una parte del circuito di Zandvoort, compreso il famoso tornante Tarzan.

Balocco ha svezato tutte le Alfa Romeo da corsa più famose degli ultimi cinquant'anni. Ci ha mosso i primi passi l'Alfa Romeo Formula 1 di fine Anni '70 con piloti come Brambilla e Giacomelli al volante. A Balocco sono state svezate le leggendarie Alfa Turismo degli anni '60 e '70, come la Giulia TZ e la GTA guidate da De Adamich, Giunti, Nanni e Zeccoli. E a Balocco si è fatta anche le ossa l'Alfa Romeo 33 TT12, la "barchetta" che ha dato il titolo mondiale marche all'Alfa nel 1975. L'ultima Alfa Romeo iridata. Proprio la stessa auto che Kimi Raikkonen ha ritrovato a sorpresa in esposizione avanti alla cascina di Balocco, dove sorgeva anche il reparto corse Autodelta e

aveva il proprio ufficio l'ingegnere Carlo Chiti. Quando Raikkonen ha visto la macchina, gli si sono illuminati gli occhi. «Davvero aveva un motore 12 cilindri?», ha chiesto. Poi si è avvicinato all'Alfa 33, ha aperto lo sportello ed è salito a bordo al posto guida. Facendo cenno a Giovinazzi di raggiungerlo. Ha armeggiato per un po' nell'abitacolo

cercando il tasto della messa in moto ma gli è stato spiegato che la 33 non aveva benzina nel serbatoio e quindi ha dovuto rinunciare ad accenderla. «Volevo sentire il rombo del 12 cilindri, è un suono esaltante. Quando ho iniziato in F1 c'erano ancora i motori V10 e mi ricordo bene l'urlo che facevano!». Kimi Raikkonen, pur essendo il pilota più anziano ed esperto sulla griglia F1 sa poco o nulla della storia Alfa Romeo. E la visita a Balocco gli è servita per immergersi nel passato glorioso dell'Alfa e capire quanto questo marchio fosse prestigioso nel passato. «Non ho mai posseduto un'Alfa Romeo: la mia prima auto, quando ero un ragazzino, fu una Lada; però ne ho guidata una perché una mia cugina aveva un'Alfa Romeo. Il mio ricordo più vivido del marchio Alfa è legato alla macchina dal DTM: la 155 a trazione integrale della metà degli anni '90. Ero un adolescente, le vidi correre in tv. Erano impressionanti».

Il passato agonistico di Raikkonen invece si intreccia attorno al marchio Sauber. Fu proprio con la monoposto elvetica che Kimi debuttò in F1. In un test privato al Mugello nel 2001 quando aveva appena 21 anni. Si racconta che andò fortissimo tanto che persino Schumacher, impegnato in pista con la Ferrari quello stesso giorno, chiese in giro chi fos-



foto grafie WOLFANGO

IL MIO RICORDO PIÙ VIVIDO DELL'ALFA È LA VETTURA DEL DTM, QUANDO ERO ANCORA RAGAZZO. LA VIDI IN TV

KIMI RAIKKONEN



IN ALFA L'AMBIENTE È RILASSATO E MI TROVO BENE. TANTO CHE MI DIVERTO ANCORA A CORRERE

KIMI RAIKKONEN



se quel ragazzino sulla Sauber che lo aveva impressionato. Raikkonen però svicola sull'episodio. «Ho sentito raccontare questa storia ma io non ne ero a conoscenza. Mi preoccupava molto di più il fatto che quell'anno non volevano concedermi la superlicenza F1 perché dicevano che non avevo abbastanza esperienza (Kimi aveva all'attivo appena 23 gare in F.Ford e F.Renault prima del salto in F1, ndr). La cosa mi infastidì parecchio. Per fortuna dopo il buon risultato della prima corsa in Australia (giunse 6°) ottenni quella definitiva».

A ottobre Raikkonen diventerà il terzo pilota dell'era moderna a correre in F1 all'età di 40 anni dopo Schumacher e Mansell. 40 anni che però non dimostra affatto. Nè fisicamente né caratterialmente. Si vede che la lontananza dallo stressante ambiente

BALOCCO E IL SUO REGNO

Balocco è da sempre il regno dell'Alfa Romeo. Sotto a sinistra, il tester Francia a bordo della 177, l'Alfa del primo ritorno in F1. In basso e a destra, gli Alfoni Turismo in prova sotto gli occhi di Chiti





A CONTATTO CON LA POTENZA DELLA TRADIZIONE

Raikkonen e Giovinazzi si gustano la loro full immersion nel mito Alfa Romeo, lasciandosi anche ritrarre accanto alla leggendaria Alfetta, sotto, la prima F.1 vincente all'alba della nascita del mondiale, nel biennio 1950-1951



Ferrari lo ha fatto rinascere. Gli ha restituito una serenità nuova che lo ha fatto ringiovanire mentalmente.

«Qui in Alfa Romeo l'ambiente è sicuramente più rilassato, siamo concentrati sull'aspetto racing e non sulle cose collaterali. Io mi diverto ancora a correre e questo è l'importante».

Raikkonen ha anche scoperto un curioso particolare che lo lega a Giovinazzi, il suo nuovo compagno di squadra: *«Una volta Antonio ha corso in Formula Tre per me. Ero io il proprietario del team che gli affidava la macchina! Parliamo di cinque o sei anni fa, quando fra le mie varie attività possedevo una squadra in F.3 inglese che si chiamava 'Doppia R', che erano le iniziali del mio nome e del mio manager, Robertson. Per qualche gara corse per noi un pilota italiano: appunto Giovinazzi. Ma io non lo conobbi realmente e negli anni successivi non avevo mai fatto caso di questa coincidenza: è stato lui a ricordarmelo quando ci siamo conosciuti in Ferrari. E ora ci ritroviamo in questa Alfa Romeo F.1».* Già nonno e nipote...

Proprio con l'aiuto di "nonno" Raikkonen, Antonio Giovinazzi cercherà di affrettare l'apprendistato in Formula Uno. A Balocco Antonio era certamente più di casa di Kimi; eppure appariva meno rilassato del compagno perché sa di giocarsi una grossa

**SE GUARDIAMO
IL 2018 NOTIAMO
CHE LA SAUBER
HA FATTO
UN CAMPIONATO
AL TOP!**

ANTONIO GIOVINAZZI

”

chance di carriera nel 2019. Giovinazzi deve tutto a Marchionne che lo ha voluto in Ferrari come terzo pilota due anni fa e ad Arrivabene che lo scorso ottobre ha sfruttato l'opzione Ferrari che, come fornitore del motore, aveva il diritto di scegliere uno dei due piloti del team Sauber divenuto Alfa Romeo. Ora Antonio dovrà meritarsi la fiducia e il peso della responsabilità di rappresentare il ritorno di un pilota italiano in F.1 otto anni dopo Trulli e Liuzzi. *«Sarà una grandissima responsabilità per me esordire in F.1 con un nome così importante come Alfa Romeo ma c'è anche l'orgoglio di rappresentare dopo tantissimi anni una coppia tutta italiana in F.1. Davvero tanta roba».*

Giovinazzi ha la consapevolezza che la squadra alle sue spalle è tosta, solida, ambiziosa e in grande crescita. *«Se guardiamo la stagione precedente dobbiamo renderci conto che alla fine la Sauber-Alfa ha fatto davvero un campionato al top: aveva iniziato la stagione nelle retrovie e invece ha terminato il 2018 finendo costantemente nei top ten. Perciò ci aspettiamo di iniziare quest'anno al punto in cui eravamo a fine 2018, essere già nella top ten. E poi migliorare durante la stagione».*

Giovinazzi confida molto nell'aiuto che gli darà Raikkonen: *«È un pilota fortissimo e mi dà fiducia il fatto di vederlo carico ed entusiasta per questa av-*

foto storiche: CENTRO DOCUMENTAZIONE ALFA ROMEO - ARESE



ventura. È molto più rilassato: ho parlato con Kimi di più in questi due mesi in Alfa Romeo che in due anni in Ferrari. So benissimo che è un Iceman, ma in realtà non è chiuso come si dice: è un ragazzo con cui puoi parlare e confrontarti. Alla fine sono stralucide di avere lui in squadra al primo anno perché è il pilota più esperto che c'è. Da chi potrei mai imparare di più sulla F.1 se non da lui? Kimi è un ragazzo generosissimo: non è uno di quei piloti che tiene le cose per sé, che è restio a svelare le proprie informazioni. Lui è di quelli che se gli chiedi qualcosa, ti aiuta senza problemi».

Uno dei pochi vantaggi che avrà Giovinazzi in un 2019 tutto da scoprire è di esordire in una pista "amica", come Melbourne. L'unico circuito del mondiale dove ha già disputato per intero un Gp portando la Sauber al 12° posto nel 2017. «Eh sì, ma sarà tutto diverso quest'anno. È vero che è un vantaggio cominciare da un circuito dove ho già corso, e che tra l'altro mi piace tantissimo, ma le condizioni sono ben diverse. In quel 2017 fui praticamente precettato il sabato mattina per il Gp a causa dell'infortunio di Wehrlein: doveti saltare in macchina alla cieca, non conoscevo la Sauber e nemmeno la pista, ero carico di responsabilità ad esordire in F.1 su una macchina non mia. La situazione più stressante che ci possa essere per un esordiente. Stavolta sarà diverso: avrò finalmente il tempo di prepararmi e scoprire l'auto nei test invernali, farò le prove libere, avrò la mia qualifica, non sarò in prestito ma la mia macchina sarà personalizzata in ogni dettaglio per me. E soprattutto, quando a Melbourne ci salirò sopra, la conoscerò già bene dai km percorsi nei test invernali. Non vedo l'ora!»

Raikkonen lo prende in giro dicendo che non è un esordiente perché due Gp li ha già corsi, ma Antonio si sente invece un debuttante puro. Quale sarà la difficoltà maggiore? «Le piste le conosco quasi tutte avendo svolto qua e là le prove libere, i test e le gare di una stagione Gp2. Però lo stress del week end di gara è completamente diverso dai test e mi è tuttora sconosciuto: c'è la tensione della qualifica, la corsa ed i 70 giri dove guidare al 100%, e

**NON HO UN TARGET
DICHARATO.
VOGLIO
APPRENDERE
DA KIMI E POI
MIGLIORARE**

ANTONIO GIOVINAZZI

”

**A SPASSO
COI DUE PILOTI F1**

Giovinazzi, a destra e, sotto, Raikkonen con Alberto Sabbatini, al quale hanno raccontato le loro impressioni. In basso, i due piloti di F.1 attenti anche al marketing Alfa Romeo

poi le strategie da rispettare, i pit stop. Sono tutte esperienze che mi mancano e con cui dovrò prendere pian piano confidenza. Lo stress di gara genera tensione ma è una delle emozioni più belle che può provare un pilota F.1».

Obiettivi per adesso Giovinazzi non se ne dà: «Non mi pongo un piazzamento specifico come risultato minimo: voglio partire col calma e apprendere da Kimi nelle prime corse, poi migliorare gara per gara. E magari sfruttare le occasioni impreviste tipo quelle gare pazze dove può accadere di tutto».



foto grafie WOLFANGO



Nuova Ford Focus



Se hai lo sport nel sangue.
Questa è la tua Focus. ST-Line.

Nuova Focus è la Ford migliore di sempre.

L'evoluto sistema di guida assistita **Ford Co-Pilot360** rivoluzionerà la tua esperienza al volante. E con **FordPass Connect** potrai viaggiare sempre connesso, collegando in wi-fi fino a 10 dispositivi. Risveglia la tua passione per lo sport con Nuova Focus ST-Line: design e sospensioni sportive, Sync 3 Touch Navigation 8" e cerchi in lega da 17".

Oggi puoi sceglierla con **Finanziamento IdeaFord** e metterti alla guida senza pensieri.

€ 159 al mese Anticipo € 4.300
TAN 4,95% TAEG 6,46%



Go Further

Offerta valida fino al 28/02/2019 su Nuova Ford Focus ST-Line 1.0 EcoBoost 125 CV a € 19.000, solo in caso di acquisto tramite finanziamento Ford Credit (**prezzo senza finanziamento Ford Credit € 20.250**), solo per vetture in stock, grazie al contributo dei Ford Partner. Prezzo raccomandato da Ford Italia S.p.A. IPT e contributo per lo smaltimento pneumatici esclusi. **Nuova Ford Focus: consumi da 3,5 a 6,2 litri/100km (ciclo misto); emissioni CO2 da 91 a 138 g/km.** Esempio di finanziamento IdeaFord: Nuova Focus ST-Line 1.0 EcoBoost 125 CV a € 19.000. Anticipo € 4.300, 36 quote da € 159,50 escluse spese incasso rata € 4, più quota finale denominata VFG pari a € 12.127,50. Importo totale del credito di € 15.740,12 comprensivo dei seguenti servizi facoltativi: Assicurazione "Guida Protetta", Assicurazione sul Credito "4LIFE" differenziata per singole categorie di clienti come da disposizioni IVASS. Totale da rimborsare € 18.052,85. Spese gestione pratica € 350. Imposta di bollo in misura di legge all'interno della prima quota mensile. Costo totale € 22.147,28. **TAN 4,95%, TAEG 6,46%. Salvo approvazione FCE Bank plc.** Documentazione precontrattuale in concessionaria. Per condizioni e termini dell'offerta finanziaria e delle coperture assicurative fare riferimento alla brochure informativa disponibile presso il Ford Partner o sul sito www.fordcredit.it. Le condizioni di Garanzia Ford Protect e manutenzione ordinaria sono disponibili sul sito www.ford.it. Le immagini presentate sono a titolo puramente illustrativo e possono contenere accessori a pagamento. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.



GETTY IMAGES

Red Bull pronta a stupire

LA RB15 SI PRESENTA SUBITO AGGRESSIVA. SIA NELLE FORME CHE NELLA SOSTANZA DELLA NUOVA POWER UNIT HONDA CHE HA SUBITO CONVINTO VERSTAPPEN. L'OBIETTIVO 2019? TORNARE AL VERTICE CON ASSIDUITÀ

di Massimo Costa

Una livrea shocking, bellissima, accattivante, come solo la Red Bull riesce a fare, ha tenuto a battesimo a Silverstone mercoledì 13 febbraio la RB15 che Max Verstappen e Pierre Gasly porteranno in pista nel Mondiale 2019. Una colorazione, blu scuro con scritte e "sfregi" rosso forte, che non vedremo certamente a Melbourne quando si tornerà al tradizionale vestito Red Bull, ma che dal punto di vista mediatico e dei social, dove a Milton Keynes sono sempre in pole, ha scatenato applausi. La RB15, come la W10 della Mercedes, ha percorso subito i primi 100 km, con gomme Pirelli definite demo, sfruttando la piega regolamentare dei cosiddetti filming days.



A SILVERSTONE LO SHAKEDOWN

Mercoledì 13 febbraio Max Verstappen ha effettuato sulla pista di Silverstone i primi 100 km concessi dal regolamento per il filming day. La RB15 con una livrea aggressiva (ma che non vedremo a Melbourne) ha ben impressionato l'olandese

Al volante Verstappen che ha finalmente potuto saggiare la power unit Honda dopo averne parlato a lungo durante il periodo invernale prevedendo grandi cose. E quei pochi giri effettuati sul circuito britannico gli hanno trasmesso sensazioni immediatamente positive: «Si è stata una buona giornata, mi è venuto naturale sorridere mentre ero in macchina perché ho capito subito che stavo guidando una ottima monoposto e che la risposta del motore Honda è buona».

Sentimento, intuito, reazioni. Non è la prima volta che un pilota di grande spessore fin dai primi metri traccia un giudizio sulla vettura che conduce riflettendo senza errori quel che poi sarà la stagione. Negli anni, c'è chi dopo il primo assaggio è sceso dalla monoposto corrucciato, supponendo che avrebbe vissuto una annata d'inferno e così è stato. Altri che, come Verstappen, si sono lasciati andare al sorriso ricevendo poi le attese soddisfazioni.

Già in questi giorni, la RB15 è sottoposta ad un esame ben più probante nei quattro giorni di test a Montmelò e il pilota olandese avrà modo di percepire ancora meglio quelle che saranno le reazioni alle varie modifiche di assetti della creatura progettata e realizzata dallo staff tecnico che vede in prima linea l'inossidabile Adrian New-

LA RISPOSTA
DEL MOTORE
HONDA È BUONA.
HO CAPITO CHE
STAVO GUIDANDO
UN'OTTIMA
MONOPOSTO

MAX VERSTAPPEN

”

ey, in forza alla Red Bull dal 2006. Il grande boss Dieter Matechitz, il suo alter ego Helmut Marko e il team principal Christian Horner credono fortemente nella RB15 e nella power unit Honda. Le aspettative sono alte e loro stessi non si sono tirati indietro nelle settimane successive alla gara finale 2018 di Abu Dhabi nell'affermare che, al banco, i progressi del motore giapponesi erano convincenti, evidenti, più che soddisfacenti, addirittura tali da mettere in ombra il propulsore Renault impiegato fino a pochi giorni prima con alterne fortune e tante polemiche.

Il piano del team austriaco con sede a Milton Keynes, in Gran Bretagna (a proposito, chissà se in odore di Brexit verrà deciso prima o poi di spostarsi in blocco a Salisburgo, la città di Matechitz), è chiaro e lampante: attaccare senza remore Ferrari e Mercedes, tornare al vertice con assiduità affinché le vittorie diventino routine, come nel glorioso periodo 2010-2013, e non evento particolare. In tutto questo, fondamentale sarà il ruolo che saprà recitare la Honda.



Comprimaria, inaffidabile, non competitiva da quando è tornata in F1 con la McLaren nel triennio 2015-2017, un passetto in avanti è stato compiuto lo scorso anno con la Toro Rosso in quanto a prestazioni secche, velocità massima, ma ancora numerosi sono stati gli inconvenienti tecnici che hanno frustrato le ambizioni della squadra diretta da Franz Tost. Per cercare di crescere sempre più, la Red Bull potrà godere dell'appoggio del proprio Junior Team che si sacrificherà per valutare novità, evoluzioni, particolari che la Honda svilupperà, cercando così di non compromettere la resa della squadra maggiore. Una sorta di cavia, insomma. Vi sarà un passaggio continuo di informazioni tra i due box e i tecnici giapponesi, che saranno il doppio di quanto visto fino ad ora, e diretti da Toyoharu Tanabe, lavoreranno a stretto contatto passandosi le informazioni da un box all'altro. Tanto per far capire che la Honda non scherza proprio, il numero del personale è cresciuto anche nelle factory ricerca e sviluppo in quel di Sakura e a Milton Keynes in quanto la produzione dei motori raddoppierà rispetto a quanto realizzato fino al 2018. Tanabe non ammette che la Toro Rosso sarà sacrificata per sottostare ad eventuali forzature tecniche: «*Li tratteremo ugualmente, le due squadre avranno le medesime risorse e seguiranno gli stessi sviluppi*».

La metà dei tecnici che ha lavorato in Toro Rosso passerà alla Red Bull portandosi dietro le esperienze maturate e saranno affiancati dal nuovo personale in arrivo mentre l'altra metà rimarrà con il

SULLA CRESTA DELL'HONDA

Al di là della veste aerodinamica da sempre raffinatissima in casa Red Bull si dà grande fiducia alla power unit Honda sulla quale i vertici di Milton Keynes puntano per tornare a combattere con maggior assiduità nei piani altissimi della classifica contro Mercedes e Ferrari

**TORO ROSSO
E RED BULL
AVRANNO LE
STESSE RISORSE
E SEGUIRANNO GLI
STESSI SVILUPPI**

TOYOHARU TANABE (HONDA)



team di Faenza e anch'essa sarà raggiunta dalle "reclute". Se il metodo di lavoro giapponese è certamente particolare, spesso a senso unico e col paracocchi, questi anni trascorsi tra McLaren e Toro Rosso hanno europeizzato il sistema. E lo ha fatto ancora di più i dodici mesi vissuti al fianco degli italiani di Tost dove spesso l'inventiva, la praticità, scavalca le ferree regole nipponiche.

Insomma, per farla breve, l'elasticità sarà la parola decisiva per il gruppo di lavoro della Honda. Poi, ci sono loro, i piloti, il prodotto finale. Quelli che poi fanno la differenza. E Verstappen sarà uno di questa ristretta cerchia, colui che non farà dormire sonni tranquilli a Lewis Hamilton e Sebastian Vettel se la RB15 e il motore Honda si dimostreranno all'altezza di Mercedes e Ferrari. Dell'olandese abbiamo scritto di tutto e di più in questi due ultimi anni in cui ha scalato impavido vette che si ritenevano impossibili per un ragazzino come lui. Questa sarà la sua prima stagione nel Mondiale F1 in cui si presenta fin dai test pre campionato nel ruolo di prima guida. Svanita l'ombra di Daniel Ricciardo, Verstappen si è impossessato con merito della fascia di capitano benché nelle menti di Horner e di Marko, già dal dopo Monaco 2018 (il weekend della svolta), il numero uno indiscusso all'interno del team era lui. Con buona pace di Ricciardo, che capita l'aria che tirava ha fatto le valigie, direzione Renault. Dodici mesi fa, Verstappen era partito zoppicando non poco evidenziando in maniera eccessiva tutta la sua aggressività. Poi, ha finalmente cambiato il proprio

LA PRIMA VOLTA DI MAX DA CAPITANO

Per la prima volta da quando corre in F.1. Max Verstappen avrà i gradi da capitano in seno alla Red Bull. Dopo l'addio di Daniel Ricciardo e l'arrivo di Pierre Gasly, l'olandese farà da punto di riferimento anche per il francese

stile di guida (ma non diteglielo che poi si offende e si arrabbia) dopo quel disastroso weekend monégasco e tutto gli è risultato maledettamente più facile, i risultati sono arrivati, i litigi con i colleghi sono cessati, la considerazione in lui è aumentata a dismisura.

È un Verstappen ancora in fase di crescita e chissà fin dove potrà arrivare. Quest'anno ne potremo avere un antipasto. La vittima sacrificale sembra essere Gasly, approdato in Red Bull dalla Toro Rosso e all'apparenza ancora troppo acerbo per sopportare la convivenza sportiva con Verstappen. Lui, a differenza dell'olandese approdato in F.1 dopo un solo anno di monoposto nella F.3 europea, ha fatto tutta la gavetta necessaria per crescere al meglio: Renault 2.0 (vinta), World Series Renault (vice campione), GP2 (vinta). È anche stato mandato in "esilio" in Giappone, nella Super Formula, in attesa che si liberasse un posto in Toro Rosso e lui non ha battuto ciglio.

Ora quel francese dalla faccia birichina, fidanzato con una bella ragazza bolognese che lo sta facendo diventare sempre più italiano, sta affrontando l'occasione della vita con una certa serenità: «Max è il riferimento perfetto per un pilota come me che approda in un top team - ha detto serafico - Da lui non potrò che imparare e il confronto sarà importante perché mi porterà a dare sempre di più per tentare di avvicinarlo. Sono un tipo che non cerca scuse, so sempre quando sbaglio e come posso rimediare, mi interrogo in continuazione sul come posso migliorarmi, su come far crescere la macchina che guido. In qualifica ho dimostrato di essere abbastanza veloce, penso che sia uno dei miei punti di forza, e con la Red Bull ho buone possibilità di partire nelle prime file, cosa che poi rende le gare più facili».

Tutto vero, Tost che lo ha visto crescere in Toro Rosso ha elogiato la capacità di Gasly di sfruttare come pochi il giro secco richiesto in qualifica. Vedremo se si porrà subito al livello di Verstappen o faticcherà più del dovuto. Pierre sa di essere davanti a un bivio con il terribile Marko che lo valuterà in ogni istante. Di certo ci sarà da divertirsi con questi due ragazzi di talento. ●

SONO UN TIPO CHE
NON CERCA SCUSE,
SO SEMPRE
QUANDO SBAGLIO
E COME POSSO
RIMEDIARE

PIERRE GASLY

”



fotografie GETTY IMAGES



RENAULT
SPORT
FORMULAZIONE TEAM

LA NUOVA F1

Renault verso la cima

DELLA RS19 SONO STATI SVELATI SOLO COLORI E RENDERING
MA TARGET E PREROGATIVE DEL TEAM DIVENTANO EVIDENTI:
COLMARE SENSIBILMENTE IL DIVARIO CON I TRE TOP TEAM

di Mario Donnini

ENSTONE - Ormai in F1 delle due l'una: o ti fanno vedere la macchina nuova o ti fan parlare con degli uomini. Punto. Non v'è possibilità di fare le due cose insieme. O è tutto virtuale e mancano i cristiani o è tutto umano e non c'è la monoposto ma solo la nuova livrea, pitturata sbaffando il modello vecchio. Okay, Renault. Evvai.

In questi casi, per non sbagliarsi, tanto vale prendere di petto il personaggio più blasonato, diretto ed esperto del mazzo, vale a dire Alain Prost, il quale non si lascia pregare e dice chiaro: «Sì, certo, so molto di più di quello che viene mostrato qui e posso dire che come uomo Renault sono molto contento, perché la Rs19 s'inserisce alla perfezione all'interno del nostro processo in corso, volto progressivamente a continuare a migliorare. Inoltre, attenzione, non ci focalizziamo solo sulla vettura perché è in atto un grande lavoro per portare più gente sia a Enstone che a Viry Chatillon dove vengono preparate le power unit, quindi si tratta di una crescita globale. L'inverno è stato molto interessante per quanto riguarda la crescita e lo sviluppo della nostra unità propulsiva con riscontri degni d'attenzione e poi per quanto riguarda il telaio è presto per dire qualcosa, perché i nuovi dettami aerodinamici cambiano un po' le cose e bisogna attendere di confrontarsi con gli altri in pista, col cronometro, prima di parlare».

Analizzando il discorso dei target, come sempre Prost è il più sincero e sostanziale di tutti: «Chiario, la curiosità degli appassionati è sapere se annunciamo di puntare ad arrivare a podio. Io dico che non è tanto questo l'aspetto più importante. Diciamo che potrebbe succedere, è una cosa che potrebbe essere aiutata-

da una gara poco prevedibile, ma la realtà è un'altra. Non dobbiamo focalizzarci sul podio o meno ma su due aspetti di un processo decisivi per valutare la qualità del nostro impegno: continuare a migliorare e restringere il gap dai top team. È questo ciò che conta veramente. E io dico che siamo davvero sulla buona strada».

Certo, apparentemente questa nell'Oxfordshire è una delle ultime presentazioni vecchio stile, con gli invitati che possono vedere la monoposto e quasi toccarla. Niente web e final fantasy. Poi però c'è la sorpresa. Il problema è che la Rs19 è presente solo nell'idea, perché questa è solo la Rs18 con nuova colorazione più le modifiche aerodinamiche regolamentari, ma la nuova vettura si vedrà solo nei test di Barcellona, in veste definitiva.

Però della Rs19 si è parlato e tante sono state le novità spiegate e annunciate. Quali? Affinamento, sintonia fine, ottimizzazione del cammino aerodinamico con l'adeguamento alle nuove normative. Quindi andando perfino oltre, con un anteriore lievemente più sinuoso e una parte posteriore che estremizza la rastremazione e la miniaturizzazione. Ma sono particolari, piccoli passi possibilmente in avanti e non di poco. Eppure gli obbiettivi sono ambiziosi: rendere più corto il gap con i top team. Anche perché lo stesso presidente di Renault Sport Jérôme Stoll ha definito chiaramente la RS19 una "possibile podium contender". Quindi, dopo aver ottenuto un quarto posto nel mondiale e dei quinti posti di tappa come miglior risultati, lo scopo ora è quello di avvicinarsi sempre più alla zona champagne, possibilmente bevendone non solo un occasionale sorso.

Lo stesso managing director Cyril Abite-



ENSTONE
È IL POSTO GIUSTO
PER COMINCIARE
UNA NUOVA PARTE
DELLA MIA
CARRIERA

DANIEL RICCIARDO

”

UN NUOVO CORSO MOLTO AGGRESSIVO

Nuova livrea e propositi d'attacco per la Renault in chiave 2019, con Ricciardo, a destra, accanto all'esperto Hulkenberg, a sinistra



«boul ha detto che è certo di avere un nuovo telaio «Potenzialmente in grado di assicurare un rendimento vicino al top e una power unit molto cresciuta ed evoluta rispetto a quella dello scorso anno». Gli fa eco il motorista responsabile Remi Taffin: «Il lavoro di porre le fondamenta è stato portato avanti felicemente. Questo dal punto di vista dello sviluppo della power unit è l'inverno più fruttuoso per noi, da cinque anni a questa parte, e vedrete che potremo dimostrarlo in pista».

Tornando al nuovo telaio, il responsabile tecnico del progetto Nick Chester dice chiaro: «Non so quale potrà essere la vostra impressione alla prima apparenza, ma io posso dirvi qual è la filosofia del progetto. È stato prodotto da un'infrastruttura più solida e quindi con esso e grazie ad esso ci siamo potuti permettere di andare oltre, rispetto al passato, di prenderci qualche rischio in più, di osare, proprio perché il target è quello di continuare a migliorare. Quindi con questa RS19 penso ci avvicineremo sempre più ai top team».



IL PROGRAMMA IN F.1 È SOLIDO, STABILE E GUARDA MOLTO AVANTI

Abiteboul conferma la sfida

Si, d'accordo su tutto, però qui il nodo da sciogliere, la domanda centrale da porre è politica e non riguarda tanto i campi di gara, ma l'indirizzo sportivo amministrativo del marchio. In poche parole, le recenti delicatissime vicende di carattere penale che hanno visto l'uscita di scena del presidentissimo Carlos Ghosn possono avere a medio termine ripercussioni sull'impegno della Renault F.1?

Il managing director Cyril Abiteboul vola alto a fa un ragionamento che fila eccome: «Credo che per rispondere correttamente bisogna guardare alla saga stessa della Renault. La quale ha debuttato in F.1 portando il turbo ben quarantadue anni fa e da allora ha scritto pagine di storia indimenticabili che arrivano gradualmente fino al presente. Voglio dire che si tratta di un rapporto ormai an-

tico, stretto e importante che va al di là degli uomini e delle singole stagioni. A noi spetta solo di cercare di farlo proseguire nel migliore dei modi e nel pieno rispetto di una nostra tradizione sportiva ricchissima di successi. Per questo io dico che a livello di indirizzo politico-amministrativo della Renault c'è concordia e favore nei confronti della F.1 e dell'attività sportiva». Abiteboul poi, stimolato, entra nello specifico sottolineando che «Sono orgoglioso di ciò che abbiamo fatto in questo ciclo triennale. Ci siamo rigenerati e ora possiamo puntare più in alto. Abbiamo piloti in grado di portarci vicino alle squadre più forti, un telaio potenzialmente vincente e una power unit in crescita e capace di evolversi toccando l'eccellenza. E guardiamo al futuro pensando anche all'amplia-



mento della nostra sede inglese. E la più bella novità è che continuiamo a migliorare, ogni anno». Infine, quanto al fatto che la Rs19 di fatto viene solo mostrata in deludenti rendering nei quali appare una sorta di Rs18 adattata ai nuovi regolamenti aerodinamici, la sua replica è sincera quanto diretta: «È vero, qui a Enstone vi abbiamo mostrato solo la nuova livrea e le immagini della nuova dicono poco. In altre parole la vera Rs19 la vedrete solo in pista a Barcellona, ma tanti altri fanno così. In compenso vi abbiamo raccontato e spiegato tanto, no?».





PRUFUMO DI RENAULT RS19

Tra livrea e rendering in realtà dell'assetto definitivo della Rs19 si è visto poco. A destra, Prost tra Hulkenberg e Ricciardo e, nell'altra pagina, Stoll, Presidente di Renault Sport



Daniel affamato di pronto riscatto

RICCIARDO SI È PRESENTATO IN FRANCESE PER POI DIMOSTRARE CHE STA FACENDO SUL SERIO, PUNTANDO A TORNARE BEN PRESTO IN ALTO...

La **progressione** Renault è innegabile. Nona in classifica finale Costruttori nel 2016, al ritorno diretto in F.1, sesta l'anno dopo e quarta nel 2018. Tre anni nei quali il piazzamento top in gara è migliorato di pari passo: settimo posto nel 2016, sesto nel 2017 e quinto nel 2018. Ormai siamo a un passo, anzi due, dal podio.

Più impressionante il salto di qualità se si analizzano i punti conquistati, perché dagli 8 striminziti del ritorno si va a 57 per approdare ai 122 dell'anno scorso. Ma adesso arriva il difficile e per compiere gli ultimi, determinanti passi, è stato messo sotto contratto non a caso uno dei più grandi sorpassatori della F.1 moderna, Daniel Ricciardo, transfuga

Red Bull con ben sette vittorie nei Gp, tre pole e 13 giri più veloci quale retroterra nobile. A dare spessore ad ambizioni malcelate.

E di fronte all'arena degli invitati Daniel Ricciardo, magnifico, sale sul palco col sorriso di sempre e comincia addirittura in francese, dicendo: «*Bonjour, je m'appelle Daniel*», provocando una gran risata generale... «*Lo so, quella di approdare alla Renault è stata una grande decisione, per me, eppure penso che questo sia il posto giusto per proseguire ad alto livello la mia avventura in F.1. Perché sto parlando di una squadra e di un'organizzazione in cui si cresce di continuo e quindi passando delle settimane qui mi sono reso conto di come e quanto si lavora. E del fatto che il gap con i migliori può essere assottigliato sempre più. Adesso non chiedetemi quanto e di preciso fino a che punto, perché preferisco la concretezza dei fatti ai*

proclami. Però qui alla Renault mi fanno giocare un grande ruolo e mi sento eccitatissimo perché percepisco nell'aria che avrò una stupenda opportunità. Sì, lo so che per me la stagione inizierà in maniera diversa dalla precedente, in cui sentivo la vittoria in gara più possibile, più a portata di mano. Ma penso che questo possa aiutarmi a maturare ulteriormente e a aumentare la mia motivazione. In fin dei conti, non dimentichiamo che anche Hamilton quando ha lasciato la McLaren per la Mercedes a fine 2012 ha fatto una scelta difficile, che col tempo si è rivelata più che premiante... E aggiungo che sono qui per ripagare la Renault di quanto ha dimostrato e dimostra di credere in me, al fianco di un



pilota esperto quale Nico». Già, Nico Hulkenberg che non si fa pregare per dire la sua: «Sono alla terza stagione con la squadra. Quando arrivi, moltissimo lavoro doveva essere fatto e tanto è stato portato avanti, quasi

sempre nella giusta direzione. Ci sono settori nei quali lo scorso anno potevamo progredire di più, il salto di qualità è arrivato in alcune parti e in altre meno velocemente, in ogni caso il lavoro è incessante e mi sembra che vada nelle giuste direzioni. È questo ciò che conta e sono felicissimo. Con questa nuova monoposto sento che ci stiamo avvicinando alle zone più nobili e per me è una sensazione bellissima, perché l'inverno in cui sono arrivato a Enstone la Renault aveva ottenuto il nono posto nel mondiale Costruttori, mentre ora può guardare con ottimismo a colmare il divario che ci separa dai migliori, ossia lo stacco dallo stato dell'arte della categoria». ●

Martin pensatore

ALLA SCOPERTA DI BUDKOWSKI, VALIDISSIMO INGEGNERE EX FIA E DIRETTORE ESECUTIVO DELLA GLORIOSA FACTORY DI ENSTONE

Marcin Budkowski tra gli ingegneri del Circus è uno dei nomi più importanti, stimati e, diciamo pure, contestati. La sua uscita dal ruolo di responsabile tecnico della Federazione Internazionale, avvenuta a fine 2017, con tanto di dimissioni, fece molto discutere, in quanto per oltre due anni l'ingegnere d'origine polacca aveva ricoperto in seno alla Fia il compito di contribuire a valutare e legittimare le scelte tecniche dei team, avendo quindi una visione d'insieme insuperata delle forze, delle modalità operative e delle risorse in campo. Dati, concetti e contesti sensibilissimi, quindi.

Tante cose sono cambiate da quei momenti un po' tesi, con epicentro in Malesia 2017, quando alcuni team principal espressero perplessità sul suo passaggio alla Renault, vista la delicatezza delle fresche informazioni in suo possesso, ma poi, progressivamente, le acque si sono acquietate ed è tornato a splendere il sole in fronte a Budkowski.

Alla vigilia della stagione 2019 Martin riveste il ruolo di Direttore Esecutivo dell'intero complesso di Enstone.

Questo significa due cose semplicissime: sopra di lui ha solo due persone, il presidente di Renault Sport Jerome Stoll e il Direttore Generale di Renault Sport Racing, Cyril Abiteboul, mentre sotto la sua responsabilità ad Enstone si ritrova tutti gli altri, a partire dal consigliere tecnico Bob Bell, dal direttore tecnico del settore telaistico Nick Chester fino al direttore Sportivo Alan Permane e al Direttore delle Operazioni Rob White.

Già, ma chi è davvero Marcin Budkowski? Come e dove nasce la sua passione? Qual è il suo ritratto autentico, fuori dalle righe e al di là degli schemi? Sono tutte domande alle quali ora esistono risposte chiare e

per certi versi sorprendenti.

- Budkowski, lei ora è uno dei tecnici più considerati ma anche degli uomini con la maggior responsabilità organizzativa in F.1. E ha poco più di quarant'anni, visto che è nato a Varsavia nel 1977. Come è iniziato tutto, per lei?

«Proprio dall'inizio? - sorride -, be' in modo molto semplice. Era il 1988, avevo undici anni d'età e la domenica seguivo i Gran

Premi davanti alla Tv, insieme a mio padre».

- Va puntualizzato che lei è d'origine polacca, ma naturalizzato francese.

«Esatto e da francese in quell'anno tifavo Alain Prost, compagno di squadra di Ayrton Senna alla McLaren-Honda».

- Buffo, ora Alain Prost è il suo... ragazzo immagine, alla Renault. Strana, la vita.

«Le dirò di più. Sono entrato in F.1 nel 2001, a 24 anni d'età, freschissimo di studi. E indovini con chi? Con la Prost F.1 e monsieur Alain Prost al timone. In poche parole, se vogliamo, la mia storia personale rappresenta la concretizzazione di un sogno da ragazzo. Io non sono uno di quei tecnici che nei Gran Premi si è trovato per caso. No, sono e resto un

grande appassionato che ha studiato molto, si è impegnato ed è riuscito a coronare il sogno di entrare nelle corse avendo un ruolo. Sa, da Alain mi sono fatto raccontare tante cose dei suoi tempi, esattamente come farebbe un puro race fan. Questo è molto bello».

- Altroché se lo è. Qual è la sua specializzazione?

«Sono ingegnere con specializzazione in aerodinamica».

- E comunque alla Prost è rimasto poco, perché la squadra ormai era alla fine dell'avventura, tanto che all'età in cui in Italia i neolaureati lavorano facendo

IL TARGET È SEMPLICE DA SPIEGARE: NON DOBBIAMO MAI SMETTERE DI MIGLIORARE

MARTIN BUDKOWSKI

”



SUTTON-IMAGES.COM

MacBurger lei è approdato alla Ferrari di Schumacher e Montezemolo.

«In pratica sono giunto nel 2002, quindi nel bel mezzo del ciclo vincente. Momenti magici. E pochi sanno che sono restato fino al 2007, addirittura, con precisione, una settimana prima che Kimi Raikkonen vincessesse il titolo con la Ferrari, a Interlagos».

- Cavolo, già che c'era poteva fermarsi sette giorni in più...

«Quel che è fatto, è fatto, ma è stato bello e sono contento così. Poi è arrivata la McLaren e fino al 2014. Quindi quasi un settennato alla Ferrari e poi sette anni alla McLaren».

- Quale ritiene il tecnico più geniale nella F.1 moderna, visto che ne ha conosciuti tanti, se non tutti?

«È una bella domanda ma ormai la F.1 è tutto un team work, non c'è più il terreno per il genio di uno solo. Però posso dire che aver operato alla Ferrari con Rory Byrne e Ross Brawn me li ha fatti stimare immensamente, così come Malcolm Oastler alla McLaren o Bob Bell alla Renault. Non ho mai lavorato insieme con Adrian Newey, però le confesso che una volta con lui ho sostenuto un colloquio di lavoro...».

BUDKOWSKI, FORTE E GIOVANE VETERANO SUI CAMPI DI GARA

Martin Budkowski, al centro, è in F1 dal lontano 2001 con la Prost. Ha quindi avuto esperienze in Ferrari, McLaren e Fia. In basso, da sinistra, ecco Hulkenberg, Taffin, Abiteboul, lo stesso Martin, il telaista Chester e Riccardo



- Finito col fatto che lei ha preso un'altra strada.

«Be', sì - sorride - ho fatto una scelta diversa, ma non dico altro».

- Okay, allora andiamo alle macchine. Lei è uno dei più profondi conoscitori della F.1 d'oggi. Qual è il modello che ama e apprezza di più, quello che secondo lei rappresenta un punto fermo nella storia?

«La McLaren Mp4-23, quella che ha vinto il mondiale all'ultima curva nel 2008, con Lewis Hamilton, contro la Ferrari di Felipe Massa. E lo dico da ingegnere. Come sapete, l'anno dopo il regolamento tecnico è cambiato, l'aerodinamica ha avuto restrizioni, non si è potuto mai più lavorare con tanta libertà creativa anche nei piccoli particolari. E quel momento rappresenta una specie di spartiacque di filosofia. Per questo vedo la Mp4-23 come un modello molto speciale, particolare e memorabile, nella storia della F.1».

- È andato via dalla Fia perché s'annoiava?

«No. È stato un bell'incarico e un bel momento anche quello. Ho solo preso una strada diversa perché mi sentivo di farlo, tutto qui».

- Quante lingue parla fluentemente?

«Quattro e ne capisco una o due di più».

- Lei non fa più parte della Fia, sinceramente cosa pensa del regolamento tecnico in due parole?

«Mi creda, è un regolamento okay, perché crea il giusto compromesso tra briglie normative e creatività dei progettisti, un equilibrio molto difficile da raggiungere ma al momento complessivamente soddisfacente».

- Alla Renault lei ha un compito di responsabilità importante quanto fondamentale. Cosa volete dal 2019 e dalla Rs19?

«Abbiamo target molto precisi e definiti, ma fanno parte delle nostre logiche interne. Posso dire, descrivendo il concetto, che il nostro obiettivo reale è migliorare, migliorare, migliorare. Stiamo crescendo e non dobbiamo smettere di crescere. La nuova Rs19 è uno strumento che si pone esattamente in questa logica». ●



LA NUOVA F.1



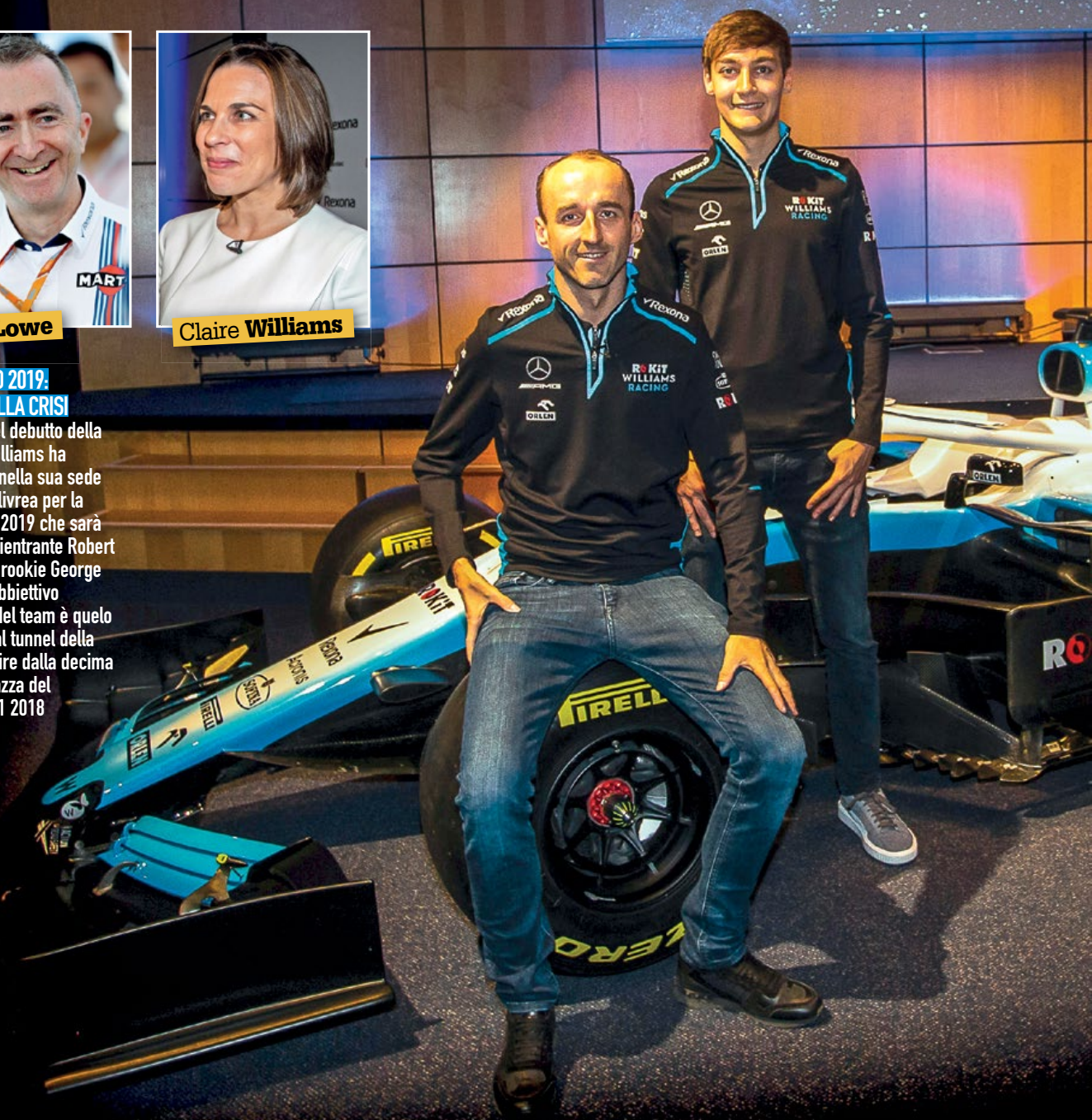
Paddy Lowe



Claire Williams

**OBBIETTIVO 2019:
USCIRE DALLA CRISI**

In attesa del debutto della FW42, la Williams ha presentato nella sua sede di Grove la livrea per la monoposto 2019 che sarà affidata al rientrante Robert Kubica e al rookie George Russell. L'obiettivo principale del team è quello di uscire dal tunnel della crisi e risalire dalla decima e ultima piazza del Mondiale F.1 2018



Cambiare la mentalità. Dimenticare la gloria del passato. Solo così si potrà tentare di risalire la classifica. La Williams nel 2018 è letteralmente sprofondata negli inferi della F.1, 10° costruttore su 10, un risultato che fa arrossire i componenti della squadra diretta da Claire Williams. Neanche un tecnico di grido come Paddy Lowe è riuscito a risollevarne le sorti, anzi, è proprio con l'ex uomo vincente della Mercedes che si è toccato il fondo con la derelitta FW41. La scorsa settimana, nel-

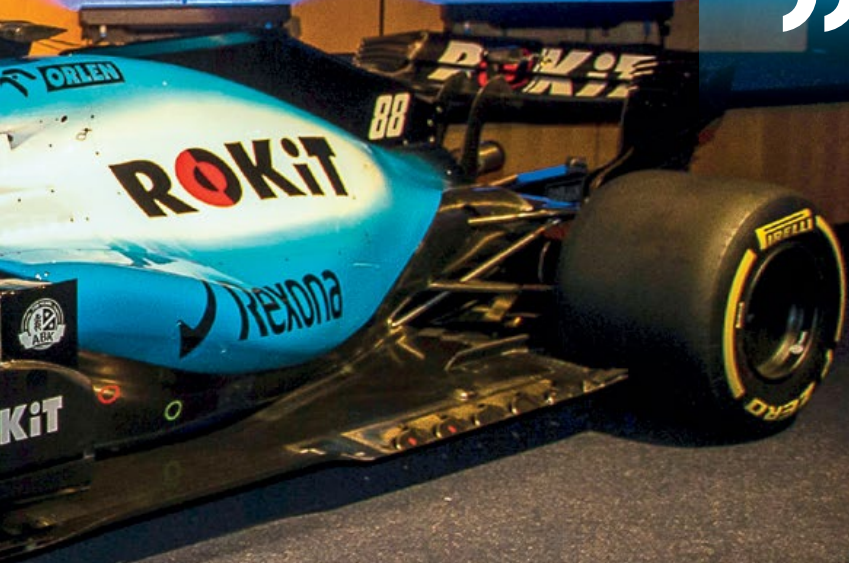
la sede della Williams, è stata presentata la nuova livrea (sulla vecchia FW41) che vestirà la FW42, appena intravista in un breve video. A Grove si sta ancora lavorando sodo per completare ogni rifinitura, ogni particolare della vettura 2019 che si vedrà solo questa settimana nei test collettivi di Barcellona. I colori sono gradevoli: rimane il bianco avvolto da un generoso azzurro mentre inedito è lo sponsor che va a riempire il vuoto lasciato dalla Martini. Si tratta di una compagnia americana

globale nel campo delle telecomunicazioni e della telefonia, di nome ROKiT, il cui logo appare anche sulle canotte dei giocatori della squadra NBA di Houston. Un'azienda che mai prima aveva investito nel motorsport e vien da pensare che l'aver optato per la Williams, ultima nella classifica 2018, è comunque un buon segnale per la F.1 in quanto non si guarda tanto ai piazzamenti, bensì al valore che la categoria iridata sa sempre offrire. Ma il punto principale è: come uscire dalla crisi? La

SOLO IN AUSTRALIA
SI CAPIRÀ DOVE
SAREMO, MA UNA
COSA È CERTA:
VOGLIAMO
TORNARE
LA QUARTA FORZA
DEL MONDIALE

CLAIRE WILLIAMS

”



Williams guarda avanti

PRESENTATA LA LIVREA DELLA NUOVA VETTURA CHE DEBUTTA
NEI TEST. PADDY LOWE SPIEGA: «VA CAMBIATA MENTALITÀ»

di Massimo Costa

FW41 era nata sbagliata e non c'è stato nulla da fare per tentare, di gara in gara, di correggerne i gravi errori di base. Lowe si è affannato a spiegare che: «In Williams ho trovato una mentalità sbagliata, dove si è sempre pensato che risolti uno o due inconvenienti si sarebbe tornati ad occupare le prime posizioni. Una mentalità evidentemente radicata nelle persone del team, ma che va cambiata. Bisogna entrare nell'ordine di idee che tutto va modificato se necessario e ogni cosa deve essere fat-

ta al meglio ogni anno, altrimenti si perde il passo con la concorrenza. Oggi abbiamo 10 team in F1 e tutti sono ben sostenuti economicamente, hanno validi ingegneri, con un grande background, tra i più talentuosi al mondo. Per questo, dico che non si può concedere il passo in nessuna delle aree tecniche nella realizzazione di una monoposto. È un modo di ragionare che si sta piano piano costruendo all'interno del team. Prima non era così e ammetto di essere caduto in questa trappola. Il lavoro

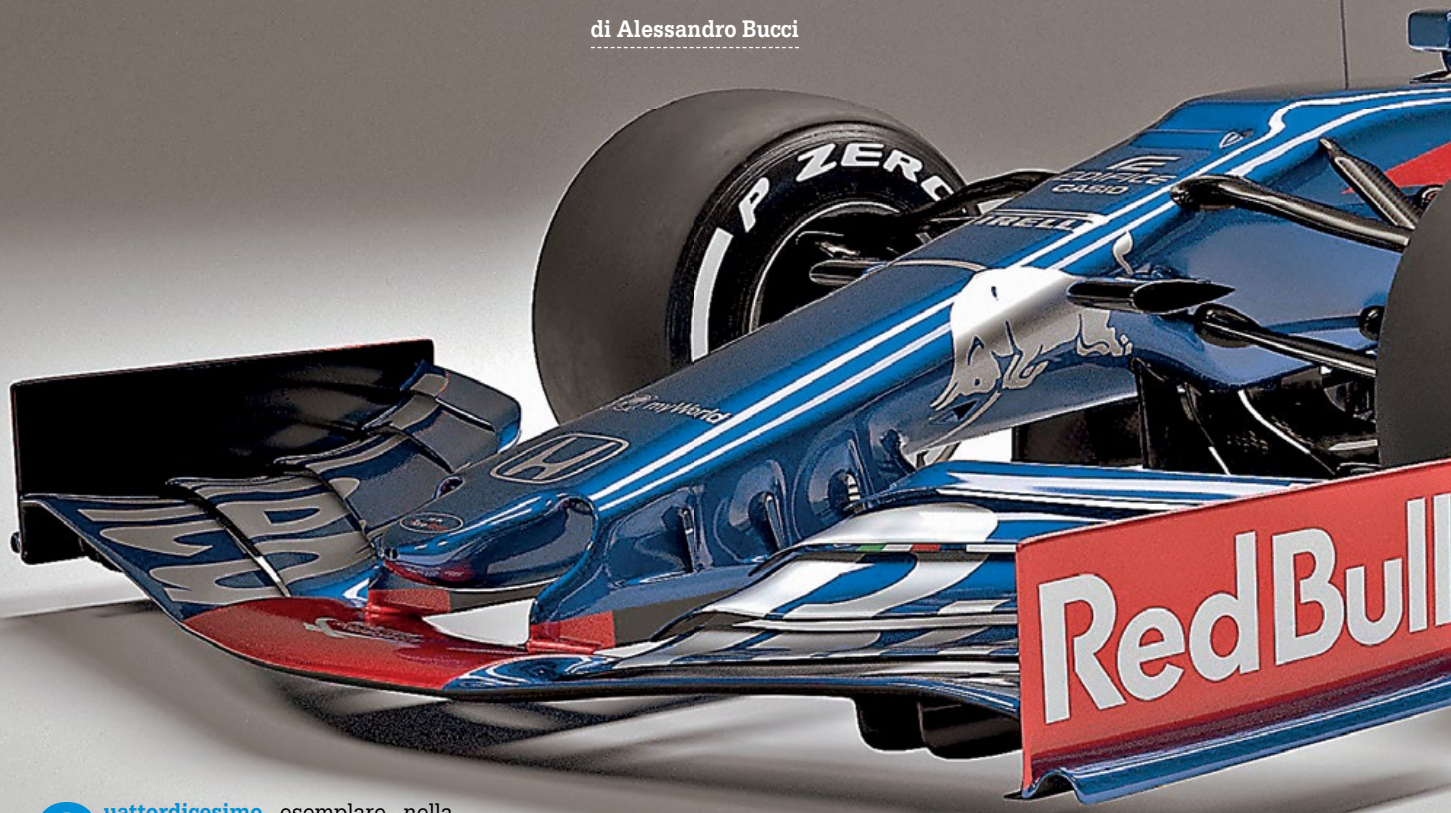
che abbiamo iniziato a fare anche dal punto di vista di una revisione del personale rimane una cosa nostra, non è necessario informare i media, non vogliamo creare del malcontento tra i nostri uomini, non voglio che il mio staff impari dai giornali quello che avviene nei vari dipartimenti tecnici della Williams. Siamo aperti e onesti con tutti, ma prima alcune cose devono avvenire al nostro interno con la dovuta franchezza». Claire Williams attacca senza remore: «Abbiamo commesso degli errori, abbiamo scoperto le nostre debolezze e lavorato tantissimo per cambiare la rotta. Solo in Australia si capirà dove saremo, ma una cosa è certa. Tutti noi vogliamo tornare a essere la 4^a forza del mondiale. Ho dedicato tutto il mio tempo alla squadra tralasciando mio figlio e mio marito e ho sempre paura che mio padre mi licenzi, ma finora ha saputo resistere», ha sottolineato sorridendo. Claire è anche indispettita dalla collaborazione che lega alcuni team di centro classifica alle squadre top, vedi Alfa Racing ed Haas con Ferrari, Racing Point con Mercedes, Toro Rosso con Red Bull: «È una situazione che non mi piace e che va ben definita. Forse è anche per questo che siamo precipitati in classifica. Noi siamo orgogliosi di essere dei veri costruttori, nel senso che ogni parte della monoposto che avete visto e vedrete le produciamo tutte nella nostra factory. Questo è il vero DNA della F1 e non vedo l'ora che la FIA e la FOM intervengano per fare chiarezza su questo aspetto». Poi, ci sono loro, i piloti. Da Lance Stroll e Sergey Sirotkin, purtroppo incappati in un 2018 negativo non certo per loro colpe, a Robert Kubica e George Russell. Tra il polacco che rientra a tempo pieno e il rookie inglese ci passano ben 14 anni di differenza. Quasi un record, ma un "dislivello" non unico nella attuale F1. Anche in Alfa infatti, tra Giovinazzi e Raikkonen ci passano esattamente 14 primavere. Sarà una coppia senza dubbio interessante quella che la Williams porta in pista. Kubica e Russell si integreranno alla perfezione: l'uno avrà bisogno dell'altro. Robert dovrà infatti misurarsi con la velocità innata del giovane inglese e per lui sarà un paragone decisivo anche per verificare la propria solidità in qualifica e in gara. George, alle prime armi in F1, avrà necessità di ricevere i giusti consigli tecnici e sportivi, e Kubica è un compagno dal valore inestimabile da questo punto di vista. Ma, come sempre, tutto dipenderà dalla competitività della monoposto che si ritroveranno a guidare. Al di là delle classiche parole pre stagione dove tutti sono fiduciosi e convinti di fare bene, già nei test catalani si capirà molto sulla validità della FW42 e sulle possibilità che Kubica e Russell potranno avere. ●

Toro

effetto STR14

PRESENTATO IL QUATTORDICESIMO ESEMPLARE NELLA STORIA DEL TEAM DI FAENZA. RETROTRENO DI ISPIRAZIONE RED BULL. IL PASSO DELLA VETTURA È STATO AUMENTATO

di Alessandro Bucci



Quattordicesimo esemplare nella storia della Scuderia Toro Rosso, la STR14 motorizzata Honda è stata svelata online lunedì 11 febbraio tramite una presentazione in contemporanea costituita da fotografie della nuova monoposto su Facebook e un video realizzato in computer grafica su YouTube, supportato da un'azzeccata colonna sonora. Uno stile decisamente lontano, forse fin troppo, dalle presentazioni vecchio stampo che si svolgevano in meravigliose città o in palcoscenici ideali e congeniali al big circus ma, cosa non di poco conto, nella Realtà. Detto ciò, non si può negare che negli ultimi anni le scuderie abbiano preferito sempre più la dimensione virtuale sfruttando internet (nello specifico social network) anche per abbattere determinati costi e,

per quanto concerne la stagione 2019, a Toro Rosso va dato il merito di aver svelato per prima la nuova creatura. Haas-Ferrari infatti era stata la prima della classe a mostrare nuova livrea (colori sociali diversi) sebbene su di una VF-18 mentre, per quanto riguarda la nuova vettura, si è limitata ad un rendering senza mostrare video o fotografie autentiche.

La carta d'identità della nuova nata

La STR14 non presenta soluzioni tecnicamente rivoluzionarie, ma a prima vista potrebbe apparire più standardizzata di quel che sembra. Abbandonati dall'ex

direttore tecnico James Key già nel 2018 (passato in McLaren), Scuderia Toro Rosso ha visto portare a compimento il lavoro del britannico dal connazionale Jody Egginton (vice direttore tecnico) proveniente da Salisbury e già visto in passato nel big circus con Caterham e Force India. La monoposto 2019, ad un'analisi tecnica, presenta un retrotreno d'ispirazione Red Bull, perfettamente modellato sulle esigenze avanzate dalla power-train Honda, quest'anno propulsore anche della più blasonata cugina austriaca con la quale il team con base a Faenza condivide cambio e sospensioni posteriori, sebbene que-

COLLAUDO EFFETTUATO A MISANO

Spinta dalla power unit Honda, la Toro Rosso STR14 ha già effettuato il collaudo sulla pista di Misano e ora è pronta ad affrontare la prima sessione di test sul circuito di Montmelò

PRIMA DELL'INIZIO DELLA NUOVA STAGIONE È SEMPRE MOLTO COMPLESSO FARE PREVISIONI E NON VOGLIAMO FISSARE UN OBIETTIVO SPECIFICO

FRANZ TOST

”



ste ultime due componenti risalgano alla RB14 e non alla vettura 2019. Toro Rosso ha deciso tuttavia di mantenere autonomia per quanto concerne il telaio e il passo della vettura è aumentato per la maggiore capacità di carburante nel serbatoio (110 kg, 5 in più rispetto alla passata stagione), perdendo così la palma di macchina più corta del big Circus. Tralasciando gli alettoni che sin ora appaiono standard in virtù delle nuove regole 2019, l'STR14 presenta sospensioni anteriori push-road e un muso leggermente modificato rispetto al 2018 e di chiara ispirazione McLaren per quanto concerne i piloni di sostegno dotati di soffiaggi, oltre all'implementazione del sistema S-duct. Gli elementi che spiccano maggiormente nella STR14 sono da riscontrarsi nel deviatore di flusso fissato a mezza altezza (senza basarsi sul fondo) e nel bordo esterno dove, un profi-

lo rivolto verso l'alto, segue la lunga feritoia longitudinale: una soluzione che permetterà un significativo passaggio d'aria, aprendo maggiormente il ventaglio delle possibilità.

Tanta determinazione ma anche cautela

In casa Toro Rosso sembra esserci molta determinazione e altrettanta cautela, almeno stando alle dichiarazioni rilasciate dall'inedita coppia di piloti formata dal debuttante thailandese Alexander Albon e dalla vecchia conoscenza Daniil Kvyat, tornato all'ovile dopo una parentesi da collaudatore al simulatore Ferrari. «Parlando in generale, se penso a come ho gestito la mia carriera e le corse che ho disputato, non ho mai fissato un obiettivo a lungo termine» ha dichiarato Albon, scendendo maggiormente nei particolari: «Ogni anno, gara dopo gara, ho sempre affrontato tutte le sfide passo dopo passo, gradualmente, concentrandomi sul presente e sulla singola sessione intrapresa, sia che si tratti di test, prove libere, qualifica o gara. Prendo le cose come vengono e lavoro duramente. Se si fissano obiettivi

troppo a lungo termine, si finisce per esercitare una pressione eccessiva ed inutile su di sé. Sono molto concentrato sul nostro lavoro e non vedo l'ora di vedere come andranno le cose».

Anche il veterano Daniil Kvyat, campione GP3 2013 con MW Arden ex Red Bull e Toro Rosso in F1, preferisce non fare pronostici: «Non sappiamo esattamente dove saremo in termini di prestazioni. Tutti quanti stiamo lavorando sodo per mettere assieme il miglior pacchetto possibile e la cosa migliore che posso fare è lavorare il più duramente possibile su me stesso e sulla mia performance. Credo molto nei ragazzi della squadra. Sanno bene cosa stanno facendo. Assieme al mio staff tecnico farò di tutto per spremere il massimo dal pacchetto che ci viene fornito dal team. Penso che ci stiamo muovendo nella direzione giusta e sento che tutti sono motivati e concentrati. È un elemento tangibile e questo mi dà fiducia per il futuro». A fare eco alle parole dei due torelli ci ha pensato lo storico team principal Franz Tost, apparso quest'anno più cauto rispetto ad altre stagioni recenti: «Prima dell'inizio di una nuova stagione è sempre molto complesso fare previsioni e non vogliamo fissare un obiettivo specifico, al-

meno non ora. Tutto sommato, la qualità delle sinergie con la Red Bull Technology, la fiducia nel nostro altissimo livello di conoscenza tecnica interna, l'impressionante curva di sviluppo che Honda ha dimostrato finora e la coppia di giovani piloti forti che abbiamo a disposizione mi fanno sentire sicuro e fiducioso circa la possibilità di ottenere buoni risultati».

Il completamento dell'STR14 non ha comportato un cambiamento di progettazione all'interno del lavoro svolto tenendo conto delle nuove regole e del passaggio tecnico avvenuto nel team con base a Faenza, come spiegato dallo stesso Jody Egginton in occasione del lancio della nuova vettura: «Allo stato attuale delle cose abbiamo solo poche variabili in meno con cui giocare rispetto al 2018, ma questo ci ha consentito di concentrarci maggiormente su specifiche aree della vettura che potranno portare ad un miglioramento delle prestazioni».

Parlando della delicata fase dei pit-stop, il team manager Toro Rosso Graham Watson ha anticipato sensibili cambiamenti per l'imminente stagione: «L'anno scorso siamo stati molto più consistenti e veloci rispetto alle quattro stagioni precedenti. Durante questo inverno, innanzitutto, abbiamo studiato attentamente i video dei nostri pit stop del 2018 lavorando minuziosamente alla definizione del posizionamento dei nostri uomini. In secondo luogo, ereditaremo dalla Red Bull diverse assi delle sospensioni e il design del cerchione della ruota e riteniamo che, una combinazione di questo tipo, unitamente al lavoro sul posizionamento dei meccanici, ci consentiranno un miglioramento evidente.

Sono abbastanza fiducioso che faremo un altro passo nella giusta direzione».

Quanto al propulsore Honda F.1, risultato poco vincente nell'accoppiata con la STR13 vedendo i nostri classificarsi al penultimo posto nel Costruttori con venti



NON HO MAI PERSO
LA SPERANZA
DI TORNARE CON
TORO ROSSO IN F.1.
ORA È UNA BELLA
SENSAZIONE

DANIIL KVYAT



punti marcati in meno rispetto al 2017, il direttore tecnico della casa nipponica Toyoharu Tanabe ha preferito anch'egli non sbilanciarsi troppo, ponendo obiettivi realistici per la squadra: «Il nostro obiettivo è quello di ottenere risultati migliori rispetto al 2018 con entrambe le squadre Red Bull (il blasonato team austriaco è passato dai propulsori Renault a quelli Honda per la stagione corrente, ndr). Per quanto riguarda Toro Rosso, l'obiettivo è quello di salire posizioni nella classifica Costruttori, marcare più punti, ottenere maggior affidabilità dalla power-unit e ripetere un risultato come quello colto in Bahrain lo scorso anno (Gasly quarto finale partito dalla sesta piazza iniziale), o ancora meglio se possibile!».

Senza ombra di dubbio tra le maggiori incognite legate alla stagione 2019 della Toro Rosso troviamo il debutto del thailandese Alexander Albon, reduce da una

stagione positiva con Dams in Formula 2 conclusa al terzo posto alle spalle del campione George Russell e del rivale Lando Norris, entrambi piloti ufficiali nel big circus quest'anno rispettivamente con Williams-Mercedes e McLaren-Renault.

Il londinese Albon, classe 1996, non ha fatto mistero circa la scelta del suo numero di gara, il 23: «Sono un grande fan di due piloti: Michael Schumacher e Valentino Rossi. Quando ero giovane, la mia camera da letto era di colore rosso in virtù della mia passione per la Ferrari e correvo sempre con il numero 46, icona con cui griffavo un po' tutte le mie cose. Avevo anche scritto "The Doctor" sul lato della mia auto ed ero davvero abbastanza pazzo di Rossi. Quando avevo quattro o cinque anni, ogni volta che mi arrabbiavo per qualcosa, mia madre metteva su un video (solitamente review degli anni passati) con una gara dove Valentino Rossi vinceva e mi bloccavo davanti alla Tv ammirando le sue gesta e sentendomi subito meglio. Tuttavia, nelle categorie minori del motorsport non puoi scegliere il tuo numero e quindi, quando è arrivato il momento di individuare il numero icona per la Formula Uno, ho capito che sarebbero state le ragioni commerciali ad impedirmi di impiegare il 46, così ho optato per il 23, "mezzo Rossi", perché



FORMAZIONE RIVOLUZIONATA

Il rientrante Daniil Kvyat e il debuttante Alexander Albon: con una formazione rivoluzionata Toro Rosso affronta il Mondiale 2019



quel numero mi ha sempre portato fortuna comunque, in un paio di occasioni particolarmente».

Alexander, britannico di nascita ma thailandese di passaporto, ha spiegato cosa significa per lui gareggiare con i colori di un paese del sud-est asiatico: «Sono onorato di gareggiare in qualità di pilota thailandese anche perché è passato davvero tantissimo tempo da quando un pilota di questa nazionalità ha corso in Formula Uno (Albon si riferisce a Birabongse Bhanutej Bhanubandh, meglio conosciuto come "Bira", visto nella massima serie tra il '50 e il '54 con scuderie private ed autore di due quarti posti, uno a Bremgarten, Svizzera, nel '50 e l'altro nel '54 a Reims (Francia), oltre ad aver vinto due corse non valide per il campionato). Spero di rendere tutti orgogliosi!».

Interrogato sul gruppetto di rookie del quale farà parte nella stagione 2019, Alexander non ha speso proprio parole al miele per i suoi ex rivali in Formula 2: «Francamente non ho dato troppo peso a questo aspetto. Sicuramente è una cosa molto positiva vedere così tanti piloti F2 fare il salto in F1 nel 2019, perché sono passati davvero tanti anni da quando tre driver provenienti dalla categoria cadetta sono stati promossi nella massima serie. In For-

mula Uno sono presenti i migliori piloti al mondo per cui sono galvanizzato all'idea di confrontarmi con loro e, inoltre, sapere che mi misurerò con George Russell e Lando Norris, due piloti contro i quali ho corso nell'arco di tutta la mia carriera, aggiunge fascino e interesse alla sfida. È pazzesco pensare anche che metà della griglia di partenza è composta da piloti contro i quali ho gareggiato in kart o nelle formule minori».

Daniil Kvyat, ha colto la presentazione della STR14 per fare un po' di chiarezza circa il suo ritorno con i colori della Toro Rosso: «Non ho mai perso la speranza di tornare con il team ed è una bella sensazione. Lo scorso anno il lavoro fatto con Ferrari è stato molto utile per non farmi perdere contatto con il mondo della F1 e per rimanere aggiornato sul fronte tecnico. L'ultimo Gp che ho disputato nella massima serie risale al 2017, in quel di Austin con Toro Rosso. Tuttavia, da allora, ho corso molto in

kart, attività che ti tiene sempre molto in allenamento, oltre naturalmente al lavoro svolto con Ferrari. Ci tengo a sottolineare che apprezzo molto l'opportunità che mi ha dato il Cavallino Rampante l'anno scorso. È stata una grande esperienza e ho dato tutto ciò che avevo. Sono stati molto gentili con me, quindi li ho ripagati lavorando sempre duramente e non mi sono mai sottratto ai giorni di lavoro extra. Dal momento che i simulatori del giorno d'oggi sono molto sofisticati e realistici, penso che guidare molto il "ragno" mi abbia tenuto in forma sebbene non si trattasse di una vettura reale di Formula Uno».

I più attenti di voi ricorderanno che Kvyat è apparso in pista nei test di fine stagione ad Abu Dhabi lo scorso anno, guidando una Toro Rosso dopo più di un anno: «Dopo aver percorso cinque giri tutto è sembrato tornare alla normalità» afferma Kvyat, scendendo maggiormente nei particolari: «È stata una sensazione molto positiva, quasi fosse uno dei miei primi test in F1. Ho completato 155 giri senza problemi. Penso che ora, ogni volta che andrò in pista mi sentirò così, quindi è piuttosto positivo!».

Interrogato sul ritorno ufficiale di Robert Kubica in Formula Uno dopo nove anni di assenza, Daniil è apparso molto felice di potersi misurare nuovamente con il polacco: «Conosco Robert sin da giovane e non vedo l'ora di correre nuovamente contro di lui. Forse non tutti sanno che Kubica è stato il primo a portarmi in un paddock di F1 nel 2009. All'epoca gareggiavo in un team di kart e Robert aveva una sua squadra. Grazie alla vittoria ottenuta in una gara, ottenni il biglietto per

assistere ai test F1 a Barcellona. Li incontrai Kubica che mi disse: "Eih, guarda chi c'è". Così abbiamo fatto un giro nel garage BMW e Robert mi ha mostrato il volante, l'auto, la stanza degli ingegneri, tutto. È stato un bel ricordo». ●

**SICURAMENTE È
UNA COSA MOLTO
POSITIVA VEDERE
COSÌ TANTI PILOTI
DI F2 FARE IL SALTO
IN F1 NEL 2019**

ALEXANDER ALBON



LA NUOVA F.1

VOGLIA DI TORNARE AL QUARTO POSTO

La nuova livrea della RP19 ha mantenuto la base in rosa: la nuova vettura rappresenta un'evoluzione del modello precedente che sotto le insegne Force India è arrivata a essere la quarta forza del Mondiale



Rosa senza spine

RIMPOLPATE LE FINANZE RACING POINT RIPARTE DI SLANCIO CON UNA MONOPOSTO AFFINATA E AMBIZIONI DI ALTA CLASSIFICA

di **Alessandro Bucci**

Il team **Racing Point-Mercedes**, subentrato alla storica Force India nella seconda parte del 2018 a partire dal Gp del Belgio, si prepara a disputare il primo campionato completo in F1, forte del nuovo salvifico sponsor SportPesa. Racing Point ha potuto investire maggiormente nelle proprie risorse grazie soprattutto all'acquisizione dell'ex team indiano da parte di un consorzio guidato dal canadese Lawrence Stroll (padre del pilota Lance, da quest'anno pilota della squadra), ed ha presentato la livrea della RP19 a Toronto. Contemporaneamente, Racing Point ha diffuso tramite social network le immagini della RP19, destando grande interesse per le soluzioni aerodinamiche presenti dinanzi alle pance. Sulla livrea rosa bianco magenta e grigio della vettura spicca ora il blu dato dal nuovo title sponsor SportPesa, azienda di scommesse online e lotterie con base a Nairobi, in Kenya, che opera in Tanzania, Sud Africa, Inghilterra e Italia.

Il logo pubblicitario del nuovo partner spicca sul cofano motore della RP19 e sulle ali della monoposto, affiancando visibilmente il già presente marchio BWT apparso dopo i test invernali del 2017 come main sponsor su quella che, all'epoca, era ancora il team di Vijay Mallya. Il lancio della vettura 2019 è stata ghiotta occasione anche per introdurre le nuove partnership con JCB, Bombardier e Hackett, esposti sulla livrea della monoposto che affronterà l'imminente stagione. Il team boss e Ceo Otmar Szafnauer, intervenuto nella presentazione, ha dichiarato: «Dopo mesi di duro lavoro dietro le quinte è molto ecci-

**IL NOSTRO
OBIETTIVO 2019 È
QUELLO DI ESSERE
AL TOP DEI TEAM
DI CENTRO
CLASSIFICA**

SERGIO PEREZ



tante essere qui, in Canada, per presentare il nostro nuovo corso. L'obiettivo a lungo termine è quello di portare il nostro team ai vertici di questo sport. Stiamo assemblando gli elementi fondamentali per riuscirci ed è importante fare un buon passo avanti nel 2019, quando inizieremo questa nuova era. Vogliamo lottare per il podio meritatamente mirando al quarto posto finale nel campionato Costruttori».

Szafnauer ha chiosato il suo intervento sottolineando i progetti a medio-breve termine della squadra: «Abbiamo in programma anche la creazione di una nuova fabbrica, che prevediamo di completare entro il 2021. Accanto al lavoro sulla nuova fabbrica, Racing Point amplierà anche le sue attuali strutture di Silverstone per contribuire a favorire la crescita della squadra. Questi non sono compiti facili e richiedono molte energie e risorse per essere completati, ma siamo ben consapevoli che il focus delle nostre persone chiave deve rimanere sulle prestazioni dell'auto».

Il direttore tecnico Andrew Green non si è sbilanciato sulle novità che vedremo già nei primi test: «Il processo di progettazione e costruzione della vettura 2019 è stato sostanzialmente un miglioramento rispetto agli anni precedenti, un risultato positivo reso possibile anche dal cambiamento di proprietà all'interno della squadra. Non vedo l'ora di vedere la macchina in pista. Per progettare la RP19 siamo partiti dalla vettura dello scorso anno effettuando le dovute modifiche alle ali in virtù dei nuovi regolamenti e siamo ansiosi di analizzare tutti i vari aspetti legati al-



le prestazioni della vettura, accertando i miglioramenti meccanici e aerodinamici della macchina e lavorando al contempo sull'affidabilità della power-unit. Oltre a lavorare per i test invernali, siamo già concentrati sul primo Gran Premio della stagione. Stiamo pianificando infatti cosa portare alla prima gara e alla quinta tappa a Barcellona, considerando che i nuovi regolamenti hanno comportato una curva di sviluppo notevole».

Alfiere di punta della Racing Point, il messicano Sergio "Checo" Pérez, bandiera dell'ex team indiano dal 2014, sarà con molta probabilità il faro della squadra: «Sono davvero entusiasta di restare con il team, iniziando ufficialmente una nuova era. Abbiamo stabilità e una forte leadership al vertice, elementi che mi permettono di concentrarmi sulla guida e sulle prestazioni. Il nostro obiettivo è quello di essere al top dei team di centro classifica. Credo in questa squadra e penso che possiamo ottenere grandi risultati insieme». Il team britannico ha accolto l'ex pilota Williams omaggiandolo con la prima presentazione ogni epoca di una vettura F1 in Canada. «In questa squadra vedo chiaramente quante potenzialità abbiamo e in fabbrica c'è un clima fantastico, con tanto entusiasmo - ha esordito Lance, non mostrando remore di sorta - Punto sempre al massimo, quindi farò di tutto affinché saremo competitivi sin dall'inizio. Natural-

mente è troppo presto per capire dove siamo in termini di prestazioni rispetto alle altre squadre, ma credo che potremo e dovremo lottare per la conquista di punti ad ogni gara. Il mio obiettivo è tornare sul podio anche nel 2019. Considerando cosa è riuscita ad ottenere questa squadra in passato, penso che i suoi membri debbano sentirsi onorati. Non vedo l'ora di fare la nostra storia».

**IL MIO OBIETTIVO
2019 È TORNARE
SUL PODIO. NON
VEDO L'ORA
DI FARE
LA NOSTRA STORIA**

LANCE STROLL





LA NUOVA F1

Sarà il 2019 l'anno della rinascita del team McLaren? Là dove ha fallito Fernando Alonso, sarà il suo erede ed amico Carlos Sainz a riportare in alto l'unica squadra che assieme a Ferrari e Williams non ha mai cambiato nome nella sua lunga storia in F1? Una incredibile avventura iniziata nel GP di Monaco del 1966 con il neozelandese Bruce McLaren, pilota che ebbe l'ardire di trasformarsi anche in costruttore. Oggi una cosa del genere è impensabile, eppure lo si deve proprio a quel ragazzo venuto dall'altra parte del mondo se il marchio McLaren è cresciuto, si è sviluppato, fino a divenire prima con Teddy Mayer, poi con Ron Dennis, una potenza nel motorsport. Nell'ultimo periodo però, si è presa una strada sbagliata, senza ritorno, che ha devastato la popolarità acquisita con merito dalla squadra con sede a Woking. Le tre stagioni trascorse con il motorista Honda, che pure aveva segnato una delle pagine gloriose della McLaren nella fine degli Anni Ottanta, ha portato confusione, litigi, nervosismo, errori. Non colti dallo staff tecnico e sportivo che come nulla fosse accreditava ogni tipo di colpa al costruttore giapponese (che certamente sbandava in continuazione) lasciando sempre credere che la mancanza di competitività fosse dovuta alla sola power unit con potenza da GP2, come ebbe a dire Alonso in un famoso e irrispettoso messaggio radio proprio nella gara di Suzuka. In realtà, anche la bontà dei telai non era valida e soprattutto alcune soluzioni aerodinamiche andavano a penalizzare la resa del motore.

«Se non avessimo l'Honda, potremmo lottare per il podio», ha sempre detto Alonso, ma ecco che finalmente, quando la nuova proprietà della squadra con a capo l'americano Zak Brown ha rotto con i giapponesi passando al ben più competitivo propulsore Renault, la McLaren è rimasta nelle medesime posizioni tra i sorrisini compiaciuti dei tecnici Honda. A conferma

QUEST'ANNO
NON DOBBIAMO
COMMETTERE
L'ERRORE
DI PORCI
OBIETTIVI

CARLOS SAINZ

”

che dal punto di vista telaistico, il team inglese aveva perso la bussola da diverso tempo. Jenson Button, che tanti anni ha trascorso alla McLaren, non si è sottratto alla critica sottolineando come la presunzione degli uomini della squadra avesse portato a non "guardarsi dentro", scaricando sempre le colpe agli altri. E così, dopo l'ennesimo deludente campionato vissuto nel 2018, è dovuto essere il nuovo arrivato Sainz a dettare la linea: *«Non commettiamo l'errore di porci obiettivi»*.

Quelli roboanti che una gara sì e una no Dennis, prima del defenestramento, annunciava nel 2015 in compagnia di Eric Boullier, pure lui affezionato alle promesse impossibili e successivamente li-



McLaren

enziato. Non da meno è stato il nuovo proprietario Brown che nel 2018 si vedeva a combattere con la Red Bull così come Alonso immaginava di giocarsela con Lewis Hamilton. La realtà è stata ben diversa e finalmente il team principal ha capito che il problema che andava risolto era all'interno della squadra e non all'esterno. Rimane il fatto che ora il motto della McLaren di Brown è uno solo: umiltà. L'esperienza dell'ex pilota Gil De Ferran, l'arrivo (da maggio) di Andreas Seidl (ex BMW F1 e Porsche WEC) modificheranno piano piano le sorti della squadra che ora dopo l'azzeramento dei tecnici di vertice si avvale degli ingegneri Pat Fry, ex Ferrari, e James Key, ex Toro Rosso.



IL TEAM DI WOKING RIPARTE CON UNA NUOVA COPPIA DI PILOTI E LA VOGLIA DI TORNARE AD OCCUPARE UN POSTO DI RILIEVO IN F.1

di Massimo Costa

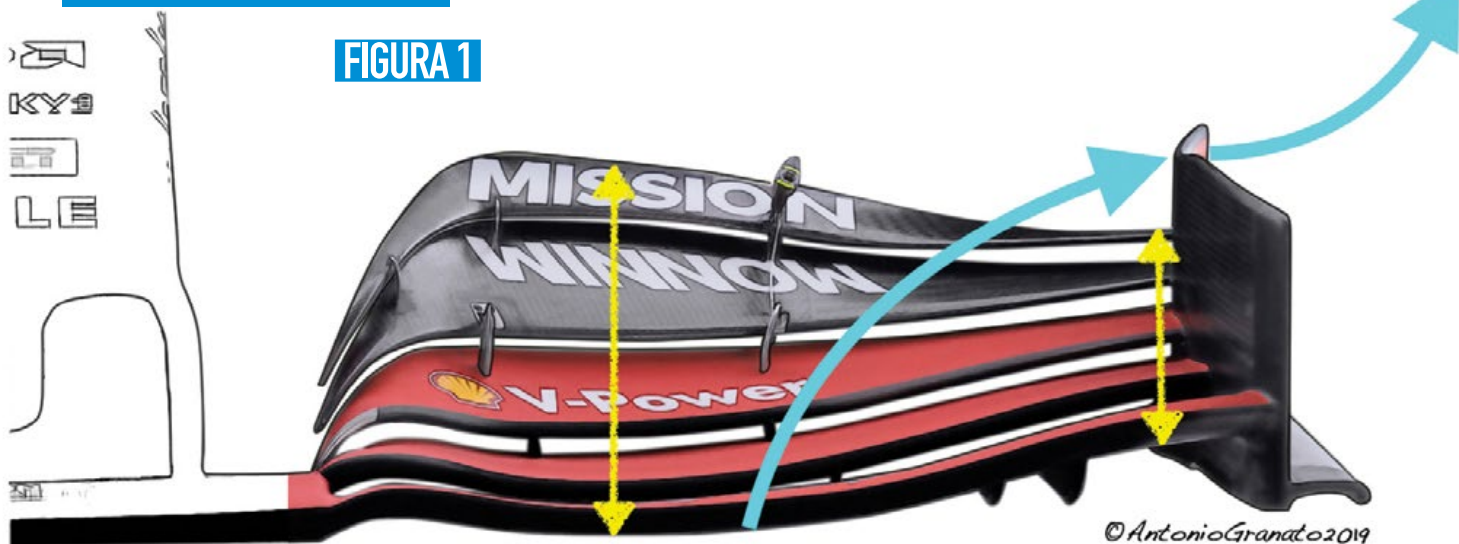
anno zero

Alla crescita contribuiranno i nuovi piloti. Via Alonso e Stoffel Vandoorne, forse sacrificato con troppa fretta, toccherà a Sainz e al debuttante Lando Norris gestire la situazione con la nuova MCL34-Renault. Lo spagnolo è riuscito a ricrearsi una carriera in F.1 dopo l'uscita dal gruppo Red Bull, cosa rara, e passato in Renault è ora approdato in una squadra che ha bisogno di aria e stimoli nuovi. Sainz non lo si può più definire un giovanotto. Anche se ha soltanto 24 anni, il 2019 rappresenta la sua quinta stagione in una F.1 che lo ha visto al via di ben 81 Gran Premi e per 40 volte concludere in zona punti. Numeri importanti dunque, che confermano la sua affidabilità e concretezza. Norris arriva nel Mondiale

**LANDO E CARLOS
LA STRANA COPPIA**
Sopra Lando Norris e
Carlos Sainz posano
davanti alla nuova McLaren,
squadra nella quale
entrambi sono al debutto
dopo aver sostituito
Fernando Alonso e Stoffel
Vandoorne

come un ciclone. Ha appena 19 anni, è il protetto di Brown, ma pochi come Lando hanno saputo vincere nelle serie inferiori: campione del mondo ed europeo nel karting, campione della F4 inglese, campione della F.Toyota, campione del Renault NEC, campione della Eurocup Renault, campione del FIA F.3, vice campione F.2. Insomma, non si può dire che non sia un pilota vincente e che non abbia meritato l'approdo in F.1. Semmai dovrà togliersi quella patina di pilota alla Stroll, nel senso che le potenzialità economiche della famiglia gli hanno permesso di non farsi mai mancare nulla. Ma l'impressione è che non fallirà e la vicinanza con Sainz non potrà che farlo crescere al meglio. ●

FIGURA 1



Semplificazione alare: ecco le reazioni

I nuovi regolamenti per la nuova stagione che hanno imposto una forte semplificazione alare nel tentativo di favorire i sorpassi in pista, avevano creato molta curiosità intorno alle presentazioni delle vetture 2019. Si voleva, infatti, capire quanto queste nuove normative avessero, o meno, modificato le linee e gli assetti delle nuove monoposto. Le ali più semplici, prive dei profili verticali e degli upper flap che deviavano i flussi verso l'esterno, avrebbero dovuto impedire che chi uscendo dalla scia per tentare un attacco venisse ostacolato e "frenato" dal grosso impatto aerodinamico esterno. Allo stesso tempo però queste semplificazioni dell'ala hanno modificato in modo importante la gestione dei flussi dell'aria intorno al corpo vettura.

La deviazione dell'aria all'esterno però consentiva, oltre a migliorare la penetrazione aerodinamica, anche a creare una sorta di barriera (insieme al vortice Y250) che minimizzava la possibilità che l'aria intorno alla vettura potesse "infilarsi" sotto al fondo. Più, infatti, si accentua l'assetto rake e più, a causa della maggiore altezza da terra del posteriore, si rischia che il diffusore e il fondo possano stallare. Per evitare questo problema i team, ovviamente, sono corsi ai ripari e hanno ideato immediatamente delle contromisure da adottare.

L'Alfa Romeo, ad esempio, da ciò che è stato visibile a Fiorano, ha cercato di ricreare, con un'ala (forse ancora sperimentale) la deviazione dei flussi verso l'esterno delle gomme anteriori come avveniva fino allo scorso anno con gli elementi rimossi dal regolamento tecnico. Gli aerodinamici della ex Sauber hanno infatti "tagliato" una porzione esterna dell'ala nel tentativo di convogliare l'aria

**ANALIZZIAMO
LE RISPOSTE
CHE HANNO DATO
LE SQUADRE
AI NUOVI DETTAMI
NORMATIVI
AERODINAMICI**

di **Antonio Granato**

all'esterno dei pneumatici anteriori e installato un gurney flap per recuperare il carico perso dalla porzione d'ala rimossa. Soluzione che potrebbe essere efficace nei tracciati da basso carico, dove il drag verrebbe, grazie alla deviazione dei flussi, abbassato sensibilmente ma che potrebbe lasciare spazio ad un'ala più tradizionale nei tracciati da alto carico aerodinamico.

Accorgimento tecnico adottato anche dalla Ferrari che, seppur non in modo così estremo, ha però scelto di utilizzare un'ala che ugualmente tenta di "spazzare" i flussi all'esterno con un'inclinazione maggiore dei profili verso il centro vettura e minore verso l'esterno (fig.1).



FIGURA 4

FIGURA 2



Le altre soluzioni viste per lo più riprendono concetti già presenti lo scorso anno, ora sviluppate maggiormente e tutte, ovviamente, inserite nello spazio tra l'asse anteriore e la prima parte del fondo piatto della vettura. La Red Bull ha, ad esempio, maggiorato i lunghi "baffi" ai lati del cockpit (fig.2) ed incrementato la sofisticazione dei profili e generatori di vortici nella zona dei barge board i deflettori laterali rimpiccioliti dal nuovo regolamento. Anche la McLaren ha lavorato in questa area della vettura inserendo un grosso profilo a "ponte" e aumentando il numero di piccoli profili aerodinamici nella zona immediatamente d'ingresso del fondo (fig.3). Tutto ciò dimostra come quest'anno sia

assolutamente importante gestire al meglio i flussi davanti e ai lati del fondo per ottenerne un buon funzionamento nel caso di un assetto con elevato angolo di rake.

Proprio per mantenere un angolo di rake elevato la Toro Rosso ha arricchito la parte anteriore del proprio fondo con un lungo slot che dovrebbe generare un soffiaggio a "tendina" atto ad impedire ai flussi di penetrare sotto il fondo (fig.4).

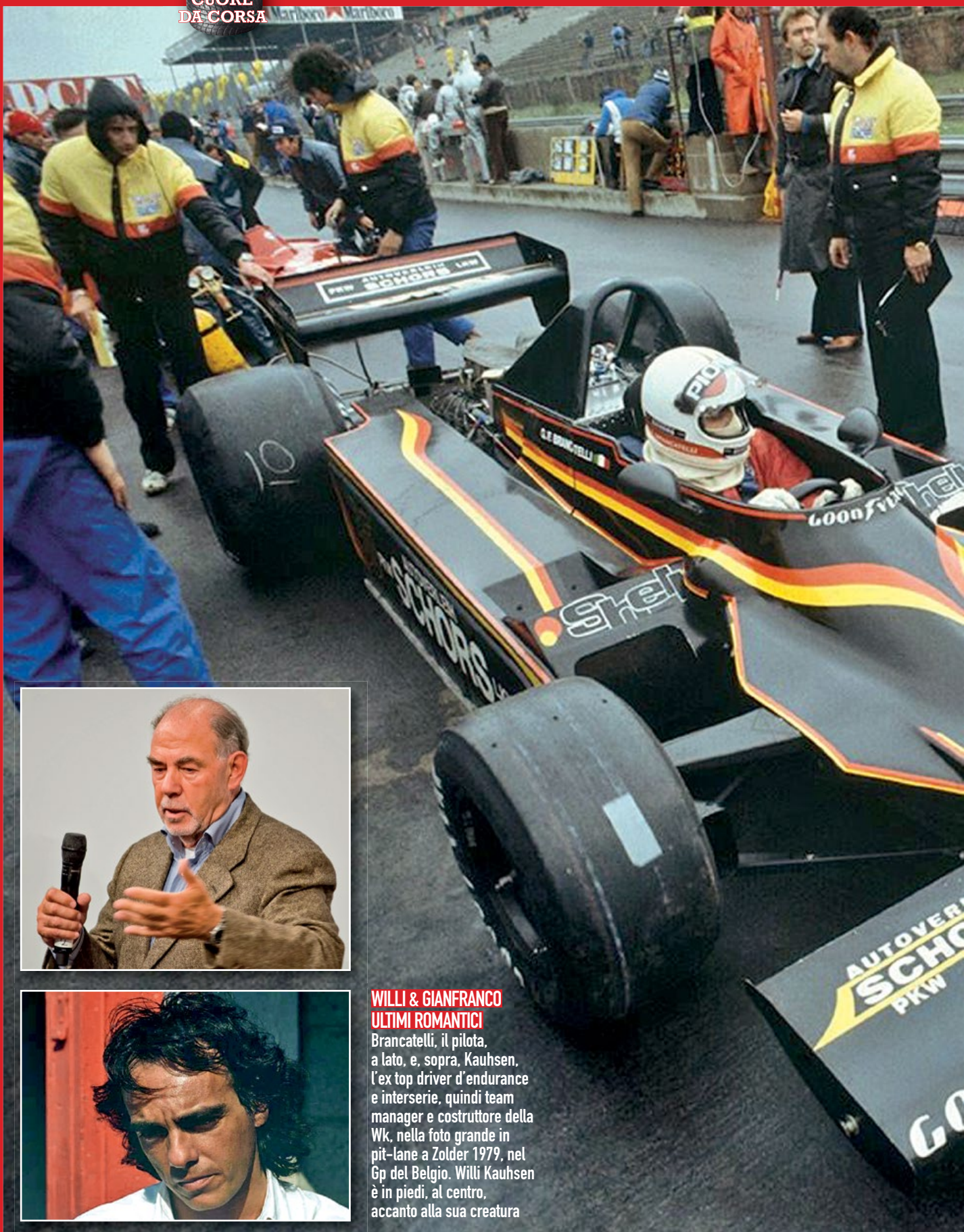
Il nuovo regolamento se da una parte ha semplificato il disegno delle ali ha portato ad una complicazione di tutto quello che c'è dietro con il risultato, inoltre, che il carico aerodinamico complessivo delle vetture sembra essere già alla pari dello scorso anno e che gli angoli di rake sono rimasti pressoché invariati o di poco minori.

Un cambiamento regolamentare, voluto dalla Federazione, ed imposto alle squadre, che forse solo in parte avrà effetto sulle monoposto 2019 visto che i team hanno già trovato il modo di deviare efficacemente i flussi all'esterno delle vetture. Oltre tutto, da quanto sta emergendo, i tecnici hanno già recuperato quasi tutto il carico che si sarebbe dovuto perdere con le modifiche imposte e presumibilmente potranno già nel corso dell'anno (se non da subito) risultare più veloci.

L'unico intervento che probabilmente aumenterà le possibilità di sorpasso in pista sarà l'incremento dimensionale dell'ala mobile posteriore (il DRS) che consentirà effettivamente di aiutare chi porterà un attacco con un deciso abbassamento del drag nel momento cruciale dell'azione. Tanto lavoro forse per niente, quando probabilmente sarebbe bastata solo quest'ultimo intervento per rendere più facili i sorpassi in pista. ●

FIGURA 3





**WILLI & GIANFRANCO
ULTIMI ROMANTICI**

Brancatelli, il pilota, a lato, e, sopra, Kauhsen, l'ex top driver d'endurance e interserie, quindi team manager e costruttore della Wk, nella foto grande in pit-lane a Zolder 1979, nel Gp del Belgio. Willi Kauhsen è in piedi, al centro, accanto alla sua creatura

IN TUTTA L'EPOPEA DELLE CORSE MODERNE LA KAUSHEN VANTA UN PRIMATO INCREDIBILE MA VERO: È LA MONOPOSTO DI F.1 REALIZZATA IN PIÙ ESEMPLARI A NON AVER MAI PRESO IL VIA A UN GP IRIDATO. INFATTI BEN CINQUE SONO STATI I TELAI COMPLETATI, PERALTRO SENZA MAI RIUSCIRE A QUALIFICARSI IN UNA GARA MONDIALE. RESTANO DUE GIRI DI CORSA A ZOLDER, NELLA SERIE AURORA 1979...

Kauhsen

sogno naufragato

QUESTA È LA STORIA DELLA FANTOMATICA WK NATA PER RIVOLUZIONARE L'EFFETTO SUOLO, RICONVERTITA A PIÙ MITI CONSIGLI E TRASFORMATA IN MERZARIO A4

di **Mario Donnini**

Se c'è una storia poetica, coraggiosa, estrema, geniale e struggente nella F.1 più pazza, creativa e affascinante di tutte - quella di fine Anni '70 -, essa appartiene alla WKRT, che sta per Willi Kauhsen Racing Team.

Willibald "Willi" Kauhsen è glorioso specialista di biposto, idealista endurance e veterano dell'Interserie. Come pilota resta tester, sinonimo, cavia e portabandiera delle iconiche Porsche 917, nelle varie declinazioni, dalla "Mialino Rosa" di Le Mans 1971 alle 917 ignoranti a coda corta, fino alle spider in versione Can-Am, che lo vedono dar vita a un triennio di lotte con un'altra vecchia lenza dell'Interserie, Leo Kinnunen.

Nel 1975 Kauhsen coglie al volo l'opportunità che gli offre l'Alfa Romeo di gestire il programma nel Mondiale marche con la 33Tt12 Prototipo ed è proprio con le insegne WKRT che le belve del Biscione colgono il titolo iridato.

Il salto in F.2 nel biennio 1976-1977

Per Kauhsen team manager non ancora quarantenne - essendo nato il 19 maggio 1939 - è un grande lancio e il periodo successivo lo vede all'opera con le monoposto, in F.2 nel 1976 con vetture March e l'anno dopo con le vecchie ex Elf 2J. Nel 1976 ha nel suo giro nomi quali Hoffmann, Ludwig, Mass e Merzario, mentre nel 1977 schiera Leclere e, a cachet, sulla seconda macchina, Ludwig, Dolhem, Brambilla, il promettente Alain Prost in due gare e lo sconosciuto Mario da Silva in una. Il giorno migliore resta Misano 1977, quando Vittorio Brambilla è 3° di manche, prima di ritirarsi per la finale.

Il forfait Kojima F.1

Il 1978 per Kauhsen potrebbe essere l'anno della F.1, perché, avendo brevemente militato in F.2 nipponica con Rosberg e coi buoni uffici dello sponsor Toshiba, il tedesco entra nel giro della piccola Casa giapponese Kojima, già dignitosa deb nel mondiale di F.1, nel Gp del Fuji, 1976-1977.

L'idea sarebbe quella di partecipare a un limitato numero di gare nel mondiale 1978 con il ro-
----->





okie Gianfranco Brancatelli gestendo una Kojima Ke009B sotto le insegne WKRT, ma il tramonto del Gp giapponese disamora il finanziatore e tutto sfuma. Per arrivare in F.1 Willi Kauhzen non ha scelta: deve costruire una sua vettura da zero. E facendo le cose alla grande. Anzi, alla grandissima. Osando tanto quanto nell'era moderna nessuno prima di lui aveva osato. Già, ma come?

Nasce la stupefacente Wk001

Siamo nell'ultimo periodo delle kit car, quando per realizzare una monoposto da Gp basta ingaggiare un onesto telaista che assembli un motore Cosworth Dfv, accoppiato a un cambio Hewland. L'amico Arturo Merzario pochi mesi prima s'è rivolto al valente giornalista-disegnatore Giorgio Piola, per dire, mentre Willibald Kauhzen si consiglia con professoroni che operano a due passi da casa sua, ossia i signori Hans Gerhard, Carl Cramer e Eduard Jäger, liberi docenti dell'Università di Scienze Applicate di Aachen, che conducono studi aerodinamici poi letti e adattati all'insegna dell'ormai imperante effetto suolo, del quale è bandiera, vessillifera e dominatrice la rivoluzionaria Lotus 79, vincitrice del mondiale 1978 con Mario Andretti.

In poche parole, nella factory Kauhzen l'aerodinamico Klaus Kapitza e il designer Kurt Chabek, già all'opera con monoposto Toj, portano avanti la realizzazione di uno dei primi cloni creativi della Lotus 79, estremizzandone in concetti in modo coraggioso quanto esteticamente acchiappante.

CI HO ANCHE CREDUTO, MA IN REALTÀ IN F.1 L'AVVENTURA KAUSZEN ERA SENZA POSSIBILITÀ

GIANFRANCO BRANCATELLI



Perché fin dall'apparenza, tra colorazione, struttura e colpo d'occhio, la Kauhzen Wk001 appare bellissima e ammaliante, facendo strage di cuori tra i race fans.

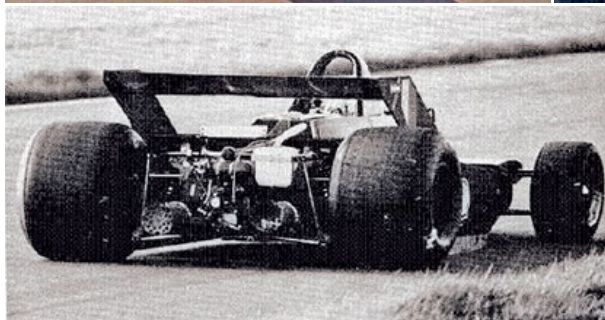
Soluzioni coraggiose e interessanti, ma...

La monoposto è incredibilmente corta e questo, di concetto, le darebbe un immenso vantaggio d'inserimento sul lento. Inoltre pare poter rinunciare del tutto all'ala anteriore, cercando di ottimizzare e estremizzare lo sfruttamento dell'effetto suolo con fiancate molto contenute e una stranissima ala posteriore, sorta di barra posta oltre l'asse delle ruote che va a raccordarsi con un'appendice alle fiancate e quindi alle minigonne stesse, creando un effetto estetico originale.

A fine 1978, mentre la F.1 è già colma di sterili, ottusi e apparentemente scopiazzanti cloni della celeberrima Lotus 79, la Kauhzen Wk001 sembra la sola in grado di rappresentare una sorta d'autonoma evoluzione della specie, d'audacia baciata assai.

La mezza condanna di Niki Lauda

Autosprint s'interessa al programma, dandogli un certo spazio, anche perché coinvolge proprio Gian-



QUELL'UNICA GARA NELLA SERIE AURORA

Sopra e al centro Brancatelli nella gara Aurora a Zolder, a inizio 1979. Un debutto dignitoso con un ritiro subitaneo per la rottura dello starter. In questa corsa, la sola della sua storia, la Kauhzen utilizza il numero 39. Nelle foto si nota tutta l'evoluzione della Wk

franco Brancatelli, uno dei piloti italiani più veloci e meno raccomandati, classe 1949, ingegnere meccanico laureato alla Sapienza di Roma.

Il primo dei grandi della F.1 a dire la sua sulla Kauhzen è Niki Lauda, il quale ad Aachen, trovandosi davanti alla neonata Wk, in perfetto stile personale spara un giudizio chiaro, secco e tombale: «Su, una cosa del genere non può andare. Viaggiasse davvero forte, vorrebbe dire che tutto il resto del mondo della F.1 è composto da cretini. E ho forti dubbi che sia così».

Non fa una piega. In effetti, cronometro alla mano, la Wk001 è puntualmente un disastro. L'assenza di ala anteriore causa sottosterzo endemico per carenza di downforce e la monoposto rischia, a turno,



di decollare o partire per la tangente. Roba da brividi. Non c'è una sola sessione della sua breve vita che dimostri la funzionalità di almeno una delle tante intuizioni tali da renderla originale.

E poi c'è un altro piccolo particolare: i giorni passano, a Gianfranco Brancatelli s'alterna come tester Harald Ertl - il quale in un incidente fa anche fuori un telaio, ben presto sostituito -, ma di sponsor neanche l'ombra.

Poche storie, bisogna fare qualcosa.

La breve parentesi di Patrick Neve

Willi Kauhsen sarà romantico ma non è mica scemo e allora eccolo accettare le avances del belga Patrick Neve che ha un bel budget per il mondiale

**SOLO DUE TENTATIVI
NEI GP IRIDATI**

Sopra, la Kauhsen in Belgio nel '79, poi, al centro, bianca, con Neve al Ricard. Più sopra, la livrea iniziale nera con la Wk priva dell'ala anteriore, ai primi giri e in costruzione. In alto, lo stesso Brancatelli in qualifica, a Jarama 1979. In alto a destra, la Kojima da cui parte la storia...

1979. Sì, il nobile conduttore Patrick Marie Ghislain Pierre Simon Stanislas Nève de Mévergnies porterebbe tre sponsor, mica solo uno: un po' di soldini dalla Marlboro, niente di che, una possibilità d'intesa con Kinley e soprattutto con la FN, quest'ultima la leggendaria Fabrique National de Herstal, la più antica e rinomata fabbrica d'armi da fuoco del mondo, in grado d'acquistare Browning e Winchester, giusto per farsi un'idea.

Brancatelli in pratica viene messo da parte e con due telai nuovi di zecca, il Wk002 e il Wk003, molto figli delle idee del primo, lo stesso Neve scende balzanzosamente in pista al Ricard, girando nei test Foca del gennaio 1979, ma beccando puntualmente cinque secondi al giro dal gruppo.

In due parole, una catastrofe.

Neve saluta e se ne va per sempre.

Poche storie, ribisogna fare qualcosa.

Indietro tutta: si crea un clone della Lotus 79

Chabek e Kapitzka fanno precipitosamente marcia indietro e creano la Wk004, varata nel marzo 1979 per Brancatelli richiamato alle armi. In pratica si fa ciò che s'era voluto evitare all'inizio, clonando la Lotus 79, ma facendo prevedibilmente peggio, perché guai di raffreddamento portano a spostare il radiatore sul muso, dando così vita, di fatto, a un altro telaio, il Wk005.

Altro che evoluzione, siamo all'involutione da copisteria. Anche se la Kauhsen mantiene una sua primitiva bellezza e delle linee originali, gradevoli e a metà tra il casareccio e l'ispirato, all'interno d'un inusitato e trafelato equilibrio visuale.

**O QUELLI DELLA
KAUHSEN SONO DEI
VERI GENI E TUTTI
GLI ALTRI CRETINI,
O LA FACCENDA
È UN PO' DIVERSA**
NIKI LAUDA, A INIZIO 1979

Il debutto nella serie Aurora, il 1° aprile!

Poi capita un gran casino perché il Presidente della Federazione Balestre richiede una tassa d'iscrizione al mondiale per squadre vergini di gare e punti in ragione di 30mila dollari, ma Kauhsen non paga e la squadra viene esclusa. La controversia va avanti fino a che il bonifico arriva e la Wk004 è pronta per debuttare al Gp del Belgio, in programma il 13 maggio 1979.

E qui il team fa una scelta intelligente, visto che in preparazione decide di iscrivere la vettura alla gara Aurora Afx, la F.1 di serie B a base inglese, proprio a Zolder, domenica 1 aprile 1979.

Il primo d'aprile, pensa te, per una storia così anche il calendario aiuta a indovinare l'epica sfigata.

"Branca" in prova è ottavo su ventitré, girando al passo dell'oscura Chevron di F.1 condotta da Tiff Needell. Poi al via scatta bello tosto col gruppetto dei migliori, ma alla fine del secondo giro il suo pescione nero è già ai box, con lo starter fuori uso. Otto chilometri di gara e finisce per sempre la carriera della Kauhsen, ma nessuno ancora può saperlo.



L'esordio mancato nel mondiale

A Zolder nel Gp del Belgio, quello vero, Brancatelli in qualifica è catastrofico ventisettesimo e ultimo, a tre secondi da Merzario, penultimo, e a nove dal poleman Laffite, su Ligier.

In Spagna, nel Gp successivo, altra debacle, con Branca ultimo fisso, a più di 13 secondi dal solito Laffite in pole. Fine della storia. Kauhsen si ritira dal mondiale e mette in vendita il materiale.

La WKRT in tutto ha realizzato cinque telai in sei mesi per fare otto km di corsa in una gara non iridata. Forse il più grande flop della F.1 moderna, ma anche tra i più affascinanti.

Be', dai: non c'è una Wk uguale all'altra, ogni volta che vanno in pista le monoposto di Aquisgrana hanno veste grafica diversa, mutano sponsor, numeri, soluzioni, piloti, ma non il destino: il rovescio più nero. Sì, il mito kitsch è dietro l'angolo. Le Kauhsen di-

vengono metallo arrapante e magnetico per nerd, modellisti e fini feticisti della F.1 trash. Quanto alle Wk004 e 005, vengono acquistate da Merzario che ci trapianta le sospensioni ex A3 dando vita alla A4, una Merzario originale, 11esima nel Gp di Imola 1979, non iridato.

L'odissea delle Kauhsen non finisce qui. Uno dei primi esemplari lo teneva - smontato - il compianto Paganucci ex pilota-costruttore delle salite, mentre un giorno mi scrive un lettore di Autosprint, dicendo d'aver acquistato l'altra Kauhsen ex Patrick Neve, ancora nella bianca livrea Kinley, senza motore e a un prezzo molto ragionevole, per il solo gusto di metterla in salotto, tanto è bella e corta.

Così la Kauhsen nata per fare la rivoluzione finisce tra una sedia Luigi XVI e un bel tappeto, nella stanza buona d'un Cuore da Corsa, a ricordare il fascino di ciò che avrebbe potuto essere e mai fu. ●



**UN FINALE TARGATO
ARTURO MERZARIO**

Sopra, Brancatelli sconsolato con la Kauhsen ammutolita dopo un principio d'incendio nelle qualifiche del Gp di Spagna 1979. A lato e a sinistra, Gianfranco in azione sempre nelle prove a Jarama e, al centro, a Zolder. In basso, il telaio Wk004 rilevato da Merzario e trasformato nella A4, qui ritratta a Zandvoort, in qualifica al Gp d'Olanda edizione 1979



«Dica 46.»

**NON PERDERE IL NUMERO DA COLLEZIONE
DEDICATO A VALENTINO ROSSI.**



In occasione dei suoi primi 40 anni, Motosprint omaggia l'uomo che ha cambiato il motociclismo con un numero speciale. I trionfi, le immagini, le imprese, le rivalità, la creatività di un pilota che non ha ancora smesso di stupire e che non ha perso la voglia di vincere.

**Lo speciale dedicato a Valentino Rossi
lo trovi in edicola.**

AL PREZZO DI € 6,90

**MOTO
SPRINT**

* prezzo di Motosprint



Ordina la tua copia su PrimaEdicola.it e scegli dove ritirarla!
Nessuna spesa di spedizione; nessun pagamento anticipato, paghi solo al ritiro!



Federazione
Motociclistica
Italiana
www.federemoto.it

AL TRAGUARDO

- 1 Tanak-Jarveoja**
Toyota Yaris Wrc
in 2.47'30"0
- 2 Lappi-Ferm**
Citroen C3 Wrc
a 53"7
- 3 Mikkelsen-Jaeger**
Hyundai i20 Wrc
a 56"7

PER OTT È IL SETTIMO
SUCCESSO IRIDATO

Settima vittoria in carriera e primo centro stagionale per Ott Tanak che in Svezia ha preso il comando delle operazioni nella seconda tappa e non l'ha più mollato

BETTIOLO



Tanak

irresistibile

LE CONDIZIONI METEO STRAVOLGONO GLI EQUILIBRI
E L'ESTONE DELLA YARIS SI METTE TUTTI ALLE SPALLE
E ORA DIVENTA LEADER DEL MONDIALE.
CON UNA TOYOTA CHE È PASSATA
AL COMANDO NEL COSTRUTTORI

di Marco Giordo

TORSBY - Cercasi neve disperatamente. Le temperature ben al di sopra dello zero, durante il giorno nella regione del Varmland si sono toccati anche i 7 gradi, hanno infatti scombinato i piani di Ogier & Co in questa 67ª edizione del "Rally Sweden". E così la gara scandinava è stata solo in parte un vero "winter rally", perché nei passaggi pomeridiani sulle speciali si è corso spesso su terra, pozzanghere e neve sciolta, una condizione non facile con le gomme chiodate quale unica scelta a disposizione dei piloti. La gara comunque si è disputata regolarmente grazie all'impegno degli organizzatori svedesi, ed è stata molto combattuta con continui scossoni in classifica per via dei vari cambi di condizioni climatiche.

Alla fine ha vinto Ott Tanak, si potrebbe dire parafrasando Garcia Marquez "cronaca di una vittoria annunciata", visto che le Toyota erano le grandi favorite alla vigilia. Ma in realtà non è stato così, perché solo nella seconda giornata il pilota estone è riuscito a prendere il largo dopo che all'inizio soprattutto lo scatenato Suninen gli aveva dato parecchio filo da torcere. «Sono davvero soddisfatto di aver vinto finalmente questa gara - ha commentato alla fine Tanak, che ha così colto la settima vittoria della sua carriera -. Stavolta tutto è andato per il meglio, la nostra vettura è stata perfetta e soprattutto nella seconda tappa grazie ad una migliore posizione di partenza rispetto a venerdì, ho potuto allungare sui miei avversari andando forte ma mai al massimo. È stata una gara difficile soprattutto nei secondi passaggi, in particolare nella prima tappa quando abbiamo corso in condizioni veramente critiche in cui sbagliare era facile. Finire bene il primo giorno è stato decisivo per questa vittoria. Ci voleva poi anche la vittoria nella power stage per finire al meglio». Ovviamente era alle stelle alla fine anche Tommi Makinen, la vittoria al suo team mancava dall'Australia mentre Tanak non vinceva dal settembre scorso in Turchia. «Ott è stato super - ha dichiarato a caldo -. È stato davvero bravo come ha ipotizzato la vittoria nella tappa di sabato, guidando con molta intelligenza. Non ha sbagliato davvero nulla, meglio di così non poteva fare».

Che gara!

Questa 67ª edizione del Rally di Svezia passerà agli annali per le condizioni atipiche nelle quali si è corso con la neve che durante il giorno si scioglieva, a causa delle temperature nettamente al di sopra della media. Dopo la prova spettacolo dell'ippodromo di Karlstad vinta giovedì sera da Neuville, la prima tappa ne è stata l'esempio pratico, una giornata dai due volti e ricca di colpi di scena. La mattina si è corso infatti in condizioni ottimali che poi non hanno resistito nel pomeriggio, quando con temperature salite fino a 7 gradi il fondo è diventato un misto di terra, slush e ghiaccio.





UN RALLY DI SVEZIA DAVVERO ANOMALO

In Svezia quest'anno si è corso davvero in condizioni anomale con le strade ridotte in diversi casi in ammassi di fanghiglia. Sopra in azione Gronholm al rientro nel Mondiale. Sotto, è festa grande in casa Toyota per la prima vittoria della stagione

←
Tanak è stato il più veloce vincendo prima a Hof Finnskog e poi a Rojden, mentre Suninen sulla Fiesta è stato il più veloce a Svullrya. Alle loro spalle Ogier partendo per primo pensava solo a limitare i danni, con Loeb in difficoltà più del previsto nel prendere il ritmo giusto, e Grönholm troppo scatenato tant'è che dopo due testa coda finiva per boschi a Rojden. Nel pomeriggio con condizioni più critiche per fango e slush, era Evans a segnare lo scratch a Hof Finnskog. Poi a Svullrya era ancora Suninen a imporsi, griffando la leadership della gara, mentre a Rojden c'era il primo colpo di scena, con Ogier che si innevava in una zona priva di spettatori e doveva fermarsi, proprio come gli era successo in settembre in Turchia. La stessa cosa succedeva subito dopo a Latvala, che era secondo ma nel crono finale di Torsby finiva piantato in un banco di neve. Era così Suninen con la fanaliera fissata male che andava a bandiera, a chiudere in testa la giornata con soli 2" di vantaggio su Tanak con gli altri man mano più indietro e Neuville solo settimo dopo essersi girato perdendo circa un minuto. «Sono davvero contento - ha detto Suninen a fine tappa - perché pensavo di stare al massimo tra i top cinque. La vettura va davvero bene, vedremo cosa ci aspetta sulle speciali della seconda tappa». Stesso canovaccio al sabato con condizioni da "winter rally" al mattino e poi nel pomeriggio con



Toyota al top Makinen esulta

TOMMI IN FESTA: «ORA SIAMO IN TESTA AI DUE CAMPIONATI». IN DIFFICOLTÀ IL RIENTRANTE GRONHOLM: «SARÀ LA MIA ULTIMA GARA»

Tommi Makinen tocca il cielo con un dito. «Volevamo questa vittoria e l'abbiamo ottenuta. La Yaris è stata davvero fantastica e ora siamo passati in testa sia al mondiale piloti che a quello costruttori. Un risultato fantastico per noi». Ma il vero osservato speciale di questa corsa in Toyota era Gronholm, al suo ritorno nel mondiale dopo nove anni di assenza. «Ho capito che questa è stata la mia ultima gara mondiale - ha confessato alla fine Marcus -. Dopo nove anni lontano dai rally mi sono reso conto che è facile andare forte nei test ma tenere un ritmo alto in gara è tutta un'altra cosa». 51 anni e non dimostrarli, ci sarebbe da dire per questo "ragazzino finlandese volante" che spesso sembra Jim Carrey, ma che è sempre scatenato quando è al volante. «L'idea era di finire tra i top ten ma non è andata così - ha continuato -. Ho scelto il numero 68 perché è il mio anno di nascita. La Yaris è una bella vettura molto potente, molto più della vecchia Ford Focus, ma anche la VW Polo Plus non era male. Non è facile andare subito al massimo con queste Wrc Plus che sono delle auto davvero belle e facili da guidare». Gronholm in gara ha subito esagerato uscendo in tutte e tre le prime tre speciali del venerdì, nonostante i numerosi "kirra" (attenzione) urlatigli dal suo navigatore Timo Rautiainen, finendo in mezzo agli alberi a Rojden dove è stato costretto allo stop. Il secondo giorno ha poi cercato di fare più km possibile dominando il suo impeto, ma è stato rallentato da problemi ai freni. Poi nella tappa finale Marcus ha cercato di portare la Yaris all'arrivo portando la sua gara al termine. ●



fotografie BETTOL

un fondo misto terra-slush-ghiaccio quando le temperature sono salite sopra lo zero. Suninen perdeva subito la leadership nella prima speciale di Rammen dopo un massiccio attacco di Tanak, che continuando a spingere forte per tutta la giornata ha poi chiuso in testa la giornata con un minuto di vantaggio sui suoi avversari. Alle sue spalle Mikkelsen, Lappi, Neuville ed Evans erano tutti racchiusi in un fazzoletto di secondi a giocarsi il secondo ed il terzo gradino del podio. Bene Ogier, che si è aggiudicato ben tre speciali a dimostrazione della qualità della sua Citroën C3, mentre Suninen dopo aver toccato con la Fiesta un albero nel secondo passaggio a Vargasen, ha danneggiato il roll bar e si è dovuto fermare. Nella tappa finale la battaglia per il podio è stato il leit-motiv della corsa svedese, con Mikkelsen che nel primo passaggio a Likenas ha perso subito secondi preziosi su Lappi e Neuville, che poi si sono giocati il podio sino alla fine con il finlandese bravo a chiudere al secondo posto. Strepitosa per terminare la power stage di Tanak, una prestazione la sua davvero da incorniciare.

Equilibrio al vertice

Il primo successo stagionale di Tanak e della Toyota ottenuto sulle nevi scandinave ha dimostrato che c'è molto equilibrio anche in questo campionato del mondo 2019, anche perché sia Hyundai che Citro-

WINTER RALLY SCALDATO DAL NIÑO

Condizioni limite

«The show must go on». Ma lo show alla fine non è stato degno della storia di questo fantastico rally. «Non possiamo essere noi a gestire le condizioni meteo» ha ricordato Ogier durante tutto il week end. Nonostante i grandi sforzi degli organizzatori, molti si chiedevano al service park di Torsby che senso abbia insistere sul Varmland, dove la corsa è già stata annullata nel 1990. Visti i cambiamenti climatici sarebbe più logico andare a correre più a nord come succedeva già a metà degli Anni '90, nella regione di Dalarnas nella zona di Falun e Borlänge. La fortuna è stata che di neve quest'anno ne era caduta in abbondanza prima della gara, tutte le speciali si sono alla fine disputate, altrimenti sarebbe stato peggio del 2016. Tutta colpa del "niño" che sta scaldando in questi giorni in modo anomalo la Svezia e in particolare il Varmland (che in svedese significa terra calda). Una situazione climatica veramente eccezionale, tant'è che stavolta non erano ghiacciati oltre al fiume Klaralven che attraversa Karlstad, anche i numerosi laghi della regione. E così la fisionomia classica dello Svezia, il "winter rally" per eccellenza, è andata in buona parte a farsi benedire. «Venerdì pomeriggio è stata una vera avventura - ha commentato Sébastien Loeb - perché non c'era alcun grip in un misto di fondo di terra, ghiaccio e slush. Condizioni complicate in cui fare aquaplaning era davvero facile». Il direttore di gara Stig Rune Kiernsli è stato bravo stavolta a non annullare nessuna speciale (al contrario di tre anni fa), riducendo però il percorso dell'Historic Rally, facendo così di necessità virtù.

en si sono difese bene, ma anche la Ford M Sport con Suninen ed Evans si è messa in evidenza con le inossidabili qualità della Fiesta.

La Yaris però è sembrata un pelino avanti come velocità, si notava sulle speciali la maggior potenza della Wrc nipponica. «Hanno più motore ed anche la loro aerodinamica li aiuta a scaricare al meglio la potenza», ha evidenziato a Torsby Neuville. Ed ora il Messico è alle porte, ai primi di marzo si corre infatti in altitudine sugli sterrati delle Sierras di Guanajuato, dove la potenza conta meno per i noti problemi di ossigenazione dei propulsori oltre i 2.000 metri e dove Tanak aprirà la strada con Ogier in posizione stavolta più favorevole al via in terza posizione.

La sfida continua, sempre più incerta. «Arriba Mexico», dove ne vedremo davvero delle belle. ●

UN BUON RISULTATO DI SQUADRA

Hyundai muove la classifica

La Hyundai torna a casa dal Rally di Svezia con un buon risultato di squadra, con tre i20 tra le prime sette vetture all'arrivo, ma perdendo però la testa del mondiale marche per un solo punto. «Possiamo riassumere i risultati del nostro weekend dicendo che avrebbe potuto essere peggio, ma poteva andarci anche meglio - ha commentato alla fine il team principal Andrea Adamo -. I nostri tre equipaggi hanno spinto al limite per quello che potevano fare in condizioni difficili come queste, e abbiamo apprezzato gli sforzi che hanno fatto per tutto questo fine settimana. Tutte e tre le vetture hanno concluso il rally, il che testimonia la capacità dei piloti e l'affidabilità della nostra i20 Wrc Plus. Il ritmo è stato elevato nei primi due appuntamenti della stagione, ma dobbiamo continuare a spingere di più. Prepariamoci ora per il Rally del Messico, che sarà una prova completamente diversa da quelle disputate sinora». Un po' deluso Neuville per il secondo posto sfiorato, mentre davvero al di sotto delle aspettative Mikkelsen, solo quarto, ora è esattamente da un anno che non finisce sul podio. Sébastien Loeb invece era comunque contento all'arrivo per il suo settimo posto finale. Il campionissimo francese ha corso con la sua proverbiale intelligenza, senza commettere un errore. «Erano sei anni che non correvo qui in Svezia - ha ricordato Loeb - e le condizioni climatiche non ci hanno davvero aiutato. Cambiava tutto nel pomeriggio, e poi prima della gara avevo fatto un solo giorno di test, quindi anche se la i20 andava bene non è stato facile trovare il ritmo giusto in gara. Ora andiamo in Corsica dove ci troveremo sicuramente più a nostro agio». Ed occhio perché al Tour de Corse con Neuville e Loeb la sensazione è che ci potrebbe essere Sordo, uno specialista dell'asfalto, visti i continui risultati sotto tono di Mikkelsen.

Istruzioni per l'Ibrido

Piano piano a spizzichi e bocconi vengono fuori le prime notizie sul progetto delle nuove Wrc 2022 con motorizzazione ibrida, le vetture del futuro di cui si parla sempre di più dopo le ultime esternazioni di Jean Todt a Gap. Progetto tra l'altro non facile da realizzare, visto il grandissimo successo che hanno riscosso tra il grande pubblico le Wrc Plus, che hanno dato grande lustro al Mondiale Rally, rivitalizzandolo. L'idea di cui si parla sarebbe quella di dotare le nuove vetture di un piccolo motore elettrico montato sul cambio, con le vetture da utilizzare in versione elettrica in città e nei trasferimenti corti. Il motore elettrico garantirebbe poi una maggior potenza al propulsore turbo a benzina in prova speciale. Ovviamente però per caricare questo motore servirebbero delle batterie da montare in macchina, ecco perché visto il poco spazio disponibile sulle attuali vetture di segmento B, un'ipotesi potrebbe essere quella di passare al segmento C, cioè dalla Fiesta alla Focus, dalla i20 alla i30, dalla C3 alla C4, dalla Yaris alla Avensis. Sarebbe per certi versi sotto questo aspetto un piccolo ritorno al passato. E intanto i costruttori stanno cominciando a parlare tra loro, confrontandosi. Buon segno, visto che il 2022 è dietro l'angolo e bisogna muoversi per coinvolgere anche in futuro tutti gli attuali costruttori, e magari se possibile acquisirne qualcuno nuovo. ●

L'IDEA È QUELLA DI DOTARE LE WRC 2022 DI UN PICCOLO MOTORE ELETTRICO MONTATO SUL CAMBIO. ECCO PERCHÉ



ANCHE NEUVILLE SALE SUL PODIO

Buon terzo posto per Neuville che mantiene la seconda piazza nel Mondiale Piloti a 7 punti dal nuovo leader Tanak. Sopra, Mikkelsen 4°. Sopra al centro, Ogier in difficoltà alla seconda uscita con la C3 Wrc Plus che stavolta ha fatto meglio nelle mani del suo compagno di squadra Lappi





foto grafie BETTIOL



Stavolta è **Lappi** a far felice Citroen

IL FINLANDESE CHIUDE CON UN GRAN SECONDO POSTO LA SUA SECONDA GARA SULLA C3. PER OGIER, INVECE, È UNA GARA STREGATA

È finita con una C3 sul podio, quella di Lappi, ma la faccia incavolata di Sébastien Ogier venerdì pomeriggio dopo il suo stop in un banco di neve a Svullrya era tutta un programma, e la diceva lunga sul suo stato d'animo. Il campione francese, che si è beccato nella lande svedesi anche un potente raffreddore, era nero e poco loquace. Poche volte l'abbiamo visto così seccato. «Mi sono innervato in un punto dove non c'erano spettatori e così mi sono dovuto fermare - ha commentato - . Un vero peccato perché la mattina avevamo limitato i danni visto che le condizioni pur partendo per primi ci offrivano un buon grip. Ogni volta che vinco a Montecarlo e poi vengo qui in Svezia parto di malumore, so già a priori che per me sarà davvero dura, diventa sempre tutto complicato, ormai non ci faccio più caso. Le uniche notizie positive sono i due punti arrivati dalla power stage, i nostri bei tempi nella seconda e terza tappa ed il fatto che partiremo in ottima posizione in Messico. La vettura va bene, la C3 è competitiva, i miglioramenti si notano».

IL MIO OBIETTIVO ERA QUELLO DI FARE QUANTO DI MEGLIO POSSIBILE E PORTARE PUNTI ALLA SQUADRA

ESAPEKKA LAPPI

”

È stato confermato che la squadra francese non farà i test pre-event in Sardegna, una scelta davvero discutibile visto che tutti gli altri top team, in primis la Toyota, inizieranno dopo la Corsica le prove nell'isola dei quattro mori. Bene invece Lappi che alla fine ha concluso ottimo secondo davanti a Neuville. «Il mio obiettivo era quello di fare quanto di meglio possibile - ha detto il finlandese - e portare punti alla squadra. Ci sono riuscito finendo alla fine secondo davanti a Neuville e sono veramente soddisfatto».

●

Wilson tiene duro

SULLA SPINTA DELL'IBRIDO IL BOSS DI MSPORT PIANIFICA IL FUTURO E SPERA IN UN NUOVO COINVOLGIMENTO FORD

«**Negli ultimi due anni** ho pensato più a vincere che a pianificare il futuro della MSPORT - ha detto a Torsby il boss della MSPORT Malcolm Wilson -. In questo momento dobbiamo quindi verificare qualsiasi cosa, dobbiamo stare rigorosamente dentro i budget. Ecco perché abbiamo delle nuove tende per le vetture, ci permettono di risparmiare le spese di un camion, sono 9.000 euro in meno a gara, 90.000 per un'intera stagione. Per il futuro poi a parte la nuova R5 che esordirà a luglio, a cui sta lavorando a Cockerfouth l'ingegner Bernardo Fernandes, devo continuare a parlare con la Ford. C'è infatti da parte loro molto interesse ai motori ibridi nei rally, quindi è possibile di nuovo un forte coinvolgimento. Una cosa è certa, abbiamo bisogno di fare risultati e dimostrarci competitivi come abbiamo fatto vedere all'inizio qui in Svezia. E l'anno prossimo per vincere voglio di nuovo avere un top driver nel team, mi farebbe piacere riavere Ott Tänak con noi. Sarebbe fantastico».

Sulla stessa falsariga il team manager britannico ha poi continuato parlando del suo rapporto con la Pirelli (Suninen ha infatti testato a novembre in Sardegna la Fiesta Plus con le coperture milanesi ndr). Alcuni rumor provenienti dall'Inghilterra parlano infatti di un'interessante offerta economica che sarebbe stata fatta a Wilson dalla casa milanese, fatto che però Malcolm ha smentito in Svezia. «Sono stato a suo tempo anche a Milano - ha dichiarato - ed ho parlato con loro visto il nostro rapporto consolidato che abbiamo nello Junior. Al momento però la loro priorità resta la F1, se decidessero di tornare nel mondiale rally sulle Wrc Plus lo farebbero con una o più squadre ma solo al massimo livello, come fa un grande costruttore. Per il resto non c'è stato altro». Non ci sarebbe però da stupirsi se in futuro vedremo di nuovo una Fiesta Plus calzare le Pirelli. La sensazione infatti è che questo matrimonio prima o poi si farà. Sembra solo questione di tempo. ●

**C'È MOLTO
INTERESSE DA
PARTE DI FORD
RIGUARDO
AI MOTORI IBRIDI.
VEDIAMO...**

MALCOLM WILSON

”



NELL'HISTORIC RALLY SWEDEN

Pirelli vince con Solberg

Terenzio Testoni era soddisfatto per le prestazioni delle coperture milanesi sulle nevi svedesi, dove le gomme della Bicocca hanno confermato l'alta competitività già dimostrata in passato su questi fondi. «Avevamo qui al via ben 28 vetture gommate Pirelli - ha commentato Testoni - di cui 13 nello Junior e 15 tra le R5. Direi che è stato un ottimo risultato per noi, visto che poi anche ben 50 dei piloti in gara qui in Svezia nel rally storico montavano i nostri pneumatici». E proprio nell'«Historic Rally Sweden» a vincere su una Ford Escort Ford MK2 che montava gomme Pirelli è stato Petter Solberg navigato dalla moglie Pernilla Walfredsson. Futuro americano invece per il piccolo Oliver, che avendo passaporto svedese può prendere la patente solo a 18 anni, e che per ciò in questa stagione sarà al via negli States su una Subaru WRX STi nelle sei manches della serie americana.

fotografie BETTIOL





LORENZO IN DIFFICOLTÀ

Si è chiuso con un 20° posto la gara del rientro nel Mondiale di Lorenzo Bertelli sulla Fiesta Wrc Plus. Sopra a sinistra, Solberg vincitore con la Escort del rally storico

Bertelli chiude 20° Molinaro in evidenza

SULLA FIESTA WRC PLUS LORENZO MESSO IN DIFFICOLTÀ DALLE CONDIZIONI CRITICHE DEL FONDO DI ALCUNE SPECIALI. TAMARA CON LA C3 R5 SI PIAZZA 11ª NEL WRC

Lorenzo Bertelli ha concluso la sua avventura svedese 20° assoluto, dimostrando comunque di saperci fare al volante delle Wrc Plus. Dopo quasi due anni di inattività non era facile per lui tornare a correre soprattutto in condizioni critiche come quelle di quest'anno. «È stata una vera disdetta per me non aver potuto correre qui con situazioni classiche di neve e ghiaccio, nel pomeriggio sembrava infatti di essere in Galles - ha dichiarato il pilota aretino di nascita e milanese d'adozione -. Francamente non credevo ai miei occhi quando ho visto che le temperature sono salite addirittura 7 gradi al di sopra dello zero, davvero incredibile in questa stagione da queste parti. Mi sono comunque divertito, a Colin Crest al primo passaggio abbiamo fatto un salto di 38 metri, anche se lo spaghetti più grande con Simone Scattolin ce lo siamo presi il venerdì in Norvegia, dove abbiamo fatto senza l'ala anteriore un salto pazzesco». Il pilota del Team Fuckmatti ha poi spiegato perché da gran tifoso milanista corre con il numero 37. «Il 3 era il numero di Maldini e il 7 quel-

lo di Shevchenko, e poi 3 più 7 fa dieci che è il mio giorno di nascita».

A tessere le lodi di Tamara Molinaro, in gara con la Citroen C3 R5 della G-Car Sport, ci pensa il suo navigatore Lorenzo Granai. «Devo dire che Tamara è stata davvero brava - ha commentato il copilota senese - perché a soli 21 anni dopo esser stata ferma per undici mesi e con soli due passaggi a prova è stata capace di portare la sua C3 R5 alla fine in queste condizioni di gara davvero difficili e complicate, viaggiando a 2"5

al km dai primi e a 1" da Gryazin». Contenta all'arrivo era ovviamente anche la giovane driver lariana che ha chiuso 11ª nel Wrc 2 e che il sabato è stata raggiunta in Svezia dal suo fidanzato Craig Breen, che vedremo a breve in gara nel CIR. «Sono soddisfatta - ha detto - perché questa è stata una gara davvero dai due volti, la mattina eravamo su neve e ghiaccio poi nel pomeriggio cambiava radicalmente tutto. Una bella esperienza, adesso vedremo di pianificare il nostro programma futuro nel Wrc 2». ●

TAMARA CRESCE

Sotto, Tamara Molinaro in azione. A fianco, Suninen finito ko dopo aver chiuso la 1ª tappa al comando. In basso a sinistra, Loeb che ha chiuso 7°



RECORD LATVALA

Il Rally di Svezia è stata la gara iridata n.197 per Jari-Matti Latvala, che così è diventato il pilota con più presenze nella storia del mondiale rally davanti a Carlos Sainz con 196, Petter Solberg 189, Sébastien Loeb 174, Mikko Hirvonen 163, Juha Kankkunen 162, mentre Sébastien Ogier segue più staccato a quota 138. L'esordio iridato di Latvala era avvenuto in Galles nel 2002 (vedi foto) su Mitsubishi Lancer Evo VI, una gara chiusa dall'allora 17enne pilota finlandese al 17° posto assoluto.

23 AL VIA IN MESSICO

Sono come al solito pochi, solo 23, gli equipaggi iscritti alla 16a edizione del Rally del Messico in programma ad inizio marzo con 10 Wrc Plus al via (2 Citroen C3, 2 Ford Fiesta, 3 Toyota Yaris e 3 Hyundai i20), 1 Wrc 2 Pro (Pieniazek) e 4 piloti in gara nel Wrc 2 tra i quali gli idoli locali Benito Guerra e Ricardo Triviño.

VISITA DEL PRINCIPE

Venerdì al parco assistenza c'è stata la visita del Principe di Svezia Carlo Filippo, unico figlio maschio del re Carlo XVI* Gustavo ma il quarto nella linea di successione dopo la sorella maggiore Vittoria e i suoi due figli. Carlo Filippo si è intrattenuto con i team principal dei top team, in particolare con Pierre Budar ed Andrea Adamo.

HOCKEY

Si sono travestiti da hockeisti su ghiaccio i top driver del mondiale rally al palazzetto di Torsby. Inutile dire che l'unico in grado di giocare tra loro era Jari-Matti Latvala, che da buon finlandese se la cava benissimo nello sport più popolare del suo paese.

HO E SERVICE

Il quartier generale del rally è rimasto a Sunne a 34 km dal service park, mentre la sala stampa è tornata ad essere all'aeroporto di Torsby a fianco alla base della Wrc TV. La location del parco assistenza a Torsby ha permesso di effettuare anche quest'anno un service al parco assistenza a metà di ogni tappa.



Junior Kristensson va a segno

RADSTROEM SBAGLIA E TOM VINCE A MANI BASSE. MA A METTERSI IN LUCE È SOLANS

Molti sorrisi e una voglia matta di imparare e crescere, questo lo spirito dei 13 giovani in gara nello Junior, dove a mettersi a sorpresa in evidenza è stato il catalano Jan Solans (fratello più piccolo di Nil Solans) che con nessuna esperienza su neve e ghiaccio ha chiuso sorprendentemente terzo. Dopo un dominio iniziale dello specialista locale Denis Radstroem, che si è innervato nel secondo passaggio ad Hagfors buttando alle ortiche una vittoria sicura, a vincere così è stato l'altro svedese Tom Kristensson che ha preceduto l'estone Poom di circa due minuti. Soddisfatto alla fine era il nostro Enrico Oldrati, che si era preparato a dovere per l'appuntamento svedese che ha chiuso in settima posizione. «Non ho avuto all'inizio il feeling giusto con la vettura e nella prima giornata non ero a mio agio - ha detto il 23enne driver bergamasco -. Poi nella seconda tappa le cose sono man mano migliorate ed i risultati si sono visti, siamo risaliti in classifica. Poi nella tappa conclusiva abbiamo avuto prima un corto circuito e poi ci siamo innervati nel finale. Va benissimo comunque così, sono arrivati 6 punti che vanno bene per la classifica». ●

Così al traguardo

Gara 2 del Mondiale Piloti e Costruttori
Karlstad-Torsby (Sve), 14-17 febbraio 2019

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Tanak-Jarveoja	Toyota Yaris Wrc	EST-EST	in 2.47'30"0
2°	Lappi-Ferm	Citroen C3 Wrc	FIN-FIN	a 53"7
3°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 56"7
4°	Mikkelsen-Jaeger	Hyundai i20 Wrc	N-N	a 1'05"4
5°	Evans-Martin	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 1'08"2
6°	Meeke-Marshall	Toyota Yaris Wrc	GB-GB	a 1'38"8
7°	Loeb-Elena	Hyundai i20 Wrc	F-MC	a 1'49"7
8°	Tidemand-Floene	Ford Fiesta Wrc	S-N	a 3'37"7
9°	Veiby-Andersson	Vw Polo GTI R5	N-S	a 6'34"9
10°	Tuohino-Markkula	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	a 8'21"4

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 96-97

PROVE SPECIALI VINTE: Tanak 6 su 19, Ogier e Evans 3, Suninen e Neuville 2, Huttunen 1.
RALLY LEADER: Neuville ps 1, Tanak da ps 2 a ps 4, Latvala ps 5, Suninen da ps 6 a ps 8, Tanak da ps 9 a ps 19. **POWER STAGE:** 1. Tanak in 5'15"1; 2. Neuville a 3"5; 3. Evans a 4"4; 4. Ogier a 4"6; 5. Lappi a 4"9. **I PRINCIPALI RITIRI:** Huttunen (uscita di strada) ps 18; Pietarienen (uscita di strada) ps 19.

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	GALLIE 3-6/10	SPAGNA 24-27/10	AUSTRALIA 14-17/11	TOTALE PUNTI
1° Tanak	15+2,25+5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
2° Neuville	18+3,15+4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
3° Ogier	25+4	0+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
4° Meeke	8+5	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
5° Lappi	-	18+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
6° Loeb	12	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
7° Evans	-	10+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
8° Mikkelsen	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
9° Latvala	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
10° Greensmith	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6

Mondiale Costruttori

1° Toyota	25	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58
2° Hyundai	30	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
3° Citroen	25	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
4° M-Sport	14	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30

JUNIOR

Classifica finale Junior: 1. Kristensson-Appelskog in 3.14'48"9; 2. Poom-Jarveoja a 1'31"2; 3. Solans-Barreiro a 4'09"2; 4. Williams-Hall a 6'53"4; 5. Johnston-Kihurani a 11'43"1; 6. Sesks-Caune a 13'20"9; 7. Oldrati-De Guio a 16'23"8; 8. Radstroem-Johansson a 23'31"1 (tutti su Ford Fiesta R2).

Campionato Junior: 1. Kristensson 26 punti; 2. Poom 18; 3. Solans e Radstroem 16; 5. Williams 12; 6. Sesks 11; 7. Johnston 10; 8. Oldrati 6; 9. Torn 4; 10. Zaldivar 2.





OSTBERG CI METTE LA FIRMA

Ostberg ha firmato la vittoria in Wrc2 Pro con la C3 R5. Sotto, Kristofferson giunto terzo nel Wrc2. Nell'altra pagina in alto a sinistra, Kristensson vincitore del Mondiale Junior dove Oldrati, in basso, ha chiuso 7°

Wrc2 3 Polo sul podio Wrc2 Pro Ostberg ok

UN TRIS VW SI PRENDE TUTTA LA SCENA CON LA FIRMA DI VEIBY-LINDHOLM E KRISTOFFERSON. ROVANPERA CHIUDE SECONDO CON LA SKODA NEL PRO

TORSBY - La battaglia è stata più accesa stavolta nel Wrc 2 dove le Polo hanno monopolizzato il podio con il norvegese Ole Cristian Veiby che ha regalato alla VW Polo GTI

R5 la prima vittoria iridata, precedendo il figlio d'arte Emil Lindholm anche lui su una Polo. Lindholm parteciperà ora al campionato britannico prima della gara di casa in Finlandia. Da segnalare il terzo posto ancora su una VW Polo del campione mondiale rallycross Kristofferson che è originario proprio della zona di Torsby e correva quindi sulle strade di casa. «Sono andato al massimo per tutta la gara - ha commentato il vincitore del Wrc 2 all'arrivo - ed alla fine è arrivata questa vittoria importante che mi proietta in testa al campionato». Nel Wrc 2 Pro ad imporsi è stato come da copione Mads

Ostberg, che ha messo a frutto la sua grande esperienza in questa gara, con Kalle Rovanner al suo esordio sulle nevi svedesi secondo, perché rallentato da problemi di set up, soprattutto sul differenziale posteriore, davanti al leader del campionato Greensmith sulla Fiesta della MSport mentre il promettente finlandese Pietarinen si è fermato nel finale. Rovanner, come ha dichiarato a Torsby Luca Pregliasco, che segue per conto di Timo Jouhki il baby prodigio di Jyväskylä, sarà ora al via al Tour de Corse su una Skoda Fabia R5 dell'HK Racing di Re e poi in Cile su una Fabia della Tok Sport. ●

foto: BETTIOL



WRC2 PRO/WRC2

Wrc2 Pro: 1. Ostberg-Eriksen (Citroen C3 R5) in 2.55'54"5; 2. Rovanner-Halttunen (Skoda Fabia R5) a 3'19"2; 3. Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta R5) a 4'48"9; 4. Pieniazek-Mazur (Ford Fiesta R5) a 57'02"2.

Wrc2: 1. Veiby-Andersson (VW Polo GTI R5) in 2.54'04"0; 2. Lindholm-Korhonen (VW Polo GTI R5) a 2'03"5; 3. Kristofferson-Skjaermoen (VW Polo GTI R5); 4. Bergqvist-Barth (Ford Fiesta R5) a 2'28"8; 5. Gryazin-Fedorov a 3'04"4; 11. Molinaro-Granai (Citroen C3 R5) a 16'56"0 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato Wrc2 Pro: 1. Greensmith 40 punti; 2. Rovanner 36; 3. Ostberg 25; 4. Pieniazek 12.

Campionato Wrc 2: 1. Veiby 40 punti; 2. Bonato 25 punti; 3. Lindholm e Fourmaux 18; 4. Kristofferson 15; 5. Yates 13.

FUOCHI ARTIFICIALI

I tradizionali fuochi artificiali giovedì sera hanno salutato la partenza cerimoniale della gara dall'ippodromo di Karlstad, che ha visto presenti molti tifosi ma non il pienone degli anni scorsi, e che era stata preceduta da una sessione di autografi. Stavolta invece a parte il crono di Torsby ci sono stati pochi fuochi artificiali sulle speciali della corsa scandinava.

GOMME

Erano stavolta 30 (shakedown incluso) le gomme a disposizione di ogni equipaggio al via della gara sulle Wrc Plus, mentre erano solo 24 per gli altri equipaggi. In totale erano 384 i chiodi presenti sulle gomme Michelin e Pirelli che sporgevano dai 7 agli 8 mm. Ovviamente i chiodi hanno fornito come d'abitudine ai pneumatici un grip davvero poderoso, basti pensare che sulla neve le vetture raggiungevano i 100 kmh in poco più di 100 metri.

FORD

Erano ben cinque le Ford Fiesta Wrc Plus seguite dalla MSport nella gara svedese. Oltre alle tre vetture Wrc ufficiali di Evans, Suninen e Tidemand, c'erano infatti la Fiesta Plus di Bertelli e quella del finlandese Tuohino.

COLIN CREST

Ha resistito il record stabilito due anni fa dal norvegese Eyvind Brynildsen a Colin Crest, che sulla Ford Fiesta Fiesta R5 nel secondo passaggio aveva saltato 45 metri ad una velocità di 165 km/h. Mads Ostberg, Jari Huttunen e Johan Kristofferson hanno infatti saltato stavolta "solo" 40 metri, seguiti da Ogier con 39 e dal nostro Lorenzo Bertelli con 38.

APRIPISTA

Anche in questa edizione del "Rally Sweden" al volante della Toyota C-HR in versione apripista c'era una vecchia conoscenza del rallyismo svedese, il mitico Per Eklund che ora ha ben 72 anni.



AL TRAGUARDO

Assoluta: Assoluta: 1. Pedersoli-Tomasi (Citroen DS3); 2. Longhi-Santini (Ford Fiesta); 3. Brusa-Cerutti (Ford Fiesta).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97

Pedersoli batte Longhi

DOPO UN DUELLO SPETTACOLARE LUCA REGOLA PIERO E VA A VINCERE PER LA TERZA VOLTA IN CARRIERA LA GARA BRESCIANA

Il dodicesimo rally di Franciacorta è vissuto sul bellissimo duello ravvicinato fra il bresciano Luca Pedersoli navigato da Anna Tommasi su Citroen DS3 del team "Vieffecorse" e il piemontese Piero Longhi (02"84) navigato da Gianmaria Santini su Ford Fiesta Wrc della Twister Italia. Chiude al terzo posto l'equipaggio Cesare Brusa navigato da Mario Cerutti su Ford Fiesta Wrc (32"52). Quindi tre wrc ai primi tre posti. Riavvolgiamo il film della gara, dopo cinque prove il distacco fra i due era di soli nove decimi.

L'ultima prova la ps 6 "Il tributo Daniel Bonara" è stata decisiva per l'assegnazione della vittoria. Spettacolo nello spettacolo lo hanno fatto i due protagonisti nel testa a testa (spettacolo che ha mandato in visibilibio il folto pubblico accorso nei due giorni della kermesse franciacortina baciata dal sole). A vincere è stato Luca Pedersoli che bisca la vittoria dell'anno scorso all'esordio della stagione che non sbaglia nulla e si lascia alle spalle il piemontese, iscrivendo così il proprio nome per la terza volta nell'albo d'oro della manifestazione. Nel gran finale è venuto a mancare il "pistaiolo" Stefano D'Aste navigato dalla sorella Linda con una Skoda Fabia R5 del te-

am HK Racing di Felice Re. D'Aste è stato l'unico a vincere una prova, con una R5, la terza della prima giornata in notturna, lasciandosi alle spalle Longhi (02") Cesare Brusa (03") con una Ford Fiesta wrc, e Pedersoli (05"). D'Aste si è dovuto ritirare nella quarta prova, la prima della seconda giornata, quando era in piena rimonta causa una toccata contro le gomme dopo un salto a metà prova. «Sono arrivato lungo, la pista era sporca non sono riuscito a fermarmi, ho sbattuto contro le gomme. Mi sono ripreso ma poco dopo, causa an-

che una vettura che mi ha stretto, mi sono dovuto fermarmi e ritirarmi». Peccato perché visto i "numeri" di Stefano il podio sarebbe stato alla sua portata. Grande attesa per il bresciano Luca Tosini, navigato dall'esperto Roberto Peroglio, che ha ancora una volta dimostrato "numeri", ma la cavalleria della sua Skoda Fabia R5 ha dovuto alzare bandiera bianca nei confronti delle più performanti Wrc. Alla fine ha concluso sesto (1'44"24). Da sottolineare il 17° posto assoluto e 1° di classe Super 2000 del giovanissimo Gabriel Di Pietro navigato dalla "vecchia volpe" Gigi Pirolo che al debutto nei rally ha dimostrato numeri. Così come l'esperto "Cicio" Dionisio che ha vinto nelle due ruote motrici. Grande soddisfazione da parte del patron Ettore Bonara, coadiuvato dal figlio Stefano che era al debutto nei rally e che si è classificato 13° assoluto con una Skoda Fabia R5, e dal direttore sportivo Francesco Tartamella. «Ottimo inizio di stagione - dice Bonara - belle macchine e tanto pubblico sulle tribune sono il miglior premio per gli sforzi e per le scelte fatte a inizio anno».

Attilio Tantini

Con la Fiesta Wrc Longhi ha chiuso alle spalle della DS3 di Pedersoli che ha centrato la seconda vittoria consecutiva a Franciacorta





CON LA KIA DOMINA

Con il passo del dominatore Gigi Galli non ha lasciato neanche le briciole ai rivali a Serre Chevalier e con la Kia Rio ha visto il tricolore riservato alle sfide su ghiaccio. Sotto, Simone Firenze che ha vinto il titolo tricolore col Kart Cross

fotografie CALDANI

Galli che tripletta!

GIGI SI IMPONE ANCHE NELLA CLASSICA PISTA ON ICE FRANCESE E CONQUISTA IL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ SU GHIACCIO

SERRE CHEVALIER - Con il passo del rullo compressore che ha contraddistinto le sue tre partecipazioni a The Ice Challenge 2019, Gigi Galli vince la corsa francese e fa suo il titolo 2019 del Campionato Italiano Velocità su Ghiaccio.

Il pilota livignasco si è presentato al via della gara delle Alpi francesi in ritardo di sei punti nei confronti di Ivan Carmellino, fatto che ha reso incerta fino alla terza e ultima manche l'assegnazione della corona tricolore. Ancora una volta, però, il campione valtellinese è risultato implacabile in pista e inavvicinabile per i suoi avversari. Miglior tempo nelle prove cronometrate di prima mattinata, ha vinto con autorevolezza le prime due manche, riuscendo ad imporsi con mestiere e tecnica nella terza, quando l'innalzarsi delle temperature e i passaggi dei 36 concorrenti avevano deteriorato il fondo ghiacciato. Cambiando traiettorie, per non prendere rischi, rimanendo però allo stesso tempo il più veloce in pista, Galli ha conquistato il successo che lo incorona re della serie bianca.

Gara poco fortunata per quello che sulla

carta era il suo principale avversario, ovvero Ivan Carmellino, secondo classificato in manche 1 e poi in crisi con il cambio della sua Punto Proto, fatto che a fine giornata ha relegato il tenace valsesiano in quinta posizione assoluta. Seconda piazza per Graziano Boetto, finalmente a suo agio con la Kia Rio che condivide con Gigi Galli, che ha preceduto un positivo Alessandro Pettenuzzo, veloce nelle prime due manche e accorto nella terza, quando il fondo ghiacciato in scioglimento minacciava

di compromettere quanto di buono realizzato fino a quel momento. Nota di merito per Rudi Bicciato, quarto assoluto, non solo per quanto fatto vedere in pista, ma per la capacità di ripristinare la sua Lancia Delta HF fortemente danneggiata nel capotone della scorsa settimana a Pragelato; sesto il ventenne Alessio Bormolini, che ha pagato lo scotto della minor potenza della sua Škoda Fabia R5, non perfettamente a proprio agio sulla pista fortemente innevata.

Fra i Kart Cross nuovo successo e conquista del titolo tricolore per Simone Firenze, nonostante il sette volte campione italiano Velocità su Terra abbia patito la rottura della catena di trasmissione nella seconda manche costringendolo ad un ritiro anticipato. Il successo nella prima e terza manche lo ha però issato sul gradino più alto del podio, accogliendo al suo fianco Armando Bracco, secondo e Raffaele Silvestri, terzo, autori di una battaglia sul filo del millesimo di secondo per tutta la giornata.

Sergio Zaffiro



IndyCar

Herta allo scoperto

COLTON È STATO IL PIÙ VELOCE DI TUTTI NEI TEST COLLETTIVI DELLA SERIE AD AUSTIN. A DIFFERENZA DI ALTRI, LUI NON S'È MAI NASCOSTO. ORA IL FIGLIO D'ARTE È PRONTO A SOGNARE

di Marco Cortesi





COLTON SUBITO PROTAGONISTA

Colton Herta è stato il grande protagonista nella prima uscita per la IndyCar che ha svolto la prima sessione di test collettivi sulla pista di Austin

L'IndyCar riparte dal Circuit Of The Americas di Austin, Texas. Sulla stessa pista che ospita il Gp degli Stati Uniti di F1, la categoria è tornata ad accendere i motori per una due giorni di test collettivi che ha messo in luce alcuni dei valori attesi per la stagione 2019, oltre a confermare il trend positivo del recente passato. Completato o quasi il mercato, con un'importante eccezione, lo schieramento della categoria si è confrontato con un tracciato per molti completamente nuovo, e tra l'altro complicato ulteriormente dalla pioggia che ha spazzato via la gomma presente sull'asfalto. Complici anche le condizioni, è stato importante il distacco rilevato dai tempi della Formula Uno: intorno ai 14 secondi il divario tra la pole di Lewis Hamilton dello scorso anno e il giro più veloce fatto registrare dal giovane rookie Colton Herta. Una situazione, come detto, propiziata anche dal meteo, ma che non ha rappresentato un problema. Con la riduzione del carico alare messa in atto dall'IndyCar alla ricerca di gare più spettacolari, le vetture hanno pagato dazio su una pista così veloce e tecnica. L'obiettivo però, non era sicuramente quello di cercare record, in particolare per gli stradali, ma di rendere la guida impegnativa, e mettere appieno alla prova i piloti. Per i nuovi innesti della stagione 2019, in particolare gli svedesi Marcus Ericsson e Felix Rosenqvist, si è trattato del primo raffronto ufficiale, anche se i due si erano già sfidati una settimana prima per una sessione organizzata dalle squadre a Laguna Seca. Nonostante i tanti, blasonati protagonisti di qualità, a mettere a segno il miglior tempo assoluto alla fine della due giorni di prove è stato Herta che, col supporto della famiglia di magnati del baseball Steinbrenner, ha girato col team Harding: la scuderia ha però di fatto costruito un "ponte" con l'Andretti Autosport, che gestirà in toto la vettura. Herta è stato sin da subito tra i più veloci, e ha costantemente visto il suo nome in cima alle classifiche. Il figlio di Bryan Herta non si è mai nascosto, al contrario degli altri, tant'è che ha spesso lasciato il gruppo indietro con distacchi importanti. Tuttavia, anche grazie

a una vettura senz'altro a posto, si è fatto notare. L'ultimo giorno, a emergere nel pomeriggio è stato Alexander Rossi, che entra nella stagione 2019 con la voglia di rifarsi dopo la beffa subita da Scott Dixon l'anno scorso. Rossi appare sempre più maturo e preparato, e tutti sperano che il progresso visto nelle ultime due annate sia destinato a continuare: sarebbero problemi per tutti. Certo è che la politica giovanile di Andretti sta sicuramente pagando, tanto da essere diventata un modello per gli altri. In lotta con Herta, in particolare nella prima sessione, si è portato Ericsson, che era di gran lunga quello con più chilometri alle spalle ad Austin, avendo preso parte a quattro edizioni del Gran Premio degli USA. Alla fine, alle spalle di Herta e Rossi hanno concluso tre veterani, nonché ex campioni della serie, come Will Power, Ryan Hunter-Reay e Simon Pagenaud.

Rosenqvist e O'Ward ai poli opposti

Sono stati due i nomi sulla cresta dell'onda ad Austin, per motivi diametralmente opposti: quelli di Felix Rosenqvist e Patricio O'Ward. Il pilota svedese è forse stato il primo e più pregiato colpo del

I MIGLIORI TEMPI NELLA SESSIONE DI TEST IN TEXAS

1.	Colton Herta	Dallara-Honda	HSR	1'46"6258
2.	Alexander Rossi	Dallara-Honda	Andretti	1'46"8535
3.	Will Power	Dallara-Chevy	Penske	1'47"1044
4.	Ryan Hunter-Reay	Dallara-Honda	Andretti	1'47"1757
5.	Simon Pagenaud	Dallara-Chevy	Penske	1'47"2116
6.	Felix Rosenqvist	Dallara-Honda	Ganassi	1'47"2941
7.	Graham Rahal	Dallara-Honda	RLL	1'47"3662
8.	Scott Dixon	Dallara-Honda	Ganassi	1'47"3684
9.	James Hinchcliffe	Dallara-Honda	SPM	1'47"5379
10.	Santino Ferrucci	Dallara-Honda	Coyne	1'47"5970
11.	Josef Newgarden	Dallara-Chevy	Penske	1'47"6625
12.	Helio Castroneves	Dallara-Chevy	Penske	1'47"6949
13.	Takuma Sato	Dallara-Honda	RLL	1'47"7183
14.	Marcus Ericsson	Dallara-Honda	SPM	1'47"7958
15.	Jack Harvey	Dallara-Honda	SPM	1'47"8892
16.	RC Enerson	Dallara-Chevy	Carlin	1'47"9094
17.	Marco Andretti	Dallara-Honda	Andretti	1'47"9993
18.	Sebastien Bourdais	Dallara-Honda	Coyne	1'48"0166
19.	Matheus Leist	Dallara-Chevy	Foyt	1'48"1485
20.	Zach Veach	Dallara-Honda	Andretti	1'48"1888
21.	Ed Jones	Dallara-Chevy	ECR	1'48"1955
22.	Max Chilton	Dallara-Chevy	Carlin	1'48"3640
23.	Spencer Pigot	Dallara-Chevy	ECR	1'48"3987
24.	Tony Kanaan	Dallara-Chevy	Foyt	1'48"5553
25.	Kyle Kaiser	Dallara-Chevy)	Juncos	1'48"8496

mercato, mentre il messicano è ancora in cerca di una destinazione nonostante un finale 2019 brillantissimo. Partendo da Rosenqvist, chi lo conosce si aspettava che l'ex campione della Formula 3 europea, nonché due volte vincitore del Grand Prix di Macao, impressionasse sin da subito. Così è stato: Rosenqvist si è subito rivelato all'altezza di Scott Dixon, pilota con cui ha molto in comune, a partire dal fatto di essere come lui riconosciuto uno dei migliori a non essere arrivato in Formula Uno. Negli States, non molti però si attendevano che arrivasse a mettere dietro il neozelandese fin dalle prime apparizioni, piazzando il sesto riscontro assoluto al termine delle prove. Normalmente, i fan e gli addetti ai lavori statunitensi hanno un po' la tendenza a sopravvalutare i propri piloti, o comunque i piloti che hanno fatto la "scuola" americana, rispetto a tutti gli altri.

Dopo l'esperienza di Wickens, c'è il sospetto che un altro protagonista cresciuto "all'europea" arriverà a rompere le uova nel paniere. All'opposto, O'Ward si trova, a meno di un mese dall'inizio del campionato, senza una squadra. Nell'ultimo appuntamento del 2018, da debuttante assoluto, aveva lasciato di stucco tutto il paddock piazzando la vettura motorizzata Chevy del team Harding al quinto posto assoluto in qualifica, mettendosi dietro gente come Rossi, Power, Pagenaud. La sua prestazione era stata talmente degna di nota che per lui era arrivato l'accordo per la disputa dell'intera stagione 2019. A pochi giorni dal via delle ostilità, sono emerse però difficoltà di budget per la squadra, che avrebbero comportato un part-time. O'Ward, che ha dalla sua un bonus da oltre 1 milione vinto in Indy Lights, ha quindi salutato la compagnia, e ha anche rifiutato un'offerta da parte di Michael Andretti, che l'avrebbe voluto per le prime otto gare su una macchina ufficiale. Il diciannovenne di Monterrey vuole correre per tutta la stagione, e ha fatto una grande scommessa, ma dopo l'apparizione di Sonoma gode di tantissima stima da parte dei Team Principal. Non è ancora chiaro chi potrebbe dargli spazio, dato che quasi tutti i posti sono occupati, però c'è il sentore che qualcosa possa accadere a breve. Gli ultimi scampoli di mercato riguardano anche il team Carlin, che dopo aver ovviamente confermato Max Chilton, legato a doppio filo con la compagine di Trevor Carlin, sta cercando di riempire il secondo sedile che dovrà, per incamerare i bonus finanziari, essere utilizzato per tutta la stagione. Al momento, Charlie Kimball ha firmato per cinque appuntamenti, mentre il brasiliano RC Enerson ha provato per entrambi i giorni ad Austin e potrebbe colmare la partecipazione nei restanti round.

I due "player" sono Alonso e Wickens

Se nel mercato dell'IndyCar in ottica inizio stagione, spiccano due nomi, sono due anche i "player" che, pur non scendendo in pista, continuano a rivestire una certa importanza, sia sportivamente che in termini di valori rappresentati: Robert Wickens e Fernando Alonso. Il pilota del team Schmidt continua la dura riabilitazione per recuperare dalle lesioni al midollo spinale riportate nel tremendo inci-



ROSENQVIST IN EVIDENZA

Sopra, O'Ward ancora a caccia di un sedile per il 2019. Sotto, Rosenqvist subito in luce nei test e in basso, Power che nei test in Texas ha fatto segnare il terzo miglior tempo

dente dello scorso agosto a Pocono, e sta facendo progressi straordinari. Addirittura, alla fine di gennaio è stato in grado di pedalare su una cyclette senza alcun ausilio – pur se a fatica – e, aiutato da un esoscheletro, sta lentamente riacquistando mobilità: la gamba sinistra lo sostiene senza assistenza, e anche la destra sta iniziando a rispondere. Wickens ha addirittura già ricominciato l'allenamento dedicato al motorsport, potenziando i muscoli del collo e lavorando su concentrazione e reattività. Alla presentazione del team Schmidt erano state mostrate tre vetture, la sua insieme a quelle di Hinichcliffe e Ericsson, ma pochi pensavano la cosa fosse più che una iniziativa a supporto. Visti i continui progressi, sembra ora esserci quasi la certezza che, in un modo o nell'altro, prima o poi, Wickens tornerà in pista.

Per quanto riguarda invece Alonso e la McLaren, stanno cadendo i veli sulla partecipazione alla 500 Miglia di Indianapolis con la McLaren. Come è naturale che fosse, la scuderia britannica, praticamente a digiuno per quanto riguarda Indy e le gare su ovali, si troverà un partner, e sembra che possa essere Carlin a supportare l'asturiano in occasione della classica dell'Indiana. Una scelta sicuramente fuori dagli schemi, quella di affidarsi ad una struttura che ha debuttato lo scorso anno, ma si punta molto sulle sinergie esistenti. Ad assistere la McLaren, ovviamente, anche ingegneri interni, e del personale di casa Chevrolet. Non sarà comunque facile per Alonso passare dal team Andretti, corazzata che, negli ultimi anni, è sempre stata la favorita a Indianapolis, ad un ruolo di outsider, ma sarà sicuramente interessante vedere il risultato della scelta: non sono escluse sorprese, come sempre nella tradizione di Indy. ●





Con due vittorie Boguslavskiy-Schandorff hanno inaugurato la loro stagione nel Super Trofeo Lamborghini Middle East

A ritmo di Lambo

PER IL TERZO ANNO DI FILA È STATA LA SERIE MIDDLE EAST AD INAUGURARE LA STAGIONE DEL SUPER TROFEO. ECCO COME

DUBAI - Per il terzo anno di fila è stata la serie Middle East a inaugurare la stagione del Lamborghini Super Trofeo: una sorta di anteprima dei tre maggiori campionati continentali che si disputano in Europa, Asia e Nord America. Il via da Dubai, che ha ospitato il primo dei due

appuntamenti; un format inedito, con un round in meno ma tre gare (e non due come in passato) per ciascun weekend. Tre come le vittorie messe a segno da Timur Boguslavskiy e Frederik Schandorff, entrambi al loro secondo anno di esperienza nel monomarca riservato alle

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Boguslavskiy-Schandorff. Gara-2: 1. Schandorff-Boguslavskiy. Gara-3: 1. Boguslavskiy-Schandorff.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97

vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese. L'equipaggio del team Target Racing ha fatto il pieno di punti, anche se i due podi conquistati con l'Fff Racing da Juuso Puhakka e Takashi Kasai, nonostante il ritiro in gara 3, ha consentito loro di tenere aperta una "finestra" nell'ottica della classifica della maggiore classe.

Bene anche Axcil Jefferies, in pole al termine della sessione di qualifica, ed il suo nuovo compagno Ramez Azzam, quest'ultimo autore di un eccellente debutto sulla Super Trofeo Evo del team Konrad Motorsport. Jefferies, campione Pro 2017 e lo scorso anno vincitore del titolo Pro-Am con la "lady" Carrie Schreiner e la stessa squadra tedesca, ha inizialmente fatto il ritmo in gara-1. Almeno fino a quando ha lasciato il volante al suo compagno, scivolato poi secondo dietro a Schandorff. Per Puhakka e Kasai è arrivato invece il terzo posto. Schandorff e Boguslavskiy si sono poi imposti anche in gara-2, condizionata anche da una tempesta di sabbia. Posizioni invertite alle loro spalle per Kasai-Puhakka e Azzam-Jefferies, nell'ordine secondi e terzi. In gara 3 la sorpresa è stata quella di Vincent Schwartz, esordiente di lusso con un'altra vettura del team Konrad Motorsport, terzo assoluto e come nelle due precedenti gare leader della classe Am. Ancora una vittoria per Boguslavskiy-Schandorff e ancora un secondo posto di Jefferies-Azzam. Un testacoda ha viceversa messo fuori dai giochi Kasai.

La vittoria ottenuta nella Lamborghini Cup ha permesso a Gabriele Murrone di chiudere davanti nella classifica; il pilota della GDL Racing ha "capitalizzato" al meglio la trasferta di Dubai, a dispetto delle due affermazioni conquistate nelle prime due gare dall'olandese Gerard Van der Horst, adesso indietro di sole sei lunghezze.

Dario Lucchese





Cavallini a briglia sciolta

IN BAHRAIN È RICOMINCIATA L'AVVENTURA DEL MONOMARCA DELLA CASA DI MARANELLO. UN'APERTURA ANTICIPATA MA SUBITO BELLA E SPETTACOLARE. ECCO COM'È ANDATA

Non sono mancate le emozioni sul circuito di Sakhir, in Bahrain, per il primo appuntamento del Ferrari Challenge Europe, disputato in anticipo secondo il "tradizionale" calendario di gare proposto in questi ventisette anni dal monarca del Cavallino. Un weekend inedito sia perché le 488 Challenge affrontavano per la prima volta il tracciato nel deserto a pochi chilometri da Manama, quanto per la scelta del periodo in cui dare il via alla stagione. Una scelta, va detto, particolarmente azzeccata ed apprezzata dai piloti che, per ricambiare, hanno dato vita a gare combattute con molti colpi di scena.

Trofeo Pirelli: Schirò va di corsa

Se il buongiorno si vede dal mattino, la stagione che attende i piloti del Trofeo Pirelli si preannuncia entusiasmante. Le gare hanno infatti proposto uno spettacolo di alto livello con cinque piloti in grado di ambire al successo finale e duelli tanto vibranti quanto corretti. Il più felice è il debuttante (nella serie) Niccolò Schirò che torna in Europa con una vittoria ed un secondo posto che gli consentono di guadagnare la leadership in campionato con due punti di vantaggio su Louis Prette. Il pilo-



PER 12 PILOTI ERA LA PRIMA ESPERIENZA SULLA 488 CHALLENGE

Ma quanti debuttanti!

Il Ferrari Challenge Europa entra nel suo ventisettesimo anno ma non passa mai di moda, come testimonia il numero di debuttanti che anche in questa stagione hanno deciso di scegliere le 488 Challenge per confrontarsi con gli altri specialisti di questo monomarca. Non deve pertanto sorprendere come al via del round in Bahrain ci siano ben dodici piloti alla loro prima esperienza con questa vettura da oltre 670 cavalli. Tra questi, spiccano due nomi su tutti: Niccolò Schirò ed Emanuele Maria Tabacchi. Il primo, già campione europeo di Formula 3 Open, ha chiarito fin da subito la sua candidatura al titolo nel Trofeo Pirelli, grazie ad un primo ed un secondo posto, quest'ultimo ottenuto al termine di una rimonta formidabile. Emanuele Maria Tabacchi, invece, è al suo debutto nel mondo delle competizioni; dopo aver iniziato un percorso di avvicinamento alla categoria attraverso il cosiddetto "Club Challenge", un'attività che permette ai clienti di scendere in pista con le vetture da corsa del Cavallino senza la pressione derivante dalla gara, ha dominato nella categoria Pirelli AM con due primi posti, uno dei quali conquistato partendo dall'ultima posizione in griglia. Anche altri due debuttanti nel Trofeo Pirelli, il francese Thomas Neubauer e l'italiano Alessandro Bonacini hanno dimostrato di poter dire la loro nella lotta per il titolo assoluto. Il primo, con una solida esperienza nelle monoposto nonostante la giovane età, è salito sul podio in Gara-2 mentre il secondo è stato uno dei protagonisti dell'intero fine settimana. Da segnalare, nella Pirelli AM anche la presenza del diciassettenne Frederik Espersen. Il pilota danese è stato autore di due buone gare dove è riuscito ad accumulare esperienza che gli tornerà utile già dal prossimo appuntamento di Valencia.

ta di Formula Racing ha messo in mostra due prestazioni molto convincenti e, assieme al portacolori di Rossocorsa, lascia il Bahrain con un successo ed un terzo posto. I due dovranno fare i conti con l'esperto Sam Smeeth e Alessandro Bonacini, molto competitivi durante il weekend e forse in debito con la fortuna.

Trofeo Pirelli AM: Tabacchi inarrestabile

Se nel Trofeo Pirelli l'equilibrio e l'incertezza sembrano poter caratterizzare la categoria, nella Pirelli AM il debuttante Emanuele Maria Tabacchi ha espresso la sua candidatura per il successo finale con una supremazia evidente sui suoi avversari. Il pilota di Rossocorsa ha infatti dominato entrambe le gare nonostante la caparbia resistenza di Jack Brown che è salito per due volte sul podio. L'esperienza di Christian Overgaard e la costanza di Martin Nelson potranno essere molto utili nelle prossime gare, così come la grinta e la voglia di vincere di Manuela Gostner, tenace in Gara-2, chiusa al quarto posto nonostante un contatto.

Coppa Shell: un avvio col botto

La Safety Car è stata un'ospite quasi fissa delle due gare della Coppa Shell, caratterizzate da molti incidenti che hanno tolto un po' di interesse alle corse. La prima gara, in particolare, è stata ricca di contatti tanto che si è conclusa in regime di bandiera rossa dopo un duplice ingresso della Safety. Nonostante questo, c'è chi può ritenersi particolarmente soddisfatto: è il libanese Tani Hanna, vecchia conoscenza del Challenge, che conquista un primo ed un secondo posto che gli consentono di precedere di dieci punti in classifica lo svedese Christian Kinch e l'americano James Weiland, il pilota che più di ogni altro può recriminare contro la sfortuna dopo il successo in Gara-1.

Coppa Shell AM: Smolka vincente

La polacca Agata Smolka ha invece riportato sul gradino più alto del podio una ragazza, dopo i due precedenti di Fabienne Wohlwend e Manuela Gostner, raggiungendo così l'obiettivo che aveva dichiarato sin dalla vigilia. Per sua sfortuna, il bis non è arrivato in Gara-2 a causa di un incidente che l'ha esclusa dalla corsa già nelle prime fasi. Ad approfittarne è stato il belga Laurent De Meeus che con due prove interessanti porta a casa i punti necessari per lasciare il Bahrain in testa alla classifica proprio davanti alla Smolka e Peter Christensen, vincitore in Gara-2. ●



PER SCHIRO

UN 1° E UN 2° POSTO

Il primo round del Ferrari Challenge Europa è scattato nello scorso week end in Bahrain. Niccolò Schirò al debutto nella serie è stato subito incisivo conquistando una vittoria e un secondo posto



Sfida all'ultimo respiro

UNA BANDIERA ROSSA
ALLUNGA LA GARA
E L'ESPERIENZA
DI DI GRASSI
HA LA MEGLIO: BATTE
DA COSTA E TRIONFA
A BATTERIE SCARICHE

Fulvio Cavicchi

Ultimo giro da urlo

Prima rocabolesca vittoria in stagione 5 per Lucas Di Grassi che grazie a un ultimo giro da urlo ha regalato un successo fantastico all'Audi







Di sicuro non si può dire che la gara messicana della Formula E non sia stata emozionante, con il sorpasso decisivo per la vittoria non all'ultima curva bensì addirittura all'ultimo metro prima della bandiera a scacchi! Alla fine ha festeggiato l'esperto Lucas di Grassi, che ora si è davvero rilanciato in campionato. Chiave è stata la bandiera rossa dopo cinque minuti di gara per il volo di Nelson Piquet sulle ruote di Jean-Éric Vergne. Da regolamento il tempo di gara, intanto che i commissari liberavano la pista dall'enorme numero di detriti, sarebbe dovuto continuare a correre e quindi tolto dal totale, ma visto che dopo la gara non vi era altro nel programma è stato raggiunto intanto che le auto uscivano dalla corsia box e si è ripartiti con 40 minuti ancora da correre. Però i piloti avevano fatto altri giri dopo il botto tra il prendere la bandiera, tornare ai box e poi tornare a schierarsi in griglia e così tutti i piloti sono arrivati vicinissimi alla fine della batteria e gli ultimi due passaggi sono stati un economy-run con tanti rischi presi provando ad attaccare e difendersi. Ne ha pagato dazio il sorprendente Pascal Wehrlein, mentre la grande esperienza del brasiliano dell'Audi si è vista in azione e gli ha regalato un successo davvero importante per lui e la squadra.

Volti tristi in Mahindra per la vittoria persa, ma intanto Jérôme D'Ambrosio è tornato in testa al campionato piloti ed il marchio indiano è leader in quello team. Segno insomma che la formazione di Mumbai è realtà ed è quindi giusto contarla nel lotto dei favoriti assieme ad Audi e Bmw. Mentre invece da questo gruppo pare uscirne la Ds Techeetah, che a Riad era persa avere un net-

D'Ambrosio resta leader

Sopra, Da Costa, ora 2° in campionato, battuto a Città del Messico da Di Grassi, a lato. Sotto a destra, D'Ambrosio che grazie al quarto posto conquistato mantiene la vetta del campionato. Nell'altra pagina, l'autore della pole Wehrlein con patron Agag



to vantaggio su tutti gli altri. Ma dopo quattro gare ormai non si può più parlare di episodi quando hai i tuoi (ottimi) piloti sesto e settimo in campionato e la squadra è quarta con un solo punto di vantaggio su di una rimontante formazione ufficiale di Ingolstadt che ha già messo la freccia per il sorpasso. Certamente il campione in carica Jev è stato sfortunato a Città del Messico, incontrando fin troppo da vicino entrambe le Jaguar, però lo scorso anno era stata la sua capacità di prendere il massimo dei punti possibili ogni ga-



Un gran Wehrlein elettrico

QUELLO DEL TEDESCO DI MAHINDRA È DAVVERO UN DEBUTTO FRAGOROSO

Terza gara di sempre per l'ex Manor e Sauber in Formula Uno Pascal Wehrlein, in un campionato dove praticamente ogni gara dimostra quanto l'esperienza sia fondamentale per ottenere il massimo da una macchina così particolare e difficile. In più c'è la gestione della batteria, che solo i piloti attivi nel mondiale Endurance conoscono parzialmente (e difatti spesso è proprio da lì che vengono presi). Infine si corre su piste che ovviamente un debuttante non può conoscere e su cui non si può fare esperienza in anticipo essendo praticamente tutti dei cittadini, ad eccezione della gara di sabato scorso dove però si corre su una versione particolare della pista realizzata solo nel weekend di gara. In più il tedesco ha saltato il primo weekend della stagione per problemi contrattuali. Nonostante tutto questo, a Marrakech è andato subito forte nelle prove ma la sua gara è durata pochi metri perché tamponato alla prima staccata. In compenso a Santiago del Cile ha chiuso secondo sconvolgendo tutti, mentre a Città del Messico ha fatto segnare la pole position con addirittura tre decimi di vantaggio sulla vecchia volpe Lucas di Grasi, ed è arrivato a pochi centimetri da un clamoroso successo che solo l'inesperienza sul conservare e ricaricare la batteria gli ha tolto. Poi la penalizzazione di cinque secondi sul taglio della chicane difendendosi dagli attacchi del brasiliano lo ha fatto "precipitare" sesto anziché nuovamente sul secondo gradino del podio, anche se pare ormai certo che il campionato abbia scoperto un suo nuovo leader.

Ma soprattutto gli indiani di Mahindra pare abbiano nuovamente fatto centro, dopo che in Stagione 3 avevano fatto lo stesso portando nella serie Felix Rosenqvist, che ugualmente era stato subito capace di salire sul podio già alla sua seconda gara. Decisamente le squadre dovrebbero analizzare il talent scout ed i metodi di allenamento della formazione di Dilbagh Gill, perché in questo campo sono davvero i migliori!





ra a portarlo al successo ed oggi è al suo secondo zero consecutivo, segno che non dispone più del vantaggio di Stagione 4 che gli permetteva di sfruttare quel minimo vantaggio in velocità come sicurezza per stare lontano dai guai. Al contrario il secondo posto (dopo i 5 secondi di penalità a Wehrlein) di António Félix Da Costa rivaluta ancora la grande annata di debutto di Bmw. Il portoghese è salito sul podio guidando con un volante tutto storto per un contatto con Sébastien Buemi dopo la ripartenza ed è secondo in campionato, mentre la Casa di Monaco di Baviera è terza forza. Tutti sognerebbero di partire subito al top in questa maniera in un campionato così difficile e di alto livello come la Formula E! Bravo Sam Bird a fare "le nozze con i fichi secchi", arrivando a conquistare due punti che ovviamente non gli consentono di rimanere al vertice della classifica ma che comunque sono un buon modo di cade-

Massa chiude 8°

Sopra, Vergne e sotto in azione Massa giunto 8°. Meglio di lui ha fatto il suo compagno alla Venturi Edo Mortara che è salito sul terzo gradino del podio

re, visto che è dovuto partire ultimo in griglia e riesce a rimanere terzo nel ranking ad un soffio da Félix Da Costa. Mentre la Virgin Racing è addirittura seconda nonostante la brutta giornata di Robin Frijns, quindi tutto ancora aperto per il team-clienti Audi.

Infine sicuramente va segnalata la bella prova di Nissan, anche se il risultato finale conservato nei libri di storia non lo dimostrerà. Buemi e Oliver Rowland sono stati al top tutta la gara ed erano quarto e terzo ad inizio ultimo giro, ma il team ha sbagliato i calcoli sulla batteria rimanente e quindi non sono riusciti a tagliare il traguardo.

Ma di sicuro la prestazione sull'Autodromo Hermanos Rodríguez ha chiaramente dimostrato che il team e.dams è sempre quello che aveva reso dominante la Renault ed è lecito attendersi che anche il marchio giapponese arrivi presto alla vittoria.





Mortara sale sul podio

LA PENALIZZAZIONE A WEHRLEIN E LE DUE NISSAN A SECCO LANCIANO REGALANO A EDO IL 3° POSTO

Se il quarto posto della terza tappa di Stagione 5 in Cile poteva sembrare più una eccezione, visto il passo dimostrato dalla squadra nelle prime due, il podio conquistato in Messico da Edoardo Mortara è davvero ottimo e dimostra che la Venturi sta cercando di cambiare marcia. L'ul-

timo giro dell'E-Prix di sabato «è stato come Natale», si è lasciato scappare l'elvetico. La penalizzazione a Wehrlein e le due Nissan a secco, assieme al fatto di essersi ritrovato con più energia a disposizione nella batteria degli altri a fine gara, sono stati chiari per lui per risalire dal nono posto al ter-

zo posto durante l'ultimo giro, permettendogli di conquistare a sorpresa il primo podio della stagione per Venturi. «Alla fine della gara avevo talmente tanta energia ancora a disposizione che potevo farci un barbecue», ha scherzato Edo. «Raggiunto il gruppo di testa ero già sesto, e per noi quella è già una posizione di vertice, da prendere e sperare che non accada nulla che rovini il risultato. Poi è arrivato Natale durante l'ultimo giro! Due macchine si sono fermate, poi una ha avuto una penalizzazione, ed io ho pensato, 'sì, Babbo Natale esiste!'. Avevo visto che le Nissan stavano davvero faticando, cosa che mi ha sorpreso dato che la gara era stata facile per la gestione dell'energia. Si sono fermati davanti a me, e più avanti c'e-

ra lotta ed ho iniziato a pensare che avrebbero potuto esserci dei contatti e sarei potuto salire sul podio. Ed è successo!». Parlando della sua tattica di risparmio energetico con Motorsport.com, Mortara ha spiegato che «Il segreto era fare una gara intelligente ed efficiente, mantenendo la calma. Essendo nel retro del gruppo di testa, non volevo correre troppi rischi ed ho cercato di essere intelligente. Ho dovuto fare solo un sorpasso su Felipe, per risalire sesto. Fondamentale è stato gestire bene il momento di utilizzo dell'Attack Mode: nella prima parte della gara, quando ero alle sue spalle, avevo un passo migliore e quindi ho potuto risparmiare energia ed aspettare, non prendendo rischi dato che è il mio compagno di squadra. Poi ho azzeccato il momento per usarlo e nel finale non volevo consumare troppa energia, quindi ho sfruttato di più le gomme e lasciato scivolare la macchina. Sono contento del passo che ho tenuto».

CLASSIFICHE

Città del Messico, 16 febbraio 2019

Gara: 1. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler), 45 giri in 1h13'15"422, alla media di 77,0 km/h; 2. Félix Da Costa (Bmw I Andretti Motorsport) a 0"436; 3. Mortara (Venturi Formula E Team) a 0"745; 4. D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 1"159; 5. Lotterer (Ds Techeetah Formula E Team) a 1"785; 6. Wehrlein (Mahindra Racing) a 5"210; 7. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 5"800; 8. Massa (Venturi Formula E Team) a 8"084; 9. Bird (Envision Virgin Racing) a 8"356; 10. Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 8"438; 11. Frijns (Envision Virgin Racing) a 9"044; 12. Turvey (Nio Formula E Team) a 11"252; 13. Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 19"153; 14. Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 20"471; 15. Dillmann (Nio Formula E Team) a 20"871; 16. Paffett (Hwa Ag) a 23"272; 17. López (Geox Dragon) a 41"542; 18. Vandoorne (Hwa Ag) a 43"425; 19. Nasr (Geox Dragon) a 1'56"160.

Giro più veloce: Wehrlein (Mahindra Racing) in 1'01"112, alla media di 123,236 km/h

Classifica Piloti: 1. d'Ambrosio 53 punti; 2. Félix Da Costa 46; 3. Bird 45; 4. di Grassi 34; 5. Wehrlein 30; 6. Lotterer 29; 7. Frijns, Vergne e Evans 28; 10. Mortara 27; 11. Abt 22; 12. Sims 18; 13. Buemi 15; 14. Rowland 6; 15. Turvey e Massa 4; 17. López 2; 18. Piquet Jr. 1.

Classifica Squadre: 1. Mahindra Racing 83 punti; 2. Envision Virgin Racing 73; 3. Bmw I Andretti Motorsport 64; 4. Ds Techeetah Formula E Team 57; 5. Audi Sport Abt Schaeffler 56.



”

Il segreto era fare una gara intelligente ed efficiente mantenendo la calma

Edo Mortara

Leclassefiche

VELOCITÀ

LAMBORGHINI MIDDLE EAST

Resoconto della gara a pag. 87
Dubai, 16-17 febbraio 2019

Gara-1: 1. Boguslavskiy-Schendorff (Target Racing) 25 giri in 51'36"128, alla media di 156,668 km/h (1. Pro); 2. Jefferies-Azzam (Konrad Motorsport) a 18'450 (1. Pro-Am); 3. Puhakka-Kasai (Fff Racing Team) a 32'908; 4. Afanasiev-Liquorish (ArtLine Team Georgia) a 36'562; 5. Schwartz (Konrad Motorsport) a 1'03'631 (1. Am); 6. Au-Wong (Wong Chong Yau Runme) a 1'09'934; 7. Lewandowski-Obuchowski (Gt3 Poland) a 1'17'246; 8. Larsson-Olsson (Target Racing) a 1'20'321; 9. Abkhazava-Schlegelmilch (ArtLine Team Georgia) a 1'20'572; 10. Padovani (ArtLine Team Georgia) a 1'38'661; 11. Huilin (T Squared Racing) a 1'46'345; 12. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1'54'135 (1. Lamborghini Cup); 13. Murrone (GDL Racing) a 1'57'000; 14. Moczulski-Feige (Gt3 Poland) a 1 giro.

Giro più veloce: il 2° di Afanasiev in 1'58"873.

Gara-2: 1. Schandorff-Boguslavskiy (Target Racing) 25 giri in 51'51"030, alla media di 155,929 km/h (1. Pro); 2. Kasai-Puhakka (Fff Racing Team) a 6'276; 3. Azzam-Jefferies (Konrad Motorsport) a 6'697 (1. Pro-Am); 4. Liquorish-Afanasiev (ArtLine Team Georgia) a 12'866; 5. Schwartz (Konrad Motorsport) a 28'899 (1. Am); 6. Obuchowski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 33'528; 7. Olsson-Larsson (Target Racing) a 36'994; 8. Huilin (T Squared Racing) a 43'187; 9. Padovani (ArtLine Team Georgia) a 43'511; 10. Wong-Au (Wong Chong Yau Runme) a 51'078; 11. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1'18'907 (1. Lamborghini Cup); 12. Murrone (GDL Racing) a 1'29'758; 13. Feige-Moczulski (Gt3 Poland) a 1'49'047.

Giro più veloce: il 22° di Boguslavskiy in 1'59"239.

Gara-3: 1. Boguslavskiy-Schendorff (Target Racing) 25 giri in 51'38"753, alla media di 156,547 km/h (1. Pro); 2. Jefferies-Azzam (Konrad Motorsport) a 20'455 (1. Pro-Am); 3. Schwartz (Konrad Motorsport) a 34'108 (1. Am); 4. Huilin (T Squared Racing) a 1'03'173; 5. Abkhazava-Schlegelmilch (ArtLine Team Georgia) a 1'03'419; 6. Olsson-Larsson (Target Racing) a 1'08'519; 7. Padovani (ArtLine Team Georgia) a 1'13'800; 8. Lewandowski-Obuchowski (Gt3 Poland) a 1'16'387; 9. Au-Wong (Wong Chong Yau Runme) a 1'32'346; 10. Afanasiev-Liquorish (ArtLine Team Georgia) a 1'37'539; 11. Moczulski-Feige (Gt3 Poland) a 1

giro; 12. Murrone (GDL Racing) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 13. Puhakka-Kasai (Fff Racing Team) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Boguslavskiy in 1'59"519.

Il campionato dopo 3 gare - Pro: 1. Boguslavskiy-Schendorff 48 punti; 2. Kasai-Puhakka 36.

Pro-Am: 1. Azzam-Jefferies 47 punti; 2. Afanasiev-Liquorish 34; 3. Feige-Moczulski 26; 4. Abkhazava-Schlegelmilch 23.

Am: 1. Schwartz 48 punti; 2. Larsson-Olsson e Lewandowski-Obuchowski 28; 4. Huilin 25; 5. Au-Wong 22; 6. Padovani 20.

Lamborghini Cup: 1. Murrone 39 punti; 2. Van der Horst 33.

Team: 1. Target Racing 45 punti; 2. Konrad Motorsport 34; 3. ArtLine Team Georgia e Fff Racing Team 22; 5. Gt3 Poland 12; 6. T Squared Racing 11; 7. Wong Chong Yau Runme 8.

RALLY

WRC

Rally di Svezia

Resoconto della gara a pag. 72
Torsby (Sve), 14-17 febbraio 2019

Absoluta: 1. Tanak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) in 2.47'30"0; 2. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC) a 53"7; 3. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 56"7; 4. Mikkelsen-Jøger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'05"4; 5. Evans-Martin (Ford Fiesta WRC) a 1'08"2; 6. Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC) a 1'38"8; 7. Loeb-Elena (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'49"7; 8. Tidemand-Floene (Ford Fiesta WRC) a 3'37"7; 9. Veiby-Andersson (Volkswagen Polo GTI R5) a 6'34"0; 10. Tuohino-Markkula (Ford Fiesta WRC) a 8'21"4; 11. Østberg-Eriksen (Citroën C3 R5) a 8'24"5; 12. Lindholm-Korhonen (Volkswagen Polo GTI R5) a 8'37"5; 13. Kristoffersson-Skjærmoen (Volkswagen Polo GTI R5) a 8'53"6; 14. Bergkvist-Barth (Ford Fiesta R5) a 9'02"8; 15. Gryazin-Fedorov (Škoda Fabia R5) a 9'38"4; 16. Brynildsen-Gulbæk (Škoda Fabia R5) a 11'08"3; 17. Solberg-Minor (Petrasko (Škoda Fabia R5) a 11'09"5; 18. Rovannerä-Halttunen (Škoda Fabia R5) a 11'43"7; 19. Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta R5) a 13'13"4; 20. Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta WRC) a 13'25"3; 21. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 14'44"4; 22. Flodin-Bergsten (Škoda Fabia R5) a 15'40"1; 23. Suninen-Salminen (Ford Fiesta WRC) a 16'24"5; 24. Monelius-Edvardsson (Škoda Fabia R5) a 18'37"7; 25. Yates-Morgan (Škoda Fabia R5) a 19'23"4; 26. Blomberg-Bood (Škoda Fabia R5) a 21'18"4; 27. Karlsson-Nilsson (Mitsubishi Mirage R5) a 22'02"5; 28. Molinaro-Granai (Citroën C3

R5) a 23'30"0; 29. Ogier-Ingrasia (Citroën C3 WRC) a 24'19"0; 30. Kristensson-Appelskog (Ford Fiesta MK8 R2T) a 27'18"9; 31. Poom-Järveoja (Ford Fiesta MK8 R2T) a 28'50"1; 32. Roman-Granberg (Škoda Fabia R5) a 28'52"0; 33. Solans-Barreiro (Ford Fiesta MK8 R2T) a 31'28"1; 34. Williams-Hall (Ford Fiesta MK8 R2T) a 34'12"3; 35. Johnston-Kihurani (Ford Fiesta MK8 R2T) a 39'02"0; 36. Zelhofer-Heigl (Ford Fiesta R5) a 39'52"9; 37. Sesks-Caune (Ford Fiesta MK8 R2T) a 40'39"8; 38. Grönholm-Rautiainen (Toyota Yaris WRC) a 42'27"1; 39. Oldrati-De Guio (Ford Fiesta MK8 R2T) a 43'42"7; 40. Eriksson-Andersson (Škoda Fabia R5) a 44'11"4; 41. Storm-Storm (Peugeot 208 R2) a 46'50"8; 42. Rådström-Johansson (Ford Fiesta MK8 R2T) a 50'50"0; 43. Zaldivar-Mussano (Ford Fiesta MK8 R2T) a 51'05"9; 44. Torn-Sikk (Ford Fiesta MK8 R2T) a 51'18"9; 45. Fourmaux-Jamoul (Ford Fiesta R2T) a 51'57"5; 46. Jansson-Gustavsson (Ford Fiesta R5) a 57'31"7; 47. Burger-Teiskonen (Škoda Fabia R5) a 1.00'01"5; 48. Timur-Vilmot (Škoda Fabia R5) a 1.03'26"1; 49. Dahlström-Johansson (Mitsubishi Mirage R5) a 1.05'06"5; 50. Pieniazek-Heller (Ford Fiesta R5) a 1.05'26"7; 51. Stugemo-Lexa (Volkswagen Polo GTI R5) a 1.06'49"5; 52. Tannert-Hinneberg (Ford Fiesta MK8 R2T) a 1.08'43"7; 53. Knacker-Braun (Ford Fiesta MK8 R2T) a 1.16'28"2; 54. Badiu-Laz (Ford Fiesta MK8 R2T) a 1.20'57"7; 55. Matsuno-Takeshita (Ford Fiesta R5) a 2.32'07"7.

TAPPE

1. giornata: 1. Suninen in 1.11'05"3; 2. Tanak a 22; 3. Mikkelsen a 17"8; 4. Evans a 28"6; 5. Lappi a 42"; 6. Loeb a 48"8; 7. Neuville a 52"7; 8. Meeke a 53"1; 9. Tidemand a 1'24"4; 10. Velby a 2'39"7.

2. giornata: 1. Tanak in 2.19'31"7; 2. Lappi e Mikkelsen a 54"5; 4. Neuville a 56"8; 5. Evans a 1'08"7; 6. Meeke a 1'36"5; 7. Loeb a 1'38"1; 8. Tidemand a 3'08"; 9. Veiby a 5'23"4; 10. Huttunen a 5'35"4.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Karstad (1,90 km): 1. Neuville in 1'34"9; 2. Ogier a 0"8; 3. Mikkelsen a 1"1; 4. Tanak a 1"9; 5. Latvala a 2"; 6. Suninen a 2"7; 7. Lappi a 3"; 8. Gronholm 4"1; 9. Meeke, Pietarinen, Huttunen a 4"4.

PS2 Hof-Finnkog (21,26): 1. Tanak in 10'09"1; 2. Suninen a 3"8; 3. Latvala a 4"; 4. Ogier a 4"1; 5. Neuville a 5"7; 6. Lappi a 9"9; 7. Meeke a 8"2; 8. Mikkelsen a 9"2; 9. Loeb a 18"; 10. Tidemand a 22"9.

PS3 Svuallrya (24,88): 1. Suninen in 12'47"; 2. Tanak a 1"1; 3. Neuville a 1"5; 4. Latvala a 2"4; 5. Lappi a 4"6; 6. Mikkelsen a 7"3; 7. Ogier a 7"5; 8. Meeke a 12"; 9. Loeb a 14"1; 10. Evans a 16"3.

PS4 Rojden (18,10): 1. Tanak in 8'42"5; 2. Latvala a 0"2; 3. Evans

Dovesicorre

VELOCITÀ

22-23 febbraio

TEST EUROFORMULA

TEST GT OPEN

a Le Castellet

www.gtopen.net

23-24 febbraio

F3 ASIAN WINTER SERIES

a Sepang

www.f3asia.com

F4 UAE

a Yas Marina

www.f4uae.com

ALMS

a Sepang

www.imsa.com

NASCAR

ad Atlanta

www.imsa.com

26 febbraio-1 marzo

TEST F1

a Montmeló

www.autosprint.it

26-28 febbraio

TEST F2

a Jerez

www.fiaformula2.com

RALLY

22-24 febbraio

RONDE

14° Rally del Canavese

a Rivarolo (TO)

www.rtmotorevent.it

a 1"1; 4. Neuville a 1"8; 5. Suninen a 2"; 6. Lappi a 2"3; 7. Mikkelsen a 2"7; 8. Ogier a 5"; 9. Meeke a 8"2; 10. Loeb a 8"4.

PS5 Hof-Finnkog 2: 1. Evans in 10'02"8; 2. Latvala a 3"7; 3. Suninen a 5"6; 4. Tidemand a 9"3; 5. Meeke a 11"3; 6. Tanak a 13"; 7. Mikkelsen a 13"9; 8. Loeb a 14"6; 9. Veiby a 23"1; 10. Rovannerä a 28"3.

PS6 Svuallrya 2: 1. Suninen in 12'43"9; 2. Loeb a 5"2; 3. Mikkelsen a 5"9; 4. Evans a 6"; 5. Tanak a 6"1; 6. Latvala a 7"5; 7. Meeke a 8"9; 8. Lappi a 10"5; 9. Tidemand a 12"6; 10. Neuville a 13"6.

PS7 Rojden 2: 1. Evans in 8'41"7; 2. Latvala, Loeb a 4"4; 4. Suninen a 5"1; 5. Mikkelsen a 6"3; 6. Tanak a 10"1; 7. Lappi a 10"9; 8. Tidemand a 13"1; 9. Neuville a 14"8; 10. Meeke a 19"2.

PS8 Torsby (8,93): 1. Huttunen in 5'50"; 2. Lappi a 0"3; 3. Tanak a 3"2; 4. Mikkelsen a 4"8; 5. Ostberg a 7"5; 6. Rovannerä a 7"6; 7. Evans a 7"9; 8. Kristoffersson a 8"8; 9. Veiby a 8"9; 10. Gryazin a 10"7.

PS9 Rammen (23,13): 1. Latvala in 11'23"1; 2. Tanak a 5"2; 3. Ogier a 5"8; 4. Suninen a 9"; 5. Meeke a 9"3; 6. Neuville a 9"9; 7. Mikkelsen a 11"3; 8. Evans a 11"8; 9. Lappi a 12"5; 10. Loeb a 16"8.

PS10 Hagfors (23,40): 1. Ogier in 12'33"1; 2. Tanak a 1"9; 3. Neuville a 5"4; 4. Meeke a 7"3; 5. Latvala a 8"4; 6. Lappi a 9"2; 7. Mikkelsen a 14"2; 8. Evans a 17"7; 9. Loeb a 19"7; 10. Gronholm a 22"5.

PS11 Vargasen (14,21): 1. Ogier in 8'14"9; 2. Neuville a 0"1; 3. Suninen a 2"4; 4. Lappi, Meeke a 5"4; 6. Loeb a 6"1; 7. Mikkelsen a 6"8; 8. Latvala a 7"1; 9. Tanak a 7"2; 10. Evans a 8"9.

PS12 Rammen 2: 1. Tanak in 11'21"4; 2. Lappi a 2"1; 3. Suninen a 5"; 4. Evans a 5"8; 5. Mikkelsen a 6"6; 6. Neuville a 7"7; 7. Ogier a 9"; 8. Meeke a 12"; 9. Loeb a 14"7; 10. Latvala a 17"2.

PS13 Hagfors 2: 1. Tanak in 12'36"8; 2. Neuville a 2"4; 3. Lappi a 3"8; 4. Loeb a 7"4; 5. Ogier a 9"1; 6. Suninen a 10"2; 7. Mikkelsen a 11"3; 8. Evans a 12"; 9. Latvala a 19"; 10. Meeke a 19"9.

PS14 Vargasen 2: 1. Ogier in 8'20"1; 2. Neuville a 1"6; 3. Evans a 2"; 4. Lappi a 2"2; 5. Loeb a 3"; 6. Tanak a 4"7; 7. Mikkelsen a 7"3; 8. Tidemand a 7"9; 9. Meeke a 9"; 10. Huttunen a 11"7.

PS15 Karstad 2: 1. Tanak in

1'36"0; 2. Lappi a 0"6; 3. Ogier a 2"; 4. Neuville a 1"2; 5. Huttunen a 1"4; 6. Meeke a 1"5; 7. Mikkelsen a 2"1; 8. Rovannerä, Evans, Flodin a 2"5.

PS16 Torsby Sprint (2,8): 1. Neuville in 1'56"8; 2. Lappi a 0"9; 3. Mikkelsen a 1"3; 4. Huttunen a 2"1; 5. Ogier a 2"2; 6. Loeb a 2"5; 7. Evans a 2"7; 8. Meeke, Tanak a 3"2; 10. Latvala a 4"2.

PS17 Likenas (21,29): 1. Latvala in 11'06"3; 2. Ogier a 0"2; 3. Lappi a 8"6; 4. Neuville a 8"8; 5. Tanak a 9"7; 6. Evans a 10"; 7. Meeke a 10"4; 8. Suninen a 14"9; 9. Loeb, Mikkelsen a 15"4.

PS18 Likenas 2: 1. Evans in 11'22"0; 2. Lappi a 0"6; 3. Meeke a 1"6; 4. Mikkelsen a 2"4; 5. Neuville a 2"5; 6. Suninen a 2"6; 7. Loeb a 4"2; 8. Latvala a 4"3; 9. Tanak a 5"2; 10. Tidemand a 12"7.

PS19 Torsby 2 (Power Stage): 1. Tanak in 5'15"1; 2. Neuville a 3"5; 3. Evans a 4"4; 4. Ogier a 4"6; 5. Lappi a 4"9; 6. Meeke a 5"1; 7. Latvala a 5"7; 8. Loeb a 6"9; 9. Mikkelsen a 8"; 10. Suninen a 8"2.

RALLY SHOW

Rally Franciacorta

Resoconto della gara a pag. 82
Franciacorta, 16-17 febbraio 2019

Absoluta: 1. Pedersoli-Tomasi (Citroën DS3) in 46'48"40; 2. Longhi-Santini (Ford Fiesta) a 2'84; 3. Brusa-Cerutti (Ford Fiesta) a 32'52; 4. Puricelli-Magni (Citroën DS3) a 1'17"88; 5. Brucelleri-Rapisarda (Ford Fiesta) a 1'36"84; 6. Tosini-Peroglio a 1'44"24; 7. Freguglia-Policino a 1'55"31; 8. Riccio-Rossetto (Ford Fiesta) a 1'57"93; 9. Messori-Lavazza a 2'09"93; 10. "Linos"-Bellini a 2'27"87 (gli altri su Škoda Fabia).

GRUPPO A

Classe A5: 1. Grigis-Fornoni (Peugeot 106) in 1.00'58"87.
Classe A7: 1. Falezza-Gaspari (Renault Clio) in 59'11"27.
Classe S1600: 1. Brusa-Brogli (Renault Clio) in 54'51"90; 2. Lovato-Mosele (Renault Clio) a 3'09"67.

Classe S2000: 1. Di Pietro-Pirollo (Peugeot 207) in 50'48"54; 2. Botticini-Ruggeri (Peugeot 207) a 35"47.

Classe WRC1.6: 1. Pedersoli-Tomasi (Citroën DS3) in 46'48"40; 2. Longhi-Santini (Ford Fiesta) a 2'84; 3. Brusa-Cerutti (Ford Fiesta) a 32'52; 4. Puricelli-Magni (Citroën DS3) a 1'17"88; 5. Bruc-

LA NUOVA FORD EDGE

LE NOSTRE PROVE

BMW 840 COUPE
FIAT 500X FIRELY
FOCUS YEED
MERCEDÉS GLC HYBRID

**ALFA ROMEO A CONFRONTO
LA GIULIA VELOCE DEL '72
INCONTRA LA QUADRIFOGLIO**

TEST IN PISTA

HURACÁN EVO IN BAHREN
911 '992 CARRERA S A VALENCIA

AUTO DI MARZO È IN EDICOLA

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.

coleri-Rapisarda (Ford Fiesta) a 1'36"84; 6. Tortone-Tortone (Ford Fiesta) a 6'09"28.

GRUPPO N

Classe N2: 1. Fenini-Corbetta (Citroen Saxo) in 58'05"57; 2. Bergamini-Di Carlo (Peugeot 106) a 2'05"10; 3. Pennisi-Brachi (Citroen Saxo) a 2'28"19.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Toninelli-Tomasi (Renault Twingo) in 53'24"17; 2. Grezzini-Quistini a 3"12; 3. Nember-Polonioli (Citroen C2) a 10"42; 4. Galvagni-Fenoli a 18"00; 5. Grimaldi-Muffatti a 34"65; 6. Antonucci-Antonucci a 1'29"36; 7. Scandola-D'Amore a 3'03"56 (gli altri su Peugeot 208).

Classe R2T: 1. Lenzi-Bettomi (Ford Fiesta) in 57'12"51.

Classe R3C: 1. Colombo-Papaleo (Renault Clio) in 54'05"47; 2. Gibellini-Familiari (Renault Clio) a 48"51.

Classe R3T: 1. Dionisio-Rocchi (Citroen DS3) in 53'14"29.

Classe R5: 1. Tosini-Peroglio (Skoda Fabia) in 48'32"64; 2. Freguglia-Pollicino (Skoda Fabia) a 11"07; 3. Riccio-Rossetto (Ford Fiesta) a 13"69; 4. Messori-Lavazza (Skoda Fabia) a 25"69; 5. "Linos"-Bellini (Skoda Fabia) a

43"63; 6. Mella-Damiano (Skoda Fabia) a 47"50; 7. Loda-Pasini (Vw Polo) a 51"59; 8. Bonara-Sartore (Skoda Fabia) a 1'14"99; 9. Della Maggiora-Favali (Skoda Fabia) a 1'18"19; 10. Danesi-Nosari (Skoda Fabia) a 1'41"64; 11. Deledda-Pezzoli (Skoda Fabia) a 1'51"69; 12. Vietti-Fortis (Ford Fiesta) a 2'47"50; 13. Cattaneo-Marchioni (Skoda Fabia) a 2'55"45; 14. Zanasio-Tosetto (Ford Fiesta) a 3'13"20.

GRUPPO R1NAZ

Classe R1NAZ: 1. Larosa-Minelli (Nissan Swift) in 1.02'38"99.

Classe R1TNAZ: 1. Crepaldi-Botot (Mini Cooper S) in 1.01'07"13.

GRUPPO RGT

Classe RGT: 1. Brocchi-Cucchi (Nissan 350Z) in 55'35"66; 2. Malvasio-Balducci (Abarth 124) a 8'14"03.

GRUPPO RS

Classe RS1.6: 1. Scalzotto-Cracco (Suzuki Swift) in 1.01'37"13.

Classe RS1.6P: 1. Calini-Tripiciano (Mini Cooper S) in 56'57"68; 2. Valsecchi-Maifredini (Mini Cooper S) a 52"35.

Classe RSTB1.6: 1. Funari-Bonaiti (Peugeot 208) in 1.04'37"92.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI-Lettera aperta:

"Da sempre, la passione delle corse, fa parte del nostro DNA. Ne abbiamo fatto il nostro sport, il nostro lavoro, il nostro passatempo preferito. Insomma, attorno al mondo delle corse, gira tutta la nostra vita. Ma questa volta, vi vogliamo parlare di una cosa un po' diversa, vi vogliamo parlare di una "Corsa per la Vita", e cioè quella che Calogero Gliozzo, giovane ragazzo di Nissoria (EN), sta "correndo" in questi ultimi mesi. Calogero, purtroppo, è affetto da un brutto male, e le sue speranze sono oramai legate ad una costosissima cura in America. La sua famiglia, da sola non può farcela, ed ha bisogno dell'aiuto di tutti noi. Cosa possiamo fare? Semplice, una piccola donazione per una grande causa.

A seguire i vari contatti utili. www.gofundme.com/aiutiamo-calogero - facebook.com/calogero.gliozzo. Per una vostra eventuale donazione: IBAN: IT42Y030691130310000007061 Intestatario Calogero Gliozzo. Causale: Donazione Libera per spese mediche.

F4 UAE

DUBAI

Nannini non perde la testa

DUBAI - Matteo Nannini continua a convincere nella F4 Uae. Quattro vittorie e nove podi in totale su 12 gare: questo il bilancio del giovane romagnolo nei primi tre round della serie (due sono gli appuntamenti che mancano ancora all'appello). A Dubai, Nannini ha calato il "poker" di successi e si è dimostrato ancora una volta tra i più costanti. Suo il miglior tempo al termine delle qualifiche, proprio come era successo sullo stesso circuito lo scorso gennaio, nella tappa inaugurale del campionato mediorientale. Il pilota della Xcel Motorsport ha iniziato con il secondo posto conquistato in gara-1. Poi ha concluso quinto, andando a vincere gara-3 e terminando in seguito sul gradino più basso del podio. Mai fuori dalla "top 5", in campionato adesso vanta 17 punti in più rispetto al paraguaiano Joshua Duerksen, che ha fino ad ora totalizzato lo stesso numero di successi con il team Mücke Motorsport: un divario che si è fatto sempre più consistente. In agguato c'è tuttavia anche il suo compagno di squadra Shihab Al Habsi, protagonista di un weekend perfetto (condito anche dalla vittoria di gara-1) ed attualmente terzo in classifica. Un migliore ottavo piazzamento ha caratterizzato il fine settimana dell'altro italiano Nicola Marinangeli.

Dario Lucchese

RIVISTE

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

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

AUTO SPRI NT

CONTI EDITORE

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

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

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

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227111 - 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 Accertamenti Diffusione Stampa Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018



SUTTON-IMAGES.COM



UN LETTORE RACCONTA UNA SUA STORIA DEDICATA A RINDT

Quel mancato autografo

So che è un po' troppo lunga, ma forse questo periodo di relativa pausa è quello migliore per questo genere di racconti. Il titolo del mio è "L'autografo mancato". Doverosa premessa: devo proprio esserci nato (senza alcuna giustificazione apparente), col virus delle auto e della passione per la guida. Tanto tempo fa mi trovavo a Vienna in vacanza coi miei, il terzo o quarto giorno, stanchi di arrabattarci per scarsa cono-

scenza della lingua nei soliti ristoranti, riuscimmo a scovarne uno italiano. Dopo l'ordinazione, nell'attesa del primo piatto, si avvicinò cortese il cameriere che parlava correntemente la nostra lingua e, a bassa voce, indicando un tavolo un po' discosto che ospitava due uomini, ci disse: "Quello più alto, col naso strano, è un grande campione austriaco di Formula 1, si chiama Jochen Rindt; se il giovanotto vuole lo posso accom-

pagnare da lui e gli farà sicuramente un autografo".

Il giovanotto ero io; con uno strano tuffo al cuore mi voltai e, pur avendo riconosciuto la fisionomia nota, mi venne fuori dalla bocca un balbettante: "No, no, grazie, non m'interessa".

Non ho mai saputo stabilire con certezza cosa m'indusse a quella risposta sconclusionata, forse fu l'insieme di più ragioni: la timidezza della giovane età (dovevo avere 9 anni e a metà degli Anni '60 significava esser proprio piccoli), il fatto che corresse CONTRO la Ferrari, infine il mio idolo di allora era Lorenzo Bandini!

Di certo ricordo perfettamente che passai il resto del tempo a scrutarlo attentamente studiandolo come un mostro sacro finché, quando li vidi alzarsi per andare a regolare il conto, schizzai sotto la porta d'uscita per vedermelo passare accanto; fuori dal locale li vidi salutarsi e mi gustai le contorsioni a cui il dinoccolato Jochen era costretto per infilarsi alla guida di una lucente Bmw coupé, grigio metallizzato, che stava parcheggiata lì davanti.

Solo molti anni dopo avrei capito davvero l'intensità e i reali contorni della mia passione, quella dal taglio che traspare con particolare sintonia negli articoli e nei racconti di Mario Donnini, per intenderci (senza voler fare torti a nessun altro); avrei impiegato più di dieci anni per convincermi che i miei eroi fossero tali comunque, indipendentemente dalla nazionalità e dal colore dell'auto da domare, avrei finalmente compreso che proprio quella capacità di domarle è forse il fulcro di tutto.

In ogni caso, in quel ristorante italiano a Vienna, il barlume di tutto ciò, col senno di poi, quando ancora Bandini e Rindt s'inseguivano nei circuiti di mezzo mondo, c'era già tutto. Infine una cosa così a chi altri potrei raccontarla se non ad Autosprint?

Vincenzo Volpe

Obiettivo centrato. Sei al posto giusto. E la tua storia va doverosamente e piacevolmente pubblicata. Sintomo e testimonianza di una passione profonda, ricca di cultura, esperienze e a tempo inderterminato. Ed è sempre piacevole ricordare un grande quale Jochen Rindt.

A PROPOSITO DI PRESENTAZIONI NELLA FORMULA UNO DI OGGI

Svelare che cosa?

In pratica il vernissage della Renault Rs19 è stato un invito a pranzo senza commensale... che bello! E non è la prima volta che ciò accade in casa Renault: nel 2003 avvenne la stessa cosa con la monoposto di quella stagione che, alla presentazione ufficiale, era in realtà una macchina della stagione precedente con la colorazione del 2003.

In pratica queste presentazioni servono solo per accontentare gli sponsor che pagano per far vedere i loro nomi sulle carrozzerie e se ne sbattono altamente se quella sarà la macchina con cui correranno o meno durante la stagione. Del resto come dargli torto?!? Poi se si considera che i test privati sono stati di fatto eliminati posticipando il debutto in pista durante i test collettivi allora appare chiaro che fare le corse contro il tempo per presentare i nuovi modelli non serve assolutamente a nulla, anzi si rischia di svelare qualche "segreto" a favore della concorrenza...

solocampioni

Queste righe proprio non fanno una piega. Solo che basterebbe chiamare le cose col loro nome. I vernissage o gli unveiling sono ormai semplici presentazioni di livree, annunciati all'inizio quali eventi epocali. Invece...

**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa
Fotografie: **Sutton-Images,**
Bettiol, Getty Images, Fuggiano
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
**abbonamenti@
diffusioneeditoriale.it**

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

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

Scopri come offrire ai tuoi clienti UN'ESPERIENZA UNICA!

Rendi il tuo business
di successo e innovativo.

Poni al centro le persone,
migliora la loro vita.

*Scegli me!
Loro non potranno
che scegliere te!*

www.sweetweedway.com

Edipress & Adversign



OLIO di CBD 10%



TISANA ai fiori preziosi
di Canapa Sativa



SWEET WEED WAY

LA MAGIA DOPO IL TABÙ

info@sweetweedway.com - f @

tel. +39 349 694 9225