



La pista chiama.

ACCETTI LA SFIDA?

Scendi in pista su una Lamborghini da gara Invictus.

CONTATTACI SUBITO

Scrivi a info@invictuscorse.it o chiama il +39 351/0126961



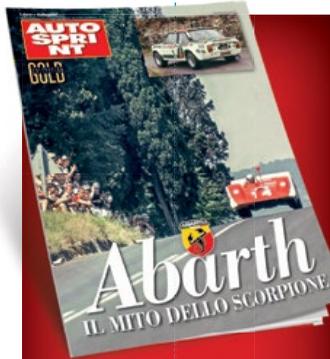
Cavallino mancante

Isogni, si sa, muoiono all'alba. Ma stavolta il risveglio è un mezzo incubo per il popolo ferrarista. Le due SF90 giù dal podio alla ricerca della perduta potenza, trazione e stabiità. Era dal catastrofico 2014 che la Ferrari non iniziava così male e sappiamo tutti come andò a finire quella stagione da tregenda: non arrivò neanche una vittoria. Meglio ricacciare indietro quei fantasmi. L'alba del Mondiale 2019 riporta subito tutti con i piedi per terra e induce a più miti consigli, dopo un pre-campionato al marzapane, troppo bello per essere vero. Più che Rampante è un Cavallino Mancante quello che nel primo round in Australia rimane a guardare gli altri fare festa con la doppietta Mercedes e la Red Bull che regala il primo storico podio alla power unit Honda. In Australia il mondo si è completamente capovolto: la Rossa che a Barcellona nei test aveva mostrato ben altra forma e consistenza non è pervenuta a Melbourne. Fin dal venerdì è stato evidente che le SF90 non avevano il giusto bilanciamento. Un'evidenza che è divenuta realtà nel corso delle qualifiche, quando sono emerse ancor più lampanti le difficoltà della monoposto ad adattarsi all'asfalto dell'Albert Park, proprio su quella pista dove le Rosse, sia nel 2017 che nel 2018, avevano iniziato centrando due vittorie. Pista anomala, quella del primo round stagionale: ma stavolta il risultato è stato davvero sconcertante. «Lasciamo

l'Australia con una gran quantità di dati da analizzare per capire come tornare ai livelli di competitività che ci appartengono per la gara del Bahrain fra due settimane», ha detto Binotto che senza ombra di dubbio si aspettava uno scenario e soprattutto un risultato diverso al suo debutto sul muretto in un Gp da team principal del Cavallino. Una prestazione inaspettata, quella della Ferrari, dopo la bella illusione della vigilia. Tanto inaspettata da sorprendere anche i rivali. A iniziare da Toto Wolff che ha ammesso: «Un vantaggio così non ce lo aspettavamo - ha commentato - il nostro passo ci ha sorpreso così come il ritmo basso della Ferrari. Le due cose hanno creato un grande divario, ma non credo che sarà sempre così, sono convinto che i nostri avversari abbiamo avuto un weekend difficile con il setup della monoposto. Non è semplice capire le origini di alcuni problemi su queste monoposto, ma ora avranno tempo per analizzare tutto. In Bahrain troveremo un contesto del tutto diverso, e potremmo vedere tante differenze in termini di valori in campo».

Speriamo che il boss delle Frecce d'Argento abbia ragione.

Intanto da martedì 19 marzo i nostri affezionati lettori troveranno in edicola il numero 2 di Autosprint Gold Collection che stavolta è dedicato ai 70 anni dell'Abarth. Il mito dello Scorpione nasceva infatti il 31 marzo del 1949 e da allora è sinonimo



**È IN EDICOLA
DAL 19 MARZO
UN AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 16** GP AUSTRALIA BOTTAS PIENO E F1 UBRIACA!
- 21** GP AUSTRALIA CHARLIE CI MANCHERAI
- 22** GP AUSTRALIA DA BOOM A BOOMERANG
- 27** GP AUSTRALIA VOCI FERRARISTE
- 28** GP AUSTRALIA VERSTAPPEN SURFA SULL'HONDA
- 30** GP AUSTRALIA NON SOLO UNA BOTTAS DI FORTUNA
- 32** GP AUSTRALIA OSCAR
- 36** GP AUSTRALIA HAAS SOTTO AI RIFLETTORI
- 38** GP AUSTRALIA RAIKKONEN SUBITO A PUNTI
- 40** GP AUSTRALIA GIOVINAZZI GUARDA AVANTI
- 42** GP AUSTRALIA PUNTO DI RIPARTENZA
- 43** GP AUSTRALIA STROLL REGOLA PEREZ
- 44** GP AUSTRALIA DEBUTTANTI FUORI ZONA PUNTI
- 50** GP AUSTRALIA TABELLONE

VELOCITÀ

- 58** WEC TOYOTA È IL SOLITO COPIONE
- 62** IMSA CADILLAC FA TRIPLETTA
- 78** TCR DSG OK I PRIMI TEST

STORIE

- 76** ABARTH 70 MI DA TANTO

RALLY

- 64** WRC CITROEN SOGNA CON OGIER
- 68** CIR TRICOLORE LA NUOVA ERA
- 74** EURORALLY SFIDA APERTISSIMA

RUBRICHE

- 6** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 8** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 10** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 12** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 14** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 46** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 48** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 54** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA.

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ.**

FEBBRAIO _____ LAUDA 70

MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione

APRILE _____ SENNA A 25

MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA

GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI

LUGLIO _____ LITTLE ITALY F1

AGOSTO _____ 19 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA

SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1

OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2

NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO

DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1

GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE

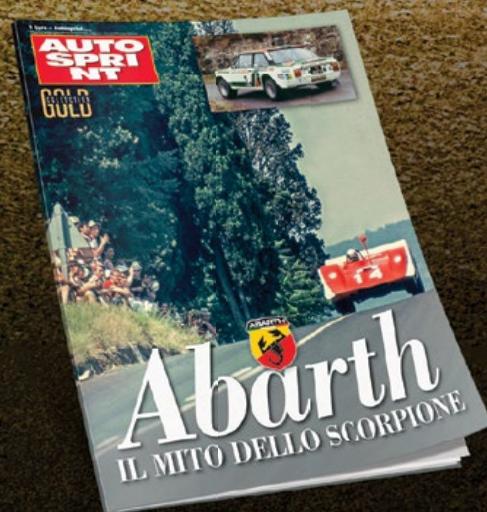


**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**Dal 20 marzo non perdere in edicola*
"Abarth. Il mito dello Scorpione".**



*costo di 5 euro + Autosprint



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

**AD APRILE
LA TERZA USCITA
"SENNÀ A 25"**

**AUTO
SPRI
NT**



Batosta sconcertante

L'ESORDIO DELLA FERRARI 2019 SEMBRA QUASI IRREALE. MA CI SONO
PARECCHI ELEMENTI CONTRASTANTI AL NETTO DI UNA DELUSIONE COCENTE

**LECLERC
SUBITO ALL'ATTACCO**
L'unica certezza in casa
Ferrari dopo il primo Gp
della stagione è che
Charles Leclerc ha tutto per
recitare un ruolo da
protagonista nonostante
luci e ombre ostentate
senza pudore



” ORA PERÒ EVITIAMO COMPARAZIONI COL PASSATO, VISTO CHE INIZI PIÙ GRATIFICANTI NON HANNO PRODOTTO ESITI FELICI ALLA FINE DELLE STAGIONI RECENTI

GETTY IMAGES

Una realtà così sconcertante da apparire irreali. Questo viene da pensare rimuginando sopra l'esordio Ferrari 2019. Sul quale in molti hanno tracciato ritratti e giudizi pesanti, come se fosse già possibile fare un bilancio. Piuttosto, parecchi elementi contrastanti, al netto di una delusione comunque cocente, visto che la vigilia aveva offerto a tifosi e avversari l'immagine di una squadra destinata al ruolo di protagonista assoluta in Australia. Tutti in errore? Tutti presi da un abbaglio gigantesco? Forse, ma è presto per capirlo nel momento in

cui non si riesce ad avere una misura dei nodi emersi così, all'improvviso. Ha viaggiato forte la Mercedes, ha viaggiato piano la Ferrari. Il tutto su una pista anomala per una moltitudine di ingredienti noti. Ha sorpreso la Honda, ma nel sorpasso di Verstappen su Vettel per la terza piazza, ancora una volta, è stata la Ferrari a mostrare un'andatura sconcertante. E poi: Leclerc velocissimo con gomme dure nel mezzo della corsa. Abbastanza per offrire un rebus difficile da comprendere, spiazzante forse e persino per i tecnici di Maranello, alle prese con una realtà agonistica improvvisamente avversa.

Vettel ha fatto quello che poteva, ha patito pur conservando una disciplina propizia: Leclerc ha confezionato, pure lui un esordio controverso. Con dentro qualche sbavatura in qualifica, un azzardo alla prima curva sufficiente per farci capire di che pasta è fatto. Quel tentativo di affiancamento a Seb, non riuscito e alla fine dannoso per la sua prima parte di gara, conteneva ambizione e determinazione, il che è un bene, intendiamoci, ma anche un altro punto critico. A proposito del quale proprio Vettel deve aver capito parecchio, all'alba del campionato. Che Leclerc sia un brutto cliente lo sapeva da tempo. Che si tratti di un pilota pronto per un ruolo da protagonista assoluto è emerso in quei pochi metri. Luce e ombra ostentate senza pudore, pur col rischio di pagare subito qualche conto. Bene ha fatto la Ferrari a trattenerlo nelle fasi conclusive della gara: dargli la possibilità di superare Sebastian avrebbe generato altre scorie, peraltro inutili.

Insomma, pochi elementi per tenere alto il morale osservando la classifica e i distacchi, misurando la qualità preservata della Mercedes. Ma, come abbiamo detto, proprio nelle modalità di questa batosta australiana è possibile salvaguardare una prudenza. Magari evitando comparazioni con il passato, visto che inizi più gratificanti non hanno prodotto esiti felici alla fine delle stagioni recenti. Il tema sta dentro un mistero tecnico la cui conformazione ci è preclusa, crediamo solo in parte connesso al fronte-gomme, che pure ogni anno detta sconcerto e tempi di adattamento diversificati. In molti, all'interno della squadra, a cominciare da Mattia Binotto, hanno ora disposizione un'esperienza cattiva ma preziosa e risulta difficile persino ai nostalgici dei tempi che furono trattare una squadra che ha messo assieme dati e prestazioni d'eccellenza nei test di poche settimane fa come una squadra presa da un disorientamento profondo. Non si tratta di difendere questa Ferrari per partito preso, dopo una sconfitta comunque cocente, ma di preservare un poco di pazienza e una fiducia indispensabile pensando che si sia trattato di un cattivo inizio ma non di una condizione destinata a durare. Fosse così avremmo a che fare con un campionato già finito, il che resta solo una ipotesi remota. In compenso, abbiamo tutti abbastanza esperienza per ricordare campionati stravolti nel giro di poche corse. E' andata male la prima, il morale è basso, le critiche fioccano. Vorrà dire che serviranno nervi saldi, competenza e intelligenza per ripristinare un ordine, una visione più colorata di rosso. Fiducia, ecco. Per trattare tre linee di febbre come sintomo di una influenza, non di altro, non ancora. ●



Garanzia Mercedes

ZOPPICANTE NEI TEST, IMPRENDIBILE ALL'ALBERT PARK COME DA COPIONE MA CON UN BOTTAS CHE HA CORSO ALLA HAMILTON

Dobbiamo proprio credere a Toto Wolff quando dice di essere sorpreso dalla velocità delle sue macchine tanto quanto dalle prestazioni sottotono della Ferrari? Anche James Allison, che l'ambiente

di Maranello lo conosce bene, nell'esultanza della doppietta Bottas-Hamilton ha sottolineato come la Mercedes si aspettasse una Ferrari più forte e invece è successo qualcosa che nessuno è riuscito a

spiegarsi. Insomma, il Mondiale del 2019 è cominciato come si era concluso quello dello scorso anno: con la Mercedes che domina a piacimento e la Ferrari che ansima. L'esatto contrario di ciò che i tifosi del Cavallino sognavano. Ma anche il contrario di quello che la Mercedes immaginava di andare incontro, dopo i test zoppicanti di Barcellona.

E a questo punto viene davvero il sospetto che la Mercedes abbia preso in giro tutti nei test invernali, per poi presentarsi in Australia e mollare il colpo da novanta, perché in tutte le prove è sempre stata davanti, nelle qualifiche si è presa la prima fila, in gara ha dominato con un primo-secondo che equivale a un ko per i rivali. Non bastasse, si è accaparrata pure il "nuovo" punto-premio del giro più veloce in corsa. Ai rivali non ha lasciato nulla, se non un buon terzo posto alla Red Bull.



SE VALTERI CORRE ALLA LEWIS...

In tre stagioni di convivenza alla Mercedes, Bottas non aveva mai inflitto un distacco di 20"8 ad Hamilton con le Freccie d'Argento che hanno avuto una superiorità da lasciare allibiti

I circuiti cittadini si prestano sempre a risultati a sorpresa. Ci può stare, in qualche modo, che qualcuno a Melbourne si sia esaltato e qualcun altro abbia sofferto, seppure il modo in cui lo ha fatto la Ferrari è stato imbarazzante.

Però la Mercedes che un anno fa venne sconfitta dalla Ferrari era una macchina difficile da guidare, ingannevole per i piloti, mentre adesso i ruoli con la Rossa si sono invertiti. Il modo in cui le Freccie d'Argento hanno avuto un ruolo di vertice nel continente australe ha lasciato allibiti. Ma poiché parlavo di circuiti che si prestano a risultati a sorpresa, va anche detto che in condizioni normali un campionissimo come Hamilton non aveva mai rimediato un distacco di ben 20"8 dal compagno di squadra, quel Bottas che lui aveva spesso ridimensionato e che domenica ha corso, in fotocopia, alla maniera di Lewis.

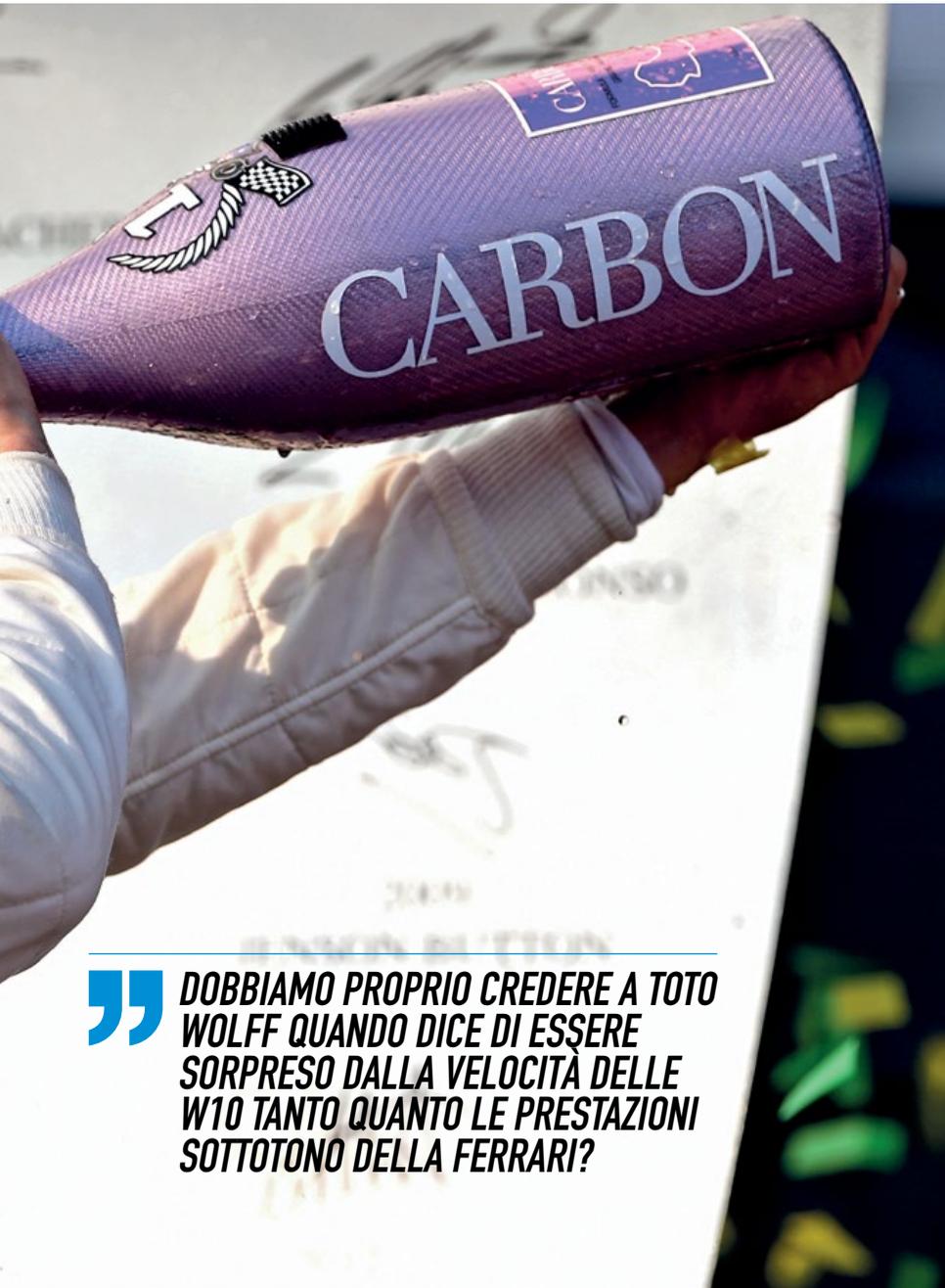
Un Bottas sconosciuto, che con giustificato orgoglio ha detto di aver disputato il miglior Gp della sua vita. Poverino, era commosso sul podio. Per farsi coraggio si è bevuto davvero lo champagne, pareva addirittura incredulo di aver disputato una gara magistrale, nella quale ha inflitto anche un distacco di mezzo secondo a Hamilton, sul giro secco.

Valtteri Bottas è un pilota che guida in modo molto "pulito", talvolta anche troppo. Con una partenza perfetta si è trovato davanti, a contatto con l'aria fresca e senza ostacoli, e ha potuto dirigere le operazioni come meglio desiderava. Hamilton gli si è accodato subito, dopo aver fatto patinare le gomme nei primi metri. Aspettava il momento giusto per scavalcare il compagno, ma quel momento non è mai arrivato. Lewis infatti è rimasto vittima della paura da parte Mercedes di perde-

re il confronto con la Ferrari. Così, quando Vettel è rientrato con un anticipo abissale per il pit stop, Hamilton ha ricevuto il comando via radio ed è stato costretto a imitarlo, finendo...male proprio come Sebastian, entrambi sovrastati da chi invece ha posticipato poi al massimo il cambio delle coperture. Col risultato che Hamilton nel finale, a gomme consumate, ha persino temuto che Verstappen si facesse troppo sotto e tentasse di scavalcarlo: «*Negli ultimi dieci giri ci divertiremo!*», aveva infatti detto Max via radio al suo box pregustando il sorpasso a Hamilton. Verstappen si è però sopravvalutato. O ha sottovalutato Lewis e la Mercedes, perché le posizioni non sono più cambiate. Al traguardo, Hamilton è stato costretto a ripetere le solite frasi di quanto sia stato contento per la squadra, di come siano stati bravi i tecnici nel mettere a punto la macchina, di come fosse felice per il trionfo di Bottas. Cose noiosissime che ripete sempre e che avevano un che di stonato, perché si vedeva che Hamilton recitava, a parte il rispetto che ha sempre avuto sia per il suo team sia per il suo compagno leale e spesso sfortunato. Nulla ha detto, sulle prime, in merito al fondo della sua Mercedes danneggiato su un cordolo nei primi giri di corsa, forse all'origine della sua prudenza. È nata da qui la differenza di prestazioni da Bottas? Non lo sapremo mai, perché nessuno ha spiegato l'entità dell'impatto.

Lewis in ogni caso voleva vincere e invece non ha potuto approfittare della giornata di Vettel, il suo avversario designato. Hamilton, sa come sia stato piuttosto anomalo il risultato della Ferrari, pronta a tornare all'attacco nel prossimo GP del Bahrain, fra due domeniche, su un tracciato che farà emergere non solo le macchine meglio guidabili sul misto, ma quelle più stabili nelle curve veloci che il circuito dell'Albert Park non possiede. Lo stesso Hamilton sa che non dovrà attendersi favori dalla sua squadra, in termini di gerarchie, perché non ci saranno preferenze né alcuna designazione di "prima guida" come lui vorrebbe e meriterebbe, dall'alto dei suoi mondiali. Lewis ha già vissuto sulla propria pelle la sconfitta in casa da parte di Rosberg. Ed è sulla base di questa esperienza, mai digerita, che lo vedremo all'attacco come un forsennato proprio in Bahrain, per battere Bottas prima di tutti, e poi anche gli altri. Quanto a Valtteri, se continuerà a correre come domenica sarà un osso duro in più da scavalcare, sia per Hamilton, sia per il duo ferrarista. Il bello del GP d'Australia è che l'ordine d'arrivo ha scombussolato tante cose, facendoci, almeno per ora, il regalo più auspicato per questa F.1: l'incertezza. Che meraviglia se si potesse continuare così! ●

GETTY IMAGES



” DOBBIAMO PROPRIO CREDERE A TOTO WOLFF QUANDO DICE DI ESSERE SORPRESO DALLA VELOCITÀ DELLE W10 TANTO QUANTO LE PRESTAZIONI SOTTOTONO DELLA FERRARI?



SEMBRA PROPRIO
IL TITOLO
DEL FILM GIRATO
ALL'ALBERT PARK
DOVE LE ROSSE
NON SONO
PERVENUTE

Tanto, che te lo dico a fare? «Non so se hai presente un ferrarista, interista e di sinistra...». Disperato erotico stomp. Copyright Lucio Dalla new edition 2019. In sintesi. Che botta! Anzi, che Bottas! Perché non ce ne siamo rimasti a letto? Aveva senso, alzarsi per precipitare in un incubo? Premio Oscar per la SF90. Titolo del film, girato all'Albert Park di Melbourne: La Grande Bruttezza. Premio Regia Televisiva per la SF90. Titolo del programma: Chi l'ha vista?, speciale di due ore su Rai 3. Bollettino meteo della settimana. La SF90 come la temperatura di Ulan Bator, capitale della Mongolia. Cioè, non pervenuta. Cioè, a Melbourne nemmeno si è presentata. Assente. Latitante come il bandito Vallanzasca da giovane. Dopo di che, veniamo a quelli che vincono perché non è mia intenzione infierire e poi sono ferrarista, quindi come Tafazzi mi sto martellando i cabasi e non va bene. Non dovete prendervela con To-

Oscar alla G



to Wolff e le sue menate. Quando ero giovane io, Nils Liedholm, ottimo allenatore di calcio, diceva: «Domenica la mia Roma di Falcao e Pruzzo gioca contro il Pisa, il Pisa è fortissimo, speriamo almeno di pareggiare». Dopo di che, la Roma vinceva stentatamente 1-0 e Liedholm dichiarava: «Eccezionale risultato contro rivale super».

Toto Wolff è come Liedholm. Ferrari fenomenale! Ha mezzo secondo al giro di vantaggio! Siamo in difficoltà! Allarme Rosso! E non prendetevela nemmeno con gli amici che dispensavano un ingenuo ottimismo dopo i test di Barcellona. Io ho sempre sostenuto che, secondo me, la Mercedes nelle sessioni in Catalogna stava girando con una betoniera attaccata al retrotreno. Mica ci voleva Einstein per capirlo. Del resto, nell'unico giro che Hamilton aveva fatto al Montmelo senza betoniera al traino, insomma, aveva messo la Freccia d'Argento a 3 (tre) millesimi (millesimi, esatto) dalla Rossa.

SEB E CHARLES GIÙ DAL PODIO

Al via le SF90 di Vettel e Leclerc hanno rischiato di venire a contatto, smarrendosi poi nel corso di un Gp dove non hanno mai inciso e si sono dovute accontentare del 4° e 5° posto al termine della prima gara di un Mondiale subito in salita per le vetture del Cavallino

Confondere il desiderio con la realtà è un esercizio onirico pericoloso. Quindi, mi meraviglio della meraviglia. Infine, concedetemi di essere scaramanticamente appeso al filo di una eterna speranza. A Melbourne nel 2017 e nel 2018 aveva vinto Vettel. Che era stato persino al comando, se non ricordo male, pure nella edizione 2016. Non mi risulta abbia vinto il titolo. Inoltre la corsa australiana per certe cose è atipica. Non butta bene, perché un Gran Premio così è traumatizzante e lo so e non lo nego. Ma sarebbe il caso di evitare le esasperazioni, che mai aiutano chi deve riprendersi dopo una batosta imprevista. Su Leclerc trovo ridicolo polemizzare per l'ordine di scuderia impartito da Binotto nel finale.dopo. Non era in ballo la vittoria. Almeno qui, potremmo/dovremmo valorizzare il buon senso. Ne riparlamo tra le dune del Bahrain, sperando che la SF90 non somigli ancora alla Duna della Fiat del secolo scorso. ●

rande Bruttezza



” MA ORA È IL CASO DI EVITARE LE OPERAZIONI CHE MAI AIUTANO CHI DEVE RIPRENDERSI DA UNA BATOSTA IMPREVISTA



Pregiudizi presi a **Bottas**



Cio che è accaduto nel Gp di Melbourne deve rappresentare una lezione tosta e un bagno d'umiltà non solo per Lewis Hamilton - il quale appena sceso di macchina aveva la faccia di un negoziante che ha le Fiamme Gialle in bottega -, ma soprattutto per tutto il Circus e noi giornalisti in particolare.

Perché dal weekend australe, il primo di una lunga stagione che ci vedrà in prima linea fino a inizio dicembre, esce esaltato, riabilitato e aggiunto giustamente valorizzato il pilota più pericolante dell'intero Circus iridato.

Quello che era dipinto come una specie d'ingiallito nonnetto con l'avvoltoio sopra la spalliera, leggasi il terzo pilota del team Mercedes Esteban Ocon, il quale ha assistito con muto imbarazzo per tutta la gara alla torrenziale cavalcata vincente di Bottas, dallo spegnimento dei semafori alla benedizione del sistema elettronico che da questo Gp ha reso solo di parata la bandiera a scacchi.

L'Ocon medesimo che poi ha rivolto al suo caposquadra e patron Toto Wolff uno dei sorrisi più finti nella storia delle labbra arcuate, dal giorno in cui Alain Prost ne abbozzò uno simile a Marlene Knaus, moglie di Niki Lauda che gli aveva appena fottuto il mondiale per mezzo punto, a Estoril 1984. A propo-

**E ADESSO COSA
MAI DIRANNO
TUTTI COLORO
I QUALI
GIUDICAVANO
VALTTERI
UN PACCHIANO
CAMERIERE?
MA, PER FAVORE,
UN MINIMO
DI DECENZA.
IL FINLANDESE
È E RESTA
UN SIGNOR
PILOTA. DA MO'.
E BASTA
PRECONCETTI!**

sito, perché vedi, la mente vaga, ma non sempre a sproposito: forza Niki, torna presto, perché per evitare di dire e pensare banalità questo mondo della F1 ha sempre più disperatamente bisogno del tuo ritorno sulla scena, pensante e bello parlante. Anche perché è da più di un anno che di cavolate se ne sentono dire a bizzeffe. Per esempio che Valtteri Bottas fosse un mezzo paracarro pericolante, in attesa d'essere collocato ai servizi sedentari, quando in realtà il finlandese dal 2017 a oggi rappresenta la soluzione perfetta alla situazione interna della Mercedes. Basterebbe storicizzare e tornare agli ultimi giorni del concitato 2016 per ricordare un team Mercedes vincente ma dal clima irrispirabile, dopo il mondiale vinto da Nico Rosberg, il finalaccio litigioso con Hamilton nei team radio di Abu Dhabi, seguito dall'inatteso ritiro per rinuncia psicologica nel neocampione che lascia inquietantemente vacante l'abitacolo più ambito del mondo. E chi ti arriva? Valtteri Bottas, il pilota che non sogna nessuno. Tranquillo, felpato, con quel sorriso timido tipico di chi si vuol scusare d' esistere.

Boy della scuderia manageriale di Toto Wolff e proveniente dalla neomoribonda Williams, quindi, figuriamoci, deve baciarsi i gomiti e non stufarsi mai di dir grazie e ringraziare tutti, madonna di Pompei



included. Ebbene, lo ricorderete, alla prima stagione Valtteri Bottas fa tutto ciò che da lui è lecito e auspicabile attendersi.

Andando a vincere già alla quarta gara con la Mercedes, a Sochi 2017, facendo il bis in Austria e il tris nel finale di Abu Dhabi, tanto da piazzarsi buon terzo nel mondiale. Garantendo un clima tranquillissimo nel team, pur sopravanzando non spesso ma benvolentieri a tratti il disumanamente bravo Hamilton in qualifica. Quindi arriva il disgraziatissimo 2018, nel quale Valtteri - peraltro meno in palla della stagione precedente, questo sì -, diviene improvvisamente il puntaspilli dell'anno. Anzitutto perché non vince neppure un Gran Premio, pur trovandosi al volante della pigliatutto Mercedes.

Cioè, momento: il Raikkonen del ritorno in Ferrari ci mette una vita a vincere una gara - e meritatamente - ad Austin 2018, poi e prima il nulla per quasi cinque stagioni, ma Kimi merita la stima e l'affetto dell'universo mondo, ci mancherebbe. Perché a Montecarlo e Ungheria 2017, quando avrebbe trionfato a occhi chiusi, è stato costretto a rinunciarci per fare un favore al capitaniissimo Vettel lanciato verso (ehm, quasi) l'iride.

Ecco. Se il ragionamento vale a scusare e a giustificare, anzi anche per certi versi giustamente a compiangere e a indignarsi nei confronti dei mancati successi del malcapitato ma fedelissimo Raikkonen, per quale motivo la stessa esimente, scriminante e giustificazione non dovrebbe valere per Valtteri Bottas?

Perché per lui il 2018 si rivela catastrofico non solo e non tanto per quanto va o non va in pista, ma per come viene utilizzato dalla squadra tedesca. Ossia pervicacemente e implacabilmente nel ruolo di assistman, laddove assistman è un termine elegantissimo che potrebbe anche essere sostituito in modo elegantissimo con quello meno charmant di scopetto del cesso. perché tutte le volte in cui c'è da far da tappo a qualcuno, da distruggere la gara di un rivale o da cedere una posizione buona, buonissima a uso e consumo del caposquadra, è a Bottas Valtteri che tocca e zitto. Il quale ubbidisce e zitto ogni volta con la nuvoletta sopra il casco che reca scritto "I keep family" (ahò, tengo famija). Però due pole le strappa comunque, mentre l'anno prima era partito al palo quattro volte. Niente male, no? Dai, su se pensate che sul giro secco contro Hamilton, a parità di macchina sia facile fare 7 a 13 nel 2017 e 6 a 15 nel 2018, provate pure, poi ne ripariamo. E dello scorso anno in gara ne vogliamo parlare davvero? In Cina può trionfare ma gli distrugge la gara la Safety Car, a Baku sta vincendo, quando una foratura della quale non ha nessuna colpa gli impedisce la gioia del trionfo e a Sochi, tracciato sul quale ogni anno si dimostra belva incontenibile - occhio che gli gusta pure l'A1 Ring, in Austria -, in qualifica tiene dietro il compagno di squadra di 145 millesimi, ma poi in corsa è costretto ancora una volta a comportarsi come da copione, ossia seguendo team orders che lo vogliono

no ovviamente cedere il passo a sua maestà, Hamilton, il Sciur padrun da li beli braghi bianchi. Baku e Sochi. Due vittorie meritatissime e sfumate per motivi che non hanno nulla a che vedere con le sue capacità di guida, eppure finire il 2018 a zero titoli equivale a dover essere messo in croce per manifesta indegnità.

La verità un po' scomoda è che noi italiani spesso e non sempre ragioniamo a cavolo di cane.

Quando cede il posto e una vittoria un ferrarista al suo capitano, è un gesto nobile di virile e cameratesca consonanza d'amor del più bello dei color. Quando a comportarsi nello stesso identico modo è obbligato uno della squadra rivale e per questo non certo amata, ecco che costui diventa un cameriere, signorsì, moscione e antisportivo puro e odioso. Con l'aggravante che se poi all'occorrenza è pure utilizzato per fare da tappo, apriti cielo. Mentre, che ne so, quando Rob Smedley pregava ostentatamente il ferrarista Felipe Massa di distruggere

la gara di Lewis Hamilton a Singapore 2011 - dicendo sportivissimamente un memorabile e udito in mondo-visione: "hold Hamilton as much we can. Destroy his race as much we can, c'mon, boy! -, aveva reso il brasiliano ancor più simpatico proprio perché ben uso ad obbedir tacendo. Dai, a volte è così che va il mondo. Se poi Valtteri a Monza 2018 ammette candidamente: "Eh, sì, per strategia del team dovevo rallentare la corsa del ferrarista Raikkonen", ecco che viene giù il teatro.

Smettiamola di giudicare in base all'emotività da baretto, all'implacabilità di quando scolpiamo sul granito i presunti torti vergando furbamente sulla cancellabilissima polvere gli

stessi identici sgarri, quando sono gli altri a subirli. Ritiriammo queste bilance, please, approfittando proprio del weekend di Melbourne, per dire, semplicemente, onestamente e oggettivamente che Valtteri Bottas da Nastola è un signor pilota, un gran bel gregario e il meritatissimo vincitore del Gp d'Australia 2019.

Gran Premio che per la settima volta nelle ultime otto edizioni va al pilota che non deteneva la pole position. Quanto a Valtteri Bottas, il solo che ha titolo per giudicarlo adesso è proprio Esteban Ocon, che sperava e ora solo sogna di prendere il suo posto sulla seconda Mercedes W10. Il sorriso teso, contrito e disperato con cui il francese dal box accanto a Toto Wolff ha accolto il quarto successo in F1 del biondo pilota titolare della Mercedes è la miglior recensione alla ritrovata stima e autostima di Valtteri. Che non sarà il più bravo del mondo, ma resta uno che quando si sveglia bene e si trova sul circuito amico e nel momento giusto, poi son dolori per tutti. E la prossima volta che ci tocca parlare di Bottas non pensiamo a lui come un paracarro o peggio ancora da cameriere. Assumendo per lezione quanto altre volte, parlando male di lui, abbiamo rischiato d'essere noi i camerieri: camerieri dei nostri pregiudizi e dei nostri paraocchi. ●



BOTTAS NON È IL PIÙ GRANDE DI SEMPRE MA UN BRAVO PILOTA, CHE CERTI GIORNI SI TRASFORMA IN BELVA IMPLACABILE



SOPRATTUTTO NOI ITALIANI DOVREMMO IMPARARE A GIUDICARE I RIVALI CON GLI STESSI PARAMETRI CON CUI SPESSO SCUSIAMO I NOSTRI BENIAMINI



Ti spiezzo in due!

DIETRO IL GRANDE RISCATTO DI VALTERRI BOTTAS, C'È UNA STORIA CHE RICORDA UN PO' LA TRAMA DEL FILM "ROCKY IV", QUANDO MISTER BALBOA PER VENDICARE APOLLO CREED ACCETTA D'ANDARE A SFIDARE IVAN DRAGO ADDIRITTURA IN RUSSIA, CON ESITI SPETTACOLARI

MELBOURNE - Non so se avete ancora presente Rocky IV, quando per vendicare l'amico Apollo, accettò di sfidare Ivan Drago in Russia. Barba incolta, allora davvero simbolo di machismo, oggi di uso comune, giubbotto pesante in pelle da aviatore e durissimi allenamenti nella neve, a spaccare legna e cercare la forza giusta per abbattere la montagna di muscoli che doveva affrontare.

MELBOU



SUTTON-IMAGES.COM

Certo quello era un film, ma quanti sportivi di quegli anni si sono ispirati a quegli allenamenti per dare una svolta alla propria carriera? Tanti, anch'io allora sciatore di buon livello.. Era un'icona di quegli anni.

Bottas ha fatto lo stesso.

Ha chiuso ad Abu Dhabi spento, finito, cotto! Ha perso la possibilità a Baku di vincere per una sfiga madornale, con quel detrito che ne ha forato le speranze mondiali, ha dovuto subire di tutto per aiutare Hamilton, prendendosi di tutto dai tifosi. Tappo, maggiordomo, per citare i "complimenti" che tifosi da tutto il mondo gli hanno rivolto sui canali digital suoi e della Mercedes.

**QUARTO CENTRO
IRIDATO PER BOTTAS**
Valtteri Bottas ottiene il quarto successo iridato nella sua carriera, andando a vincere il Gp d'Australia dopo averlo dominato dal via fino alla bandiera a scacchi (da questo Gp solo simbolica)

Ha chiesto e ottenuto da Toto Wolff di staccare la spina. Si è fatto crescere la barba, ha passato l'inverno nella sua Finlandia, spesso vestito da boscaiolo, si è distratto facendo rally, ha messo su muscoli e ha allenato la mente. A gennaio si è ripresentato in ufficio da Toto dicendogli: "SONO TORNATO". Già ai test e anche nei messaggi che scrive sui suoi account abbiamo visto un Bottas diverso con il vero spirito del boscaiolo, dell'uomo di montagna, di un orso...

Ha lasciato parlare di tutti, nessuno lo faceva di lui. E Lewis e Seb e Charles e Max ... No nessuno lo ha mai calcolato, il nome Valtteri non appariva in nessuna analisi pre mondiale, per il mondiale. Adesso non vuol dire che lo vince, ma guai a sottovalutarlo. Rosberg vincente in Australia nessuno se lo filava e invece? Campione del mondo.. Irvine nel '99 nessuno lo considerava alla pari di Schumacher e per via anche dell'infornuto del tedesco, arrivò invece lui a giocarsela, dopo aver vinto in Australia. È solo la prima, ma intanto ha fatto un week end da



**BRAVO
VALTTERI,
ORA PREPARA
L'ASCIA PERCHÉ
C'È LEGNA
DA FARE
PURE
NEL DESERTO
DEL BAHRAIN**

macho vero... Velocissimo in qualifica e solo la qualità di Hamilton gli ha impedito di partire in pole, cazzuto, si può scrivere? Si dai per rendere il senso è necessario, al via! È andato via dritto per dritto e non si è fatto più prendere. Quasi da libro cuore il team radio a dire che tutto funzionava, gomme e macchina, quasi ad anticipare qualsiasi comunicazione del team a rallentare per problemi. No, niente di tutto questo, ha fatto un

week end alla Lewis, in modalità hammer time, anzi ha fatto un week end alla Rocky Balboa. Ha abbattuto il Dio, ha conquistato per la prima volta la leadership del mondiale e ha anche inaugurato la nuova regola del punticino per il giro veloce, facendo suo anche quello ed è il primo uomo nella storia della F1 a fare 26 punti per una vittoria. Proprio la ricerca e la richiesta di poter fare il giro veloce alla squadra sottolinea ancor di più il suo nuovo corso. Dopo un anno 2018 come quello che ha vissuto poteva accontentarsi, non allargarsi ulteriormente e invece ha voluto prendersi tutto.

Non un KO a Ivan Drago, ma un bel destro assesta alla mascella da far barcollare. Certo ci aspettiamo la risposta degli avversari Hamilton e Ferrari perché di certo non glielo lasciano andare così. MA attenzione in Bahrain Bottas è sempre andato fortissimo.

Nel film Rocky, dopo la vittoria ha fatto un discorso che chi ha visto il film non può non ricordare. "Se io posso cambiare, se voi potete cambiare (opinione), tutto il mondo (tutto il mondiale diciamo noi), può cambiare"...

Bravo Valtteri prepara l'ascia c'è legna da fare anche nel deserto.... ●



**AL DI LÀ DEI SEGNALI DI SFIDA DATI
DALLA FERRARI NEI TEST, LA STELLA
A TRE PUNTE RIBALA OGNI
PRONOSTICO E SI CONFERMA AL TOP
E PROIETTA ALLE STELLE ADDIRITTURA
VALTTERI, CON HAMILTON BRUCIATO AL
VIA E SECONDO DI CONSERVA...**

foto LAT

MELBOURNE - Non è certamente facile risplendere accanto a Lewis Hamilton, ma la sensazione è che Valtteri Bottas si sia definitivamente strappato di dosso la maglia di vice strapazzando tutti, compagno di squadra compreso, nella prima uscita del nuovo mondiale. Il ventinovenne pilota finlandese sul tracciato incastonato nell'Albert Park ha fortissimamente voluto una vitto-

ria che sa soprattutto di rivincita personale dopo una stagione deludente vissuta all'ombra del cinque volte iridato inglese. A Melbourne, Bottas ha conteso con determinazione la pole position all'inglese e, dopo avergli rifilato quasi mezzo secondo nel primo push del segmento decisivo delle qualifiche, al secondo tentativo

ha dovuto subire il ritorno del compagno di squadra a causa del traffico che non gli ha consentito di scaldare a dovere gomme e freni. Ma questa nuova versione di Bottas, apparsa anni luce diversa da quella arrendevole che negli anni scorsi lo ave-

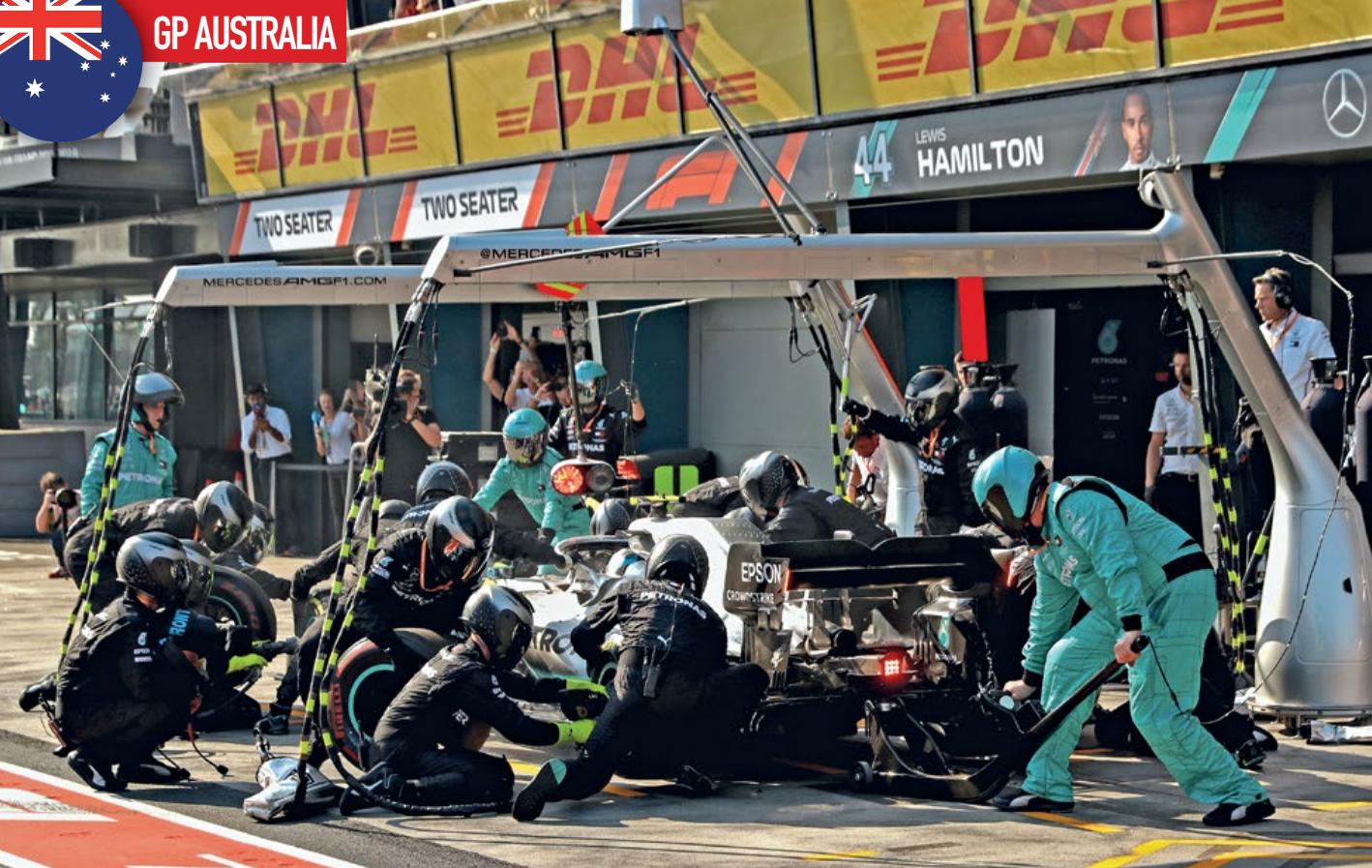
Bottas pieno e F.1 ubriaca!



**ALLA PRIMA FRENATA
LA DOPPIETTA È REALTÀ**

Pronti, via e le Mercedes arrivano prima e seconde alla prima frenata, con Bottas che ha bruciato Hamilton. Il Gp d'Australia in pratica è già tutto in questi pochi metri, almeno per quanto riguarda le W10 dominatrici

SCHNITZEL
BURGER
&
CHIPS
HOT BEER & COOLS
COFFEE



GETTY IMAGES

va visto troppe volte chinare il capo al cospetto del fuoriclasse nato a Tewin, ha tenuto botta e immediatamente trovato la rivincita grazie ad uno start fulmineo che gli ha consentito di prendere subito il comando della corsa e, goccia dopo goccia, vedere sempre più piccola la sagoma della W10 del britannico nei propri specchietti. Hamilton non è mai riuscito a mettere sotto pressione il finlandese che, a colpi di tre o quattro decimi al giro, ha scavato un vantaggio di circa quattro secondi nei primi quindici giri riuscendo a conquistarsi un margine tale da poter impostare la corsa a proprio piacimento.

Hamilton più lento

A togliere definitivamente la macchina di Hamilton dalla vista del vincitore ci ha pensato il muretto box della Mercedes, che ha richiamato il campione del mondo nella corsia box dopo quindici giri di gara per coprirsi dopo il cambio gomme di Vettel, che aveva mantenuto attorno ai tre secondi il divario dall'inglese. Nel momento in cui Hamilton ha imboccato la corsia box per assolvere il cambio gomme, l'inglese accusava un ritardo di circa quattro secondi dal leader della gara. Ma quando il cinque volte iridato è rientrato in pista, dopo essere passato dalle mescole Soft alle Medie, il ritmo di Bottas ha sorprendentemente continuato a rimanere molto più veloce, al punto che quando il finlandese è rientrato per il cambio gomme, avvenuto dopo ventidue giri, il suo vantaggio era addirittura di trentatré secondi. A

quello punto, per Bottas la corsa era al sicuro. Il finlandese ha atteso soltanto un paio di tornate, quando Max Verstappen è rientrato per il cambio gomme, per riprendere la leadership della corsa e chiudere con un vantaggio di oltre venti secondi sul compagno di squadra, che sul finale ha rintuzzato in totale sicurezza gli attacchi del pilota olandese di Christian Horner, che ha regalato alla Honda il primo podio da quando sono stati introdotti i motori ibridi.

Per Bottas il poker è decisivo

Per Bottas si tratta del quarto successo in carriera, probabilmente il più convincente e decisivo per il proseguimento del suo legame con la Mercedes. Il finlandese era stato promosso nella scuderia diretta da Toto Wolff, dopo quattro buone stagioni in Williams, ad inizio 2017. Bottas aveva subito convinto, conquistando tre succes-

si già nella stagione d'esordio con la Casa della Stella a tre punte. L'anno scorso era invece arrivata una cocente delusione per il pilota di Nastola, che ambiva a mettersi in diretta concorrenza con Hamilton all'interno della squadra di Brackley e che invece ha chiuso la stagione nella quale il britannico ha conquistato il suo quinto titolo iridato con una modesta quinta posizione nel Mondiale. A difesa di Bottas occorre precisare che nelle prime corse di campionato si sono verificati diversi episodi che hanno segnato negativamente la sua stagione. Dopo aver sbattuto in qualifica a Melbourne e aver chiuso la corsa d'apertura stagionale con un misero ottavo posto, l'ingresso della safety-car lo aveva privato di un successo che pareva scontato a Shanghai, mentre a Baku un detrito lo aveva bloccato mentre era al comando a pochi giri dal termine.





Toto Wolff se la ride con Bottas dopo un inizio di Mondiale sorprendente. Per Valtteri è una bella rivincita dopo un 2018 opaco. Sotto, il podio con Bottas-Hamilton e Verstappen

LAT

I due inattesi stop sono pesati come un macigno, con la conseguenza che il finlandese è rimasto indietro nella classifica di campionato e non ha potuto fare altro che aiutare Hamilton nella rincorsa al titolo quando Toto Wolff ha deciso di puntare solo su Lewis. In questo contesto, Bottas ha dovuto sacrificare un successo certo a Sochi, quando ha palesemente lasciato passare il proprio team mate dopo averlo agevolato al via, e ha chiuso in uno stato di totale disarmo una stagione che lui stesso ha definito come la peggiore della sua carriera.

Valtteri: mai più una vita da secondo

Toto Wolff ha spesso raccontato di un Valtteri Bottas depresso e sconsolato al termine della passata stagione e non è un caso se ha voluto coprirsì da un eventuale tracollo del finlandese con la scelta di utilizzare Esteban Ocon, un pilota che meriterebbe certamente un volante nel Mondiale, nel ruolo di terza guida Mercedes. Wolff ha però lasciato a Bottas la possibilità di riscattarsi e possiamo dire che Valtteri si sia presentato in forma smagliante alla vigilia di questa stagione. A Barcellona aveva raccontato di non voler più fare da secondo a nessuno e di non vedere l'ora di rimettersi al volante per prendersi la sua rivincita.

Per dare una svolta alla sua vita ha cambiato look, ora più vissuto e con una folta barba che fa da cornice al suo rassicurante sorriso, ha chiesto un nuovo staff tecnico al suo supporto e si è anche presen-

tato al via dell'Arctic Rally, perché se c'è una cosa certa nelle corse che si disputano su strada battuta è che non c'è rimedio ad ogni minimo errore.

E il suo stato d'animo era proprio quello di non sbagliare più nulla nella sua carriera. L'inizio di questo Mondiale ci dice che Bottas sia riuscendo a onorare i nuovi obiettivi che si è posto, anche se c'è da attendersi che Hamilton non tarderà a far nuovamente sentire il suo peso all'interno della squadra, perché il campione inglese vuole fortemente il suo sesto titolo iridato e non farà sconti nemmeno a quello che spesso identifica come il miglior team mate che abbia avuto. Il line up di Toto Wolff è certamente complementare, molto collaborativo quando si tratta di definire le scelte tecniche e, soprattutto, sempre pronto a sacrificarsi alla causa Mercedes, che fino a questo momento ha sempre collimato con l'interesse di Hamilton. Ora che Bottas si pone in diretta competizione con l'inglese, bisognerà vedere se sotto il tetto Mercedes si continuerà a vivere in perfetta armonia.

Bottas non si ispira a Nico Rosberg

Se c'è qualcuno che fino ad ora è riuscito a mettere i bastoni nelle ruote di Hamilton e a mandarlo in crisi, quello è Nico Rosberg. Il tedesco dal cognome finlandese sta a Hamilton come la criptonite sta a Superman. Il campione del mondo del 2016 aveva spiegato che per battere Hamilton aveva studiato e ristudiato i suoi punti deboli, mettendoli sotto la lente di ingran-

dimento e cercando di ricreare le condizioni che lo avevano messo in difficoltà. Bottas ha invece ripetutamente detto che non seguirà l'esempio del suo predecessore, ma che i suoi riferimenti saranno soltanto il lavoro e la capacità di migliorarsi. Rosberg e Bottas hanno sicuramente un background e un modo di porsi agli antipodi, una condizione che ha portato Toto Wolff a rassicurare tutti che in questa stagione non ci sarà alcun problema tra i suoi piloti. Sakhir, a differenza di Melbourne che non è mai stata tra le sue preferite, è una pista sulla quale Bottas ha sempre trovato un gran feeling.

In Bahrain servirà dunque il miglior Hamilton per rispondere al punto messo in Australia dal suo compagno di squadra, che non ha mai voluto lasciare un centimetro e sul finale di gara ha demolito di un secondo il giro veloce siglato poco prima da Max Verstappen, dopo aver dichiarato alla radio di non voler nemmeno rinunciare nemmeno al punto assegnato al pilota più veloce in pista. Se il suo obiettivo di Bottas è quello di sconfiggere Hamilton, servirà davvero ogni metro di pista e ogni punto disponibile!

Wolff re nei mind-games

A proposito di Toto Wolff, il Team Principal della Mercedes ha confermato di essere imbattibile quando si tratta di guerra psicologica, quella che gli inglesi amano chiamare mind games. Ricordiamo tutti il suo tono dimesso, così come quello degli uomini di riferimento della sua squadra, al termine dei due round di test di Montmelò. Wolff aveva detto e mandato in giro a dire ai suoi che se il campionato fosse iniziato dopo gli otto giorni di test a Barcellona, le Ferrari sarebbero state le grandi favorite. Al termine della prima settimana, non aveva esitato a definire di mezzo secondo il vantaggio delle SF90, apparse realmente incisive sui saliscendi della pista catalana. In realtà, Wolff ha giocato di strategia ingannando un po' tutti. Le W10 hanno svolto un programma prestabilito che prevedeva una serie di test su una monoposto che appare molto configurabile a varie condizioni, ma che necessitava diverse simulazioni per averne una maggior comprensione.

Solo nella fase conclusiva dei test in terra iberica i piloti di Toto Wolff hanno iniziato a spingere e beneficiato di almeno uno step evolutivo della monoposto disegnata a Brackley, ma i discorsi legati all'inferiorità tecnica paiono in questo momento soprattutto fumo negli occhi agli avversari. Wolff si trova ora con i suoi piloti che hanno occupato i due gradini più importanti del podio dopo aver dominato tutte le sessioni nelle quali le monoposto sono sce-



se in pista. Il colpo inferto ai rivali della Scuderia Ferrari fa certamente male, anche perché in F.1 non è mai facile recuperare velocemente da una battuta d'arresto inattesa. Hamilton, uscito sconfitto da Melbourne nella passata stagione, trovò una vittoria fortunosa a Baku ma tornò a esprimersi sui suoi livelli soltanto a partire da Barcellona. E anche in casa Ferrari servirono tre corse per riprendersi dall'inattesa sconfitta di Monza. E quindi molto importante che gli uomini della Casa del Cavallino non perdano focus, si scrollino velocemente di dosso la doccia fredda di Melbourne, e si ripresentino in Bahrain esattamente da dove li avevamo lasciati, ovvero dalle convincenti in terra catalana.

Melbourne volta le spalle alle Rosse

Melbourne, dopo due stagioni nelle quali Sebastian Vettel era salito sul gradino più alto del podio, ha tradito le Rosse e le grandi attese. Il quarto posto di Sebastian Vettel, che nel secondo stint di gara ha accusato problemi con le mescole Medie, non deve però creare né panico né sconforto perché sono numerosi gli elementi che dimostrano che i riscontri offerti dalla pista dello stato del Victoria, che ha caratteristiche specifiche, vengono spesso smentiti nel corso della stagione. Dopo aver riscontrato problemi con le mescole Medie sulla vettura del tedesco, si sono certamente avuti riscontri migliori da Charles Leclerc, che ha chiuso in scia al team mate con le mescole più dure. Sin dai primi turni di prova i piloti di Mattia Binotto si sono trovati a convivere con una realtà molto diversa rispetto a Barcellona, dove su una pista molto tecnica e genuina nel rappresentare la qualità delle monoposto in pista, le Ferrari SF90 sembravano scorrere come su due binari.

In Australia, i numerosi saltelli che caratterizzano il tracciato soprattutto nella prima sezione e nelle curve 4, 5 e 6, insieme al vento che a raffica ha imperversato sull'Albert Park, hanno prodotto uno scenario molto diverso che ha parzialmente sgretolato i riferimenti di Vettel e Leclerc. Una monoposto già ben "educata" dal punto di vista tecnico come la SF90 si è trovata alle prese con specifiche variabili che l'hanno probabilmente penalizzata maggiormente rispetto alle Mercedes, che a Barcellona sono parse ancora in fase di pieno

sviluppo. Le variabili proposte dalla pista di Melbourne, che produce sempre corse imprevedibili anche perché tende a rimiscolare i valori, erano ben note. Il tracciato dello stato del Victoria ha tradizionalmente visto in netta difficoltà le Red Bull, monoposto assai sofisticate, che risultano estremamente sensibili alle anomalie del tracciato australiano e la stessa cosa si è verificata per le Ferrari SF90. Ancora maggior valore assume l'impresa di Max Verstappen che, nonostante le difficoltà incontrate dalle monoposto disegnate da Adrian Newey, è riuscito con un giro da favola ad infilarsi in mezzo alle due vetture della Scuderia Ferrari sulla griglia di partenza.

Asperità e vento mal digeriti dalla SF90

A Melbourne lo staff tecnico della Casa del Cavallino ha dovuto gestire gli scossoni dovuti ai tanti bumps alzando la SF90 per evitare fenomeni di "bottoming" per poi scendere progressivamente nei long run svolti nella giornata di venerdì in modo da trovare un compromesso che consentisse alle Rosse di colmare il gap nei confronti della Mercedes in configurazione gara. Che Melbourne costituisca una sorta di "purgatorio" per le vetture più avanti nello sviluppo e sofisticate era cosa ben nota, così come il fatto che i verdeti emessi dal primo round stagionale sono spesso profondamente rivedibili. Solo per citare un esempio, prendiamo il debutto di Kevin Magnussen con la McLaren

Non è certo un volto felice quello di Vettel nel dopo gara, con un quarto piazza che lo vede deluso quanto represso nella sua voglia di riscatto, visti i primi test con la Sf90...



Mp4-29 del 2014. Il pilota di Roskilde conquistò la seconda fila e la piazza d'onore alle spalle della Mercedes di Rosberg, ma quello fu l'unico podio stagionale per danese che dovette convivere per tutta la stagione con una monoposto che non sarà certamente ricordata tra le migliori tra quelle sfornate dalla squadra di Woking. Non serve ricordare che anche in quell'occasione a siglare la pole position fu Lewis Hamilton, sempre in grado di esprimersi sui suoi massimi livelli su questo tracciato, ma che fu costretto al ritiro dopo soli due giri con il motore fuori uso. Ma Melbourne, dove il bilancio della Scuderia Ferrari non è stato in linea con le aspettative della vigilia, rappresenta soltanto il primo passo in nuovo mondiale che tra sole due settimane porterà il circus della F.1 sul tracciato di Sakhir in Bahrain, su una pista sulla quale dodici mesi fa Sebastian Vettel ottenne una vittoria molto convincente e che non c'è motivo di ritenere che su un tracciato più convenzionale che non presenta le specificità di Melbourne il divario dalla Mercedes che si è visto in Australia possa essere azzerato.

Alfa Romeo subito a punti

L'Alfa Romeo Racing ha invece riaperto la sua storia nella massima serie con l'ottava posizione di Kimi Raikkonen, dimostrando di avere le carte in regola per iniziare una nuova avventura in F.1 puntando a una posizione di riferimento nella fascia alta delle squadre che lottano alle spalle dei tre top team. Alle spalle di un ottimo Magnussen, che ha portato il Team Haas a un solido sesto posto, Nico Hulkenberg ha guidato un trenino che ha chiuso in volata precedendo di poco più di un secondo il campione del mondo del 2007, seguito a brevissima distanza da Stroll, Kvvyat e Gasly, a testimonianza di come la lotta a centro gruppo quest'anno sarà incandescente. Tanta era l'attesa per l'esordio di Antonio Giovinazzi con i colori della Casa di Arese, ma dopo un ottimo quarto tempo in Q1 siglato dal pilota pugliese, nel successivo segmento di qualifica il venticinquenne di Martina Franca ha prima sofferto la mancata attivazione del Drs, mentre nel secondo tentativo il traffico gli ha impedito di scaldare gomme e freni. Scattato dal quattordicesimo posto in griglia, il pilota di Frederic Vasseur ha danneggiato la sua C38 in un contatto con la McLaren di Sainz nel corso del primo giro e non ha potuto spingersi oltre la quindicesima posizione finale. Il potenziale della monoposto schierata dalla Alfa Romeo Racing ha convinto ed Antonio avrà certamente modo di esprimersi senza limitazioni di natura tecnica in Bahrain. ●



LAT

Charlie ci mancherai

L'IMPROVVISA SCOMPARSA DI WHITING, A 66 ANNI, PROIETTA UN'OMBRA SUL WEEKEND DEL GRAN PREMIO AUSTRALE

MELBOURNE - Il paddock della F.1 si è svegliato la mattina del giovedì precedente al Gran Premio d'Australia con la terribile notizia che Charlie Whiting, 66 anni, se n'era andato. Senza salutare, senza nemmeno dare la minima impressione che il giro di pista compiuto a piedi insieme ai piloti il giorno prima sarebbe stato l'ultimo. E quando viene a mancare all'improvviso una persona con la quale si è stati a stretto contatto fino a qualche ora prima subentra un sentimento di incredulità e rifiuto di accettare che da un momento all'altro nulla sarà più come è stato. Whiting per svariati decenni era stato una presenza costante nel mondo della Formula Uno. Nel suo ruolo di Race Director, Whiting è stato profondamente rispettato da diverse generazioni di piloti e addetti ai lavori. Il tecnico inglese non aveva soltanto la funzione di scrivere i regolamenti, ma anche quello di farli rispettare. La sua interpretazione in merito a violazioni di aspetti tecnici, situazioni di gara o incidenti talvolta sono state anche duramen-

te contestate, ma la sua imparzialità non è mai stata messa in discussione. Il manager inglese era sovente impegnato anche in attività di valutazione della sicurezza dei circuiti, non necessariamente legati

UN PASSATO ALLA BRABHAM

Charlie Whiting, a lato, a inizio Anni '80 alla Brabham, in compagnia di Piquet e del progettista Murray, tutti alla corte di Ecclestone e col motore turbo Bmw che si aggiudicherà il mondiale nel 1983. In alto, lo stesso Whiting con Vettel, in una delle sue ultime immagini prima della improvvisa scomparsa per embolia polmonare, proprio alla vigilia del weekend

al Circus della Formula Uno, anche quelli di nuova realizzazione. Chi lo conosceva bene, spesso segnalava l'incredibile mole di lavoro che passava dalla sua scrivania. Come tanti appassionati di corse, Whiting era nato dei pressi di un circuito. Nello specifico, quello di Brands Hatch, diventato per lui una seconda casa da quando aveva solo dodici anni.

Whiting si è poi laureato in ingegneria meccanica. Dopo una breve esperienza fatta con il fratello, che correva in autocross, Whiting iniziò a lavorare per la Hensket, in disarmo dopo il passaggio di James Hunt, per poi passare alla Brabham di Bernie Ecclestone nei primi anni ottanta, dove vinse due mondiali nel 1981 e 1983 con Nelson Piquet. La morte di Elio de Angelis, avvenuta nel 1986 in una sessione di test al Paul Ricard, scioccò il tecnico inglese e lo portò ad interessarsi sempre con maggiore attenzione a temi legati alla sicurezza. Quando nel 1987 il team inglese chiuse, Whiting passò alla FIA.

Qualche anno dopo, fu pesantemente coinvolto nei lavori di analisi e verifica che seguirono gli incidenti di Ayrton Senna e Ronald Ratzenberger a Imola nel 1994. Nello stesso periodo Whiting divenne race starter, lavoro svolto per circa vent'anni, per poi essere promosso race director e delegato alla sicurezza, oltre che responsabile per i circuiti. In molti ricorderanno che il suo operato fu apertamente criticato in occasione dell'incidente occorso a Jules Bianchi nel 2014. La vita di Whiting è stata in larghissima parte dedicata alle corse, ed era forse destino che un'embolia polmonare lo portasse via proprio nella notte che preceduto l'inizio di un nuovo Mondiale, in una camera d'albergo dopo che aveva svolto il compito per il quale era fatto, e che lui più amava, per un'intera giornata. La sua ultima.

Alessandro Gargantini





GP AUSTRALIA

L'ANALISI



di Alberto Sabbatini

GETTY IMAGES



Ferrari da boom a boomerang

ROSSA NON ALL'ALTEZZA DEI TRIONFALI TEST DI MONTMELÒ E, SOPRATTUTTO, IN GARA DELUDENTE CON VETTEL 4°, LECLERC 5° E LA SF90 STACCATA DA MERCEDES E RED BULL. ECCO PERCHÉ...



Tutti increduli. Gli italiani che si sono svegliati all'alba per gustarsi il primo Gran Premio della stagione pieni di speranze avranno maledetto la levataccia. Una Ferrari così sbiadita in Australia non se l'aspettava davvero nessuno. E non per il colore rosso opaco...

La SF90 arrivava a Melbourne dopo i test esaltanti di Barcellona dove aveva mostrato un passo che aveva impressionato tutti. I bookmakers alla vigilia la davano favorita con quote ridicolmente basse tanto che quasi non valeva la pena scommetterci su, perché si sarebbero portati a casa poco di più dei soldi della puntata e niente di più. Invece è successo un disastro. La monoposto che aveva vinto consecutivamente le due ultime edizioni del Gp Australia stavolta ha toppato clamorosamente le attese. Nessuno ma proprio nessuno, una settimana fa, si sarebbe immaginato una

BATTUTA PURE DALLA RED BULL

Alla fine la creatura di Newey arriverà davanti alla Ferrari SF90. Perché pure la Red Bull a motore Honda si dimostrerà assai più performante della SF90 vista in azione sull'Albert Park. Un inizio di campionato davvero sorprendente quando deludente...

Ferrari giù dal podio al primo Gp della stagione. Surclassata pure dalla Red Bull-Honda di Verstappen, che ha umiliato Vettel con un sorpasso all'esterno alla curva 3 dopo averlo affiancato in piena accelerazione. Il misero quarto e quinto posto finale non possono certo soddisfare le ambizioni del Cavallino che a Melbourne puntava al bottino grosso. E non c'è solo la delusione della mancata vittoria, ma anche il ritmo mortificante in gara a peggiorare il bilancio: Vettel e Leclerc sono giunti staccati di 58" dal primo, quasi un minuto. Vale a dire un distacco medio di un secondo al giro dalla Mercedes vincitrice e di 6 decimi dalla Red Bull di Verstappen. Un quadro disastroso.

Quali sono le cause? Ne possiamo identificare tre con certezza sopra a tutte le altre. Primo: la Sf90 si è rivelata instabile e difficile da guidare; secondo, la Ferrari non ha compreso bene come



← lavoravano le nuove gomme Pirelli, perciò il team ha finito per sbagliare la strategia di gara su Vettel. Terzo, il motore stavolta non ha fatto la differenza col risultato che Vettel e Leclerc sono apparsi davvero lenti in rettilineo. Entriamo nei dettagli punto per punto.

Assetto instabile

A Barcellona la SF90 aveva stupito piloti e spettatori per la sua facilità di guida e per la grande stabilità in frenata. A Melbourne invece la stessa macchina è apparsa molto più difficile da guidare. Un problema sorto al venerdì nelle prove libere e che è continuato fino alla domenica. Ma qual è stata la causa? Mistero. Vettel al venerdì, dopo le libere in cui aveva preso 8 decimi dalla Mercedes di Hamilton esprimeva ancora una tranquillante sicurezza: «*Feeling e maneggevolezza non mi piacciono ancora, ma dopotutto è venerdì e non importa: miglioreremo*». Al sabato in qualifica il distacco è rimasto quasi immutato: 7 decimi. E lì la convinzione del tedesco ha cominciato a vacillare decisamente: «*La macchina non è buona come vorrei*». Poi il primo triste sospetto: «*Questa pista è unica e le condizioni sono diverse da quelle dei test*». Leclerc gli ha fatto eco dicendo più o meno le stesse cose. Si sperava ancora dopo le prove che fosse un difetto

LA PRESSE

LECLERC TENUTO BUONO IN RISPETTO DI VETTEL

Leclerc, sotto e, sopra al via, in bagarre a fianco del capitano, per ora davanti alla Red Bull di Verstappen e all'inseguimento delle Mercedes, in corsa ha poi coperto le spalle nel finale a Seb, con le SF90 non certo in grande spolvero...





SUTTON-IMAGES.COM



legato all'assetto da qualifica; ci si augurava che a serbatoi pieni la Ferrari avrebbe cambiato passo in gara come tante volte era successo nel 2018. Invece niente. Il salto non è avvenuto. La SF90 che prendeva 7 decimi dalla Mercedes sul giro secco al sabato in qualifica ne ha rimediati altrettanti - anzi di più - alla domenica sul passo-gara. E quel che è peggio, è che piloti e team non hanno capito perché. Non si sono mai lamentati di un grave difetto in particolare, ma sono apparsi semplicemente spaesati per la performance mancata. Sì, Vettel accusava un po' di sottosterzo, Leclerc la considerava difficile da guidare. Ma nessuno ha parlato esplicitamente di macchina inguidabile, di un difetto grave di quelli che ti costringono di notte a ribaltare tutto l'assetto e ricominciare da capo la messa a punto. Semplicemente la macchina non trasmetteva un buon feeling di guida ai piloti. Non dava fiducia. Vettel, in uno slancio di ironia ha provato a spiegare la sensazione così: «È come ballare con scarpe non adatte». La bella e stabile Ferrari SF90 di Barcellona, a Melbourne non s'è mai vista. Non era più fluida, reattiva e agile da buttare dentro le curve. Soprattutto era sparita quella eccellente stabilità in frenata che portava i piloti a fidarsi di poter staccare al limite dentro le curve sapendo che l'avantreno restava preciso e solido come una roccia. La monoposto "fa-

cile" da guidare e da mettere a punto a Melbourne era la brutta copia di se stessa. È apparso chiaro a un certo punto, osservando le facce dubbiose dei piloti e lo smarrimento dipinto sui volti, che il team non ha mai saputo veramente dove mettere le mani per ribaltare la prestazione. Possiamo immaginare che Wehrlein sia stato costretto a giornate intere al simulatore nel weekend per trovare un assetto decente ma il risultato non è cambiato né tra venerdì e sabato, né tra qualifiche e gara. Problemi di assetto? Problemi aerodinamici? Problemi di grip? La colpa principale è stata data al tracciato di Melbourne, che a differenza di Barcellona che è liscia e piatta, è invece sconnesso e ondulato perché costruito all'interno di un parco cittadino. Ma le ondulazioni ci sono per tutti, possibile che abbiano rallentato così vistosamente soltanto la Ferrari e non monoposto molto sensibili aerodinamicamente alle variazioni di asfalto come ad esempio la Red Bull?

Gomme imprevedibili e strategia sbagliata

A complicare la performance della Ferrari ci si sono messe le gomme Pirelli versione 2019. Che sono molti simili a quelle 2018 ma il cui rendimento è cambiato drasticamente a Melbourne. La Pirelli aveva suggerito come strategia vincente due pit stop: due stint di 21 giri con le rosse e uno finale con le gialle di 16 fino all'arrivo. Oppure un solo pit stop sostituendo al 27° giro le soft per fare i 31 giri finali con le medie. Ferrari, invece, che aveva Vettel in lotta con Hamilton nei primi giri, ha deciso di fare la mossa dell'undercut molto presto, al 14° giro per sopravanzare l'inglese. Questo ha provocato due conseguenze negative. Primo, si è scoperto che l'undercut quest'anno non è più vantaggioso come un tempo. Secondo: il cambio anticipato ha rovinato il passo di Vettel nel finale di gara. Quel-



LA PRESSE

lo dell'undercut è un imprevisto nuovo. Fino all'anno scorso fermarsi prima del rivale permetteva di guadagnare un paio di secondi sul giro di uscita con la gomma fresca superaderente e compiere il sorpasso virtuale. Invece in Australia si è scoperto che la legge dell'undercut non funziona più. Le medie (mescola gialla), forse perché hanno una finestra di esercizio ristretta o perché mal si sposavano con l'asfalto australiano, non hanno reso bene da nuove vanificando il vantaggio della gomma fresca. Non solo per Vettel ma per tutti. Chi ha tentato l'undercut, si è accorto che la mossa risultava



svantaggiosa invece che premiante. Quando Vettel si è fermato, al 14° giro - molto prima di quanto suggerito da Pirelli - nei due giri successivi è andato piano. Ha fatto 1'33"692 nel giro di ripartenza e 1'27"954 in quello lanciato. Mentre Hamilton che è rimasto fuori un giro in più di lui con gomme rosse degradate, ha girato comunque forte quasi come lui: 1'28"4. Risultato: Vettel non ha chiuso il gap. Le gialle hanno dimostrato di non fare la differenza, le rosse soft invece di tenere bene alla distanza tanto che Bottas ci ha fatto 22 giri, Verstappen 24 e Leclerc addirittura 28.

Una certa confusione in chiave gomme la Ferrari l'ha avuta tutto il weekend, tanto che a fine corsa Vettel si è lamentato della gialla e aveva invece promosso la miscela rossa di inizio gara; viceversa Leclerc ha bocciato la rossa usata al via e approvato la bianca con cui ha disputato il secondo stint. Insomma, non ci hanno capito molto.

Il secondo problema dell'undercut mancato è che Vettel, anticipando il cambio gomme, si è ritrovato con gomme medie a bordo troppo presto: con quelle mescole gialle ha dovuto percorrere ben 44 giri contro i 31 preventivati dalla Pirelli per un passo-gara ottimale. Infatti negli ultimi 15 giri ha dovuto rallentare il passo attestandosi sull'1'28" al giro per non degradare gli pneumatici mentre quelli davanti a lui, che avevano cambiato le gomme più tardi, volavano sul ritmo di 1'26". Tanto che Leclerc, che era rimasto attardato nei primi giri e che a metà gara era a 17 secondi da Seb, ne finale lo ha raggiunto facilmente e non l'ha poi superato soltanto perché dal box è partito l'ordine di congelare le posizioni. Probabilmente il muretto Rosso ha voluto compensare in questo modo Vettel per l'errore di averlo costretto a una strategia controproducente.

Poca velocità in rettilineo

Dalle analisi post-gara è emersa anche una preoccupante scarsa velocità in rettilineo della Ferrari. Quella che l'anno scorso era l'arma in più della Rossa - la grande velocità e la forte accelerazione garantita da un motore top, a Melbourne è tristemente mancata. I rilevamenti delle top speed hanno mostrato una Rossa molto ma molto indietro rispetto alle monoposto rivali. Non soltanto nei confronti delle Mercedes, ma anche delle vetture spinte dai motori Honda. Sul traguardo Vettel è transitato nel suo miglior rilevamento a 291 km/h, ben 10 km/h in meno rispetto a Bottas. E la Toro Rosso di Kvyat viaggiava in quel punto a 307,6 km/h: 16 km/h più veloce della Ferrari! Leclerc era un po' più veloce del compagno, ma faceva 301 km/h: non così irresistibile. Non parliamo poi della massima velocità. Alla speed trap la Toro di Gasly ha toccato i 321,9 km/h e Vettel appena 303,7 km/h. Certo, Gasly ha sempre corso in scia di Kvyat e fa poco testo. Ma nello stesso punto la Mercedes di Bottas è stata cronometrata a 311 km/h e lui era in testa alla gara, quindi non godeva certo dell'aiuto di scie o del Drs aperto.

Vettel via radio a un certo punto si è lamentato chiedendo: perché vado così piano? Questo la dice lunga su quanto fosse preoccupato per la scarsa velocità. Un'ipotesi è che la Ferrari abbia depotenzia-



GETTY IMAGES

FEELING E MANEGGEVOLEZZA NON AL TOP. LA VETTURA NON È ANCORA COME VORREI

SEBASTIAN VETTEL



to il motore in corsa per precauzione dopo i guasti nei test di Barcellona e i dubbi sull'affidabilità sollevati alla vigilia dallo stesso Binotto. Però Maranello ha negato di aver limitato il rendimento del motore sulla SF90 in gara e dobbiamo quindi credergli. L'unica altra spiegazione perciò è che le gomme di Vettel fossero talmente scivolose che patinavano in accelerazione fuori dall'ultima curva; quindi non facevano raggiungere al tedesco una buona velocità. Mah...

L'ultimo dubbio è: perché Leclerc, bloccato da Vettel ma con la 5° posizione ben salda e un enorme vantaggio su Magnussen, non ha improvvisato un pit stop per montare le gomme soft e cercare di aggiudicarsi il giro più veloce? Le condizioni favorevoli c'erano tutte: sarebbe stato un punto iridato Costruttori in più per Maranello, uno in meno per la Mercedes. Binotto ha spiegato che hanno voluto evitare rischi che potevano vanificare un doppio piazzamento. Però questo in chiave 2019 è un po' preoccupante: perché il Mondiale si vince prendendosi dei rischi, non accontentandosi. Non sarà che questa nuova Ferrari vuole tornare a usare tattiche conservative dopo che ci sono voluti anni per cambiare mentalità e imparare a essere aggressivi? L'importante ora è capire come annullare l'enorme divario visto a Melbourne: il Gp Bahrain - pista di motore dove è fondamentale possedere grande accelerazione - è alle porte. Binotto e i tecnici devono trovare in fretta la chiave per dimostrare che Melbourne è stato soltanto un caso anomalo e che Wolff aveva ragione a preoccuparsi. Ah, come manca Marchionne che diceva: bisogna togliere il sorriso dalle facce di quelli lì... ●

UNO SGUARDO PERPLESSO

Sotto, le Pirelli in versione hard e, sopra, lo sguardo di Vettel non certo entusiasta - e comprensibilmente - del weekend australe...



LAT



GIOVEDÌ 14 MARZO

VETTEL: «Credo che siamo più preparati rispetto allo scorso anno e la nostra vettura sembra funzionare bene. Detto questo sarà difficile fare meglio del 2018, visto che abbiamo vinto... Ovviamente si tratta della prima gara dell'anno ed è normale essere un po' nervosi dal momento che nessuno conosce i veri valori in campo. Attualmente siamo tutti cacciatori e prede, ma spero di andare via dall'Australia nel ruolo di preda».

LECLERC: «Ovviamente non vedo l'ora di scendere in pista, per scoprire il nostro vero valore. Come ho già detto credo che non sentirò troppo l'emozione anche se sono onorato di poter guidare una Ferrari. Sono qui per fare bene, mi voglio concentrare su di me e intendo lavorare con il team per sfruttare al meglio il potenziale della macchina».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

VETTEL: «Oggi è stato divertente. Forse non eravamo veloci come probabilmente volevamo e come avremmo potuto essere, ma è venerdì, dopotutto, quindi non importa. Sono sicuro che il 1° dicembre nessuno ricorderà quanto siamo stati veloci il 15 marzo! Mi manca ancora un po' di confidenza, non è stata una giornata facilissima per noi ma probabilmente è stato così per tutti. Non siamo ancora dove vorremmo essere non tanto in termini di tempo sul giro, ma soprattutto per feeling e maneggevolezza della vettura. Non abbiamo ancora preso le misure a questa pista così sconnessa, ma credo che domani sarà un giorno migliore. Se riusciamo a recuperare quel feeling possiamo migliorare molto sul giro secco. Alcune parti delle sessioni sono state davvero buone e da qui abbiamo deciso di iniziare a lavorare. Si tratta di mettere tutto assieme e gettare i presupposti per una giornata migliore domani. La notte è lunga e i nostri

ingegneri sono bravi. Sono tranquillo».

LECLERC: «È stata certamente una giornata intensa. Abbiamo provato gomme e differenti tipi di assetti e per alcuni aspetti sono molto soddisfatto. La prima sessione è andata meglio della seconda, forse perché nel pomeriggio si è alzato il vento e abbiamo faticato un po' di più a trovare i giusti punti di riferimento. Dopo aver parlato con gli ingegneri, tuttavia, crediamo di aver capito dove dobbiamo migliorare e ci muoveremo in quella direzione. Abbiamo un'altra sessione di prove a disposizione nella quale metteremo in pratica le soluzioni che l'analisi dei dati ci ha suggerito in modo da essere pronti per la qualifica».

BINOTTO: «Prima giornata di prove libere della stagione: il programma era più che altro comprendere la monoposto e il suo comportamento per poterla preparare per sabato e domenica. La pista è molto sconnessa e il vento oggi era molto forte e ha dato fastidio. I piloti non hanno avuto una grande sensazione di fiducia dalla vettura per il suo comportamento. Non ci resta che lavorare sul set-up: saremo pronti per la qualifica».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Partire dalla terza posizione domani va bene, la macchina è ok, ma non è buona come vorremmo e chiaramente non siamo veloci come volevamo, ma prendilo da lì e guarda cosa possiamo fare. Questa pista è unica e le condizioni sono diverse da

quelle che abbiamo sperimentato nei test e abbiamo sicuramente migliorato la macchina durante la notte, ma ovviamente non abbastanza. Non vediamo l'ora che arrivi domani, quando avremo il tempo di capire ulteriormente la macchina. Correremo più forte che possiamo e vediamo dove ci porta. Siamo 16 metri dietro la pole position».

LECLERC: «Non posso dirmi soddisfatto del risultato di questa qualifica. Dopo un Q1 buono e un Q2 molto buono, nel Q3, in particolare nel mio secondo tentativo, ho commesso qualche errore di troppo, soprattutto nel primo settore, e non sono riuscito a migliorare il mio tempo. Cercherò di imparare da questo e di prepararmi al meglio per la gara. Per quanto riguarda il distacco dai nostri principali rivali devo ammettere che forse ce lo aspettavamo minore, anche se questa è una pista anomala che spesso offre un quadro differente da quello che si ha su un tracciato tradizionale. Dal canto nostro credo ci sia ancora margine per lavorare sulla vettura, inoltre la gara è domani ed è piuttosto lunga: io punto ancora al podio. Indubbiamente dovrò azzeccare una partenza perfetta, perché i sorpassi qui non sono per niente facili».

BINOTTO: «Non possiamo dire che questo sia il risultato che ci attendevamo ma siamo altresì consapevoli che Albert Park non è la nostra pista ideale per una serie di caratteristiche che non ci permettono di esprimerci al meglio. Dobbiamo ovviamente migliorarci ma abbiamo raccolto una gran quantità di

informazioni per identificare le aree sulle quali lavorare. Sebbene ha dimostrato come sempre di saper sfruttare ogni centimetro di pista e Charles ha superato egregiamente la sua prima vera prova, che qualche piccola sbavatura non intacca. Abbiamo davanti a noi altre 20 qualifiche e 21 gare, la partita è lunga e siamo pronti a giocarla».

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «Non siamo stati a nostro agio con la vettura per l'intera durata del weekend, ma devo ammettere che oggi abbiamo fatto parecchia fatica. Il fatto che io fossi così lento in pista nel corso della gara è stato prevalentemente dovuto alla mancanza di grip con la gomma media montata al pitstop. Come team siamo comunque riusciti a portare a casa un numero dignitoso di punti grazie al quarto e al quinto posto anche se chiaramente non erano queste le posizioni alle quali puntavamo solo qualche settimana fa. Nei prossimi giorni ci sarà modo di analizzare i dati nei dettagli così da essere pronti per la prossima gara che è già dietro l'angolo. Di sicuro l'analisi delle informazioni che abbiamo raccolto ci permetterà di capirne di più ma per oggi questo è stato il massimo che siamo riusciti a ottenere».

LECLERC: «Sono partito bene, al punto che ero riuscito a superare Verstappen e mi sono trovato al fianco di Sebastian che a sua volta era alle prese con una Mercedes. Per questo ho dovuto mettere le ruote sull'erba all'uscita

della prima esse e così Max è riuscito a ripassarmi. La vettura all'inizio non era molto facile da guidare per cui ho commesso un piccolo errore alla prima curva perdendo una manciata di secondi. Al pit stop abbiamo deciso di montare la miscela dura e devo dire che da quel momento la macchina è migliorata molto e sono potuto andare più forte. Nel finale ho raggiunto Sebastian ma il team ha deciso di congelare le posizioni perché le prime tre piazzate della classifica non erano comunque alla nostra portata oggi. Cercheremo di capire con gli ingegneri che cosa ci ha fatto andare meno forte di quanto sperato, intanto abbiamo portato dei buoni punti a casa».

BINOTTO: «Fin da venerdì non ci siamo sentiti a nostro agio su questa pista. Pur avendo lavorato molto sul set-up non abbiamo trovato un bilanciamento giusto e anche le nostre posizioni in qualifica hanno dimostrato le nostre difficoltà di adattamento al tracciato di Albert Park. In gara poi, nel primo stint abbiamo cercato di tenere il ritmo. Charles ha commesso un piccolo errore che non gli ha permesso di rimanere a ridosso dei leader. Sebastian dopo il pitstop, con la gomma media non ha mai trovato il grip giusto e non è stato in condizione di attaccare chi gli stava davanti. Quando non è riuscito a difendersi dagli attacchi di Verstappen abbiamo deciso che la cosa più importante era arrivare al traguardo gestendo le gomme. Quando Charles lo ha raggiunto, ci è sembrato opportuno non prendere rischi. Lasciamo l'Australia con una gran quantità di dati da analizzare per capire come tornare ai livelli di competitività che ci appartengono per la gara del Bahrain fra due settimane».

GETTY IMAGES





Verstappen surfa sull'Honda

PRIMO STORICO PODIO PER LA CASA GIAPPONESE NELL'ERA POWER UNIT GRAZIE A UNA PROVA SOPRA LE RIGHE DI MAX CHE CON LA RED BULL ESTROMETTE DAL PODIO LA FERRARI

MELBOURNE - Ha portato la Red Bull in seconda fila, per poi conquistare una posizione sul podio alle spalle delle imprevedibili Mercedes W10 di uno scatenato Valtteri Bottas e del cinque volte iridato Lewis Hamilton. Max Verstappen ha certamente compiuto con successo la sua missione in terra australiana, andando anche oltre le aspettative della vigilia. Il talento olandese ha anche portato per la prima volta un propulsore Honda sul podio da quando sono stati introdotti i motori ibridi. Analogamente alle Ferrari SF90,

SUTTON-IMAGES.COM

anche la RB 15 non si è trovata molto a suo agio sugli avvallamenti del tracciato dell'Albert Park, che non hanno mai reso semplice la vita alle sofisticate monoposto disegnate da Adrian Newey. Sin dalle prove, il pilota olandese ha deciso di non svolgere il lavoro tradizionale, sacrificando nella seconda sessione di prove libere la ricerca del giro di qualifica, effettuando qualche simulazione solo negli ultimi minuti del turno, per dare la priorità al lavoro sulla messa a punto. La quarta posizione in qualifica, che ha diviso le

due Ferrari, è frutto di un giro perfetto del pupillo di Helmut Marko, che in corsa ha potuto contare su una convincente versione dei propulsori della Casa di Wako per sopravanzare la Ferrari di Sebastian Vettel, in netta difficoltà di assetto con le mescole medie dopo il cambio gomme. La Red Bull, su un tracciato che a causa dei brevi rettilinei non offre tanti posti dove superare, sembra possa realmente contare su una power unit che sin dalla prima uscita stagionale appare migliore di quella Renault utilizzata fino all'anno scorso, che spes-

IL FATTO CHE LA HONDA ABBA COLTO IL PRIMO PODIO DAL 2008 MI RENDE MOLTO ORGOGLIOSO

MAX VERSTAPPEN



so aveva costituito un evidente handicap nelle manovre di sorpasso nei confronti di Mercedes e Ferrari. I motori nipponici hanno anche convinto in termini di affidabilità, sin dai test pre stagionali svolti a Montmelò e hanno colto la zona punti anche con la Toro Rosso di Daniil Kvyat. Sul finale di gara, Verstappen si è fatto minaccioso anche negli specchietti di Lewis Hamilton, ma un'escursione nell'erba di una via di fuga ha fatto perdere un paio di secondi all'olandese, che a pochi giri dal termine ha provato a sorprendere Valtteri Bottas segnando il giro più veloce. Il pilota finlandese, che due tornate più tardi ha abbassato di oltre un secondo il record provvisorio del driver di Christian Horner, ha chiuso ogni discorso in merito al punto assegnato dal giro più veloce e ha reso maggiormente idea di quanto potenziale avessero ancora a loro disposizioni i piloti della Mercedes. Se Verstappen si fosse maggiormente avvicinato a Hamilton, c'è da supporre che l'inglese avesse tutte le armi per tenergli testa. L'olandese ancora una volta ha dimostrato di aver raggiunto un livello di maturità che gli consente di ottenere il meglio da ogni

situazione. Il processo di evidente crescita del pilota dei Paesi Bassi è avvenuto a seguito del clamoroso incidente nel terzo turno di prove libere a Montecarlo della passata stagione. Un episodio molto criticato su una pista sulla quale il ventitreenne pilota nato ha Hasselt aveva concrete chances di puntare al successo, ma che di fatto ha costituito una linea di demarcazione nella sua carriera.

Verstappen, che ha cinque vittorie al suo attivo, a Melbourne ha colto il suo ventitreesimo podio consentito alla squadra con sede nel Buckinghamshire di sorridere dopo il brutto errore strategico che è costato a Pierre Gasly l'eliminazione al termine di Q1 in qualifica, con il pilota di Rouen che in rimonta non è riuscito ad entrare nella top ten.

«Sono molto contento per il Team e per la Honda, che mi hanno consentito di cogliere un podio molto importante oggi. Sin dal primo momento in cui abbiamo iniziato a lavorare con la Casa di Wako abbiamo creato le condizioni per una partnership di successo e questo terzo posto ne è la dimostrazione – ha raccontato il fi-

glio d'arte olandese, che ora svolge anche il ruolo di uomo squadra – *Senza un ottimo propulsore non sarei riuscito a superare in pista Vettel e ad avvicinarmi nel finale di gara a Hamilton. Sono contento per come la mia monoposto nel complesso abbia ben gestito il degrado dei pneumatici e mi abbia consentito di essere incisivo fino al termine della gara, anche se penso che sarebbe stato molto difficile provare ad attaccarlo anche senza una piccola escursione nell'erba che ho compiuto negli ultimi giri di gara. Sono ottimista in vista delle prossime uscite stagionali, dal momento che in passato ho sempre potuto contare su una buona macchina, ma non siamo mai stati particolarmente supportati sui motori, un aspetto sul quale ora mi sento certamente in una posizione migliore. Il fatto che la Honda abbia colto il primo podio dal 2008 mi rende particolarmente orgoglioso al termine di un fine settimana che non era iniziato molto felicemente per la mia squadra, che ha dovuto sostituire all'ultimo momento il mio telaio a causa di una perdita di carburante della quale non siamo ancora riusciti a comprenderne le ragioni».* ●

SENZA UN OTTIMO
PROPULSORE NON
SAREI RIUSCITO A
SUPERARE VETTEL
E AD AVVICINARMI
A HAMILTON

MAX VERSTAPPEN

”

UN SORPASSO CHE VALE IL TERZO POSTO

Ecco il momento in cui Verstappen infila Vettel e s'invola verso la conquista del 3° posto. Per Max è il 23° podio in carriera nell'ambito di un Gp tutto in parabola ascendente



Non è stata solo una **Bottas** di fortuna

IL PILOTA ROMANO PROMUOVE A PIENI VOTI IL FINLANDESE DELLA MERCEDES IN TUTTO L'ARCO DEL WEEKEND, MA AVVERTE: «EVITIAMO DI SBILANCIARCI TROPPO DOPO IL PRIMO GP...»



Giancarlo Fisichella e Melbourne nella stessa frase riportano istantaneamente a quel 6 marzo 2005 quando, il romano, conquistò una sorprendente quanto perentoria vittoria al volante della Renault R25 scattando dalla pole. Il classico weekend perfetto dove, Fisico, fece sognare tanti italiani alle prime luci dell'alba, senza dimenticare che le qualifiche furono tutto fuorché facili causa condizioni meteo sfavorevoli. Giancarlo fu fortunato e bravo (all'epoca era in vigore il giro secco con somma dei tempi tra sabato e domenica, prima di un ulteriore cambiamento a stagione in corso, ndr) a firmare la pole prima che la pioggia aumentasse, ritrovandosi in prima fila con Jarno Trulli su Toyota. Di Gp a Melbourne Fisico ne ha disputati 13 e ha lasciato il segno non solo in tuta Renault, ma anche in quella Benetton, firmando

SIA IN QUALIFICA CHE IN GARA VALTTERI HA FATTO DAVVERO UN OTTIMO LAVORO. MI HA SORPRESO!

GIANCARLO FISICHELLA

”

due capolavori nel '99 e 2000 transitando sotto la bandiera in 4^a e 5^a posizione. Reduce dalla 1000 miglia di Sebring, Fisico nella GTE-Am ha portato la Ferrari n°54 di Spirit of Race nelle prime posizioni rimediando uno stop&go per un contatto con Bergmaister (Porsche), vedendo in parte penalizzata una corsa molto positiva. Giancarlo ha commentato con entusiasmo il primo atto della stagione

2019 F1 a Melbourne, cogliendo l'occasione per raccontarci anche qualche aneddoto del suo libro. Fisico, partiamo dalla piccola esitazione in partenza di Hamilton che gli è costata la testa della corsa. Non è la prima volta che lo fa, oltretutto a Melbourne... «Beh, non è possibile partire sempre bene, è sufficiente un'impostazione dell'acceleratore non ottimale, il rilascio della frizione magari leggermente in ritar-



VALTERI, 4° CENTRO IN CARRIERA

In testa dall'inizio alla fine: così Valtteri Bottas ha conquistato la quarta vittoria in carriera precedendo anche il compagno di squadra Hamilton che aveva fatto segnare la pole

GETTY IMAGES

do...nel caso di questo appuntamento, penso che sia stato Bottas a fare una partenza molto indovinata. Davvero in forma il finlandese. Melbourne è un circuito dove passare non è certo semplice, la macchina che precede toglie carico aerodinamico a chi segue favorendo l'usura delle gomme, ragion per cui sbagliare la partenza in questo circuito magari lo si paga più che in altre piste».

- Ti aspettavi un Bottas così reattivo e abile nel gestire il ritmo gara dopo i test invernali?

«Decisamente no! Sia in qualifica che in gara Valtteri ha fatto davvero un ottimo lavoro. Senza dubbio i rivali sono apparsi in difficoltà e sarà interessante vedere come evolveranno i valori in campo. Evitiamo di sbilanciarci troppo dopo la prima gara su un circuito molto particolare».

- Magnussen diventa sempre più forte.

PENSO CHE QUELLO DI VERSTAPPEN A VETTEL SIA STATO UN GRAN BEL SORPASSO MOLTO CORRETTO!

GIANCARLO FISICHELLA



Niente male la sua finta su Bon Giovi...

«In passato Kevin è stato un po' contestato dai suoi avversari per alcune azioni forse un po' troppo aggressive, ma ultimamente è maturato. Magnussen è un giovane che ce la mette tutta e che vuole emergere, senza farsi mettere i piedi in testa da nessuno. Con questa Haas il danese può ambire alla top 10 in qualifica e in gara, per cui ha iniziato davvero bene!».

- Come hai visto il sorpasso di Verstappen su Vettel?

«Max regala sempre spettacolo, senza ombra di dubbio è tra i punti forti della F.1 moderna. Penso sia stato un bel sorpasso gestito molto correttamente».

- Il weekend inaugurale ha registrato una perdita significativa con la morte di Charlie Whiting. Che ricordi hai di

lui nella tua lunghissima carriera in F.1?

«Era una persona fantastica, sempre gentile ed educata, disponibilissima con tutti ed era molto, molto competente nel suo lavoro. Charlie collaborava molto con noi, chiedendoci tanti consigli e ci trovavamo tutti molto bene con lui. La sua morte, a ridosso del Gp è stata una tragedia, un fulmine a ciel sereno. Penso che tutti i piloti ne abbiano risentito».

- Nel 2005 pronti via e sei in testa al Mondiale con una vittoria perfetta. Durante la stagione, poi, che è successo?

«Era la mia prima stagione con la Renault e in Australia tutto andò perfettamente. Segnai la pole e comandai la corsa dal primo all'ultimo giro al volante di una vettura perfetta, senza il minimo errore. Purtroppo, sin dalle corse successive, andai incontro a molti problemi meccanici che mi rallentarono e non mi consentirono di lottare per il Mondiale. Ad un certo punto della stagione, dovetti sacrificarmi un po' per Alonso e la squadra, contribuendo tuttavia alla conquista del titolo Costruttori».

- Il "Profumo dell'Asfalto", libro che hai realizzato con Carlo Baffi per Sperling & Kupfer, trasmette tutta la tua passione per l'automobilismo. Te lo dovevi, in un certo senso?

«Penso di sì! (ride ndr). Il titolo chiarisce già tutto. La mia intenzione è trasmettere, magari a chi non è molto addentro all'ambiente, cosa significhi amare il motorsport, raccontando aneddoti e storie curiose. Non si tratta di una biografia, quanto di un racconto di storie e di grandi personaggi. Penso ad Enzo Ferrari, Ayrton Senna, Michael Schumacher e le loro imprese. Magic era un mio idolo e correre contro Schumi è stato semplicemente pazzesco, oltre ad aver condiviso molte esperienze con lui».

- Anche duelli di tutto rispetto...

«Assolutamente (sorrì ndr). Le occasioni in cui sono giunto al traguardo davanti a Michael, fu fantastico. Anche quando mi diede il passaggio ad Hockenheim dopo il ritiro. Una fotografia indelebile che porto dentro la mia anima».

- Concludiamo spendendo due parole sulla 1000 Miglia di Sebring dove, in tandem con Francesco Castellacci e Thomas Flohr hai primeggiato nella GTE-Am prima di una discussa penalità. Che è successo?

«Un bel podio, era il nostro obiettivo. Siamo andati vicino a vincere, ma lo stop&go ci ha penalizzato molto: Bergmeister si è allargato per sopravanzare dei prototipi e, nel rientrare, è entrato in collisione con me quando sono entrato in curva. Penso abbia chiuso molto nella mia direzione e non potevo evitarlo! Lo avrei classificato come incidente di gara. Abbiamo comunque dimostrato un gran passo riuscendo ad avere la meglio sui nostri rivali». ●



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

VALTERI BOTTAS

Altro che maggiordomo. E, se proprio lo è, il cameriere prima o poi presenta il conto. Così adesso sono un po' cavoli amari per tutti, perché tocca pure pagare alla romana. Velocissimo nelle prove libere e efficace in qualifica, dove c'è voluto un grande Hamilton per togliergli la pole, Valtteri allo spegnimento dei semafori saluta la compagnia e nessuno lo rivede più fino alla fine. Bruciando subito il caposquadra e poi rifilandogli puntualmente un distacco non folle ma costante, tale da fargli pagare ben venti secondi complessivi alla fine, cioè, in termini d'orgoglio, una mezza giornata. Come del resto testimoniato dal volto tiratissimo di Lewis nelle interviste dopo l'arrivo. Hammer che a Melbourne, tra partenza e gara mica epica, sembrava per un attimo tornato quello del 2016, capace inspiegabilmente di prenderle dal biondo compagno di squadra. Al tempo si chiamava Nico, in questo caso tocca a Bottas, senz'altro alla gara della vita. Bravo. Già. Niente cameriere, a Melbourne il finlandese s'è abbuffato al self service.



GETTY IMAGES



LAT

MIGLIOR FILM

ALFA ROMEO

Parlando in termini di storia, il primo ritorno di fiamma dell'Alfa Romeo avvenne nel Gp del Belgio 1979, just forty years ago, con Bruno Giacomelli e quella gara finì in un nulla di fatto causa una gran botta presa dalla Shadow del compianto Elio De Angelis. Stavolta, almeno, le cose sono andate in modo completamente diverso, con Kimi Raikkonen capace di entrare agevolmente in Q3 e poi di stare fisso in top ten fino alla premiante bandiera a scacchi, in ottava posizione. Come inizio può andare eccome, alla grande. Affidabilità, solidità e sostanza ci sono. Da qui in poi si può anche continuare ad affinare soluzioni e potenziale per provare a migliorare una base di partenza assolutamente incoraggiante. Con un Kimi che si trova benissimo, sorride molto, parla sereno e in pista ottiene piccoli ma costanti segnali positivi. Discorso non altrettanto pre-celebrativo per Antonio Giovinazzi, che subito dopo il via è stato penalizzato per aver incontrato sulla sua strada (pure lui) i detriti lasciati da Ricciardo. Tuttavia Bon Giovi può sentirsi tranquillo perché vedere il traguardo vuol dire incamerare un bel patrimonio di chilometri, che al primo Gp della stagione valgono oro.

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Avevano cominciato la stagione rifacendo il migliorabile sulla W10, presentatasi già molto più cattiva e aggressiva alla seconda tornata di prove a Barcellona. Dove, adesso possiamo dirlo, i Mercedes boyz avevano girato clamorosamente coperti e nascosti, imbarcando una botticella di benzina in più, rispetto all'apparente-

mente dilagante Ferrari SF90. A Melbourne le cose son cambiate, rientrando nell'alveo della logica o, se preferite, nell'ordine naturale delle cose. Con la Stella a tre punte implacabilmente in grado di pungere tutti ancora una volta. Addirittura con il tanto bistrattato Bottas, che per una volta impartisce una sonora lezione al campionissimo Hamilton, perfino a suon di giri più veloci. Un premio anche al sorriso più tirato e disperato del paddock, vale a dire al terzo pilota Esteban Ocon, per tutto il Gp al fianco del timoniere Toto Wolff, a favore di telecamera. Se Valtteri continua così, il francese, terzo pilota Mercedes, nella vita dovrà trovarsi un lavoro più serio.

GETTY IMAGES



I VOTI DEL GRAN PREMIO

PILOTI		SCUDERIE
BOTTAS	10	MERCEDES
VERSTAPPEN	9	RED BULL
KVYAT MAGNUSSEN LECLERC	8	HAAS
HAMILTON VETTEL STROLL HULKENBERG RAIKKONEN NORRIS GASLY	7	RENAULT ALFA ROMEO RACING POINT TORO ROSSO
GIOVINAZZI KUBICA RUSSELL GROSJEAN ALBON	6	
PEREZ SAINZ	5	McLAREN FERRARI
RICCIARDO	4	
	3	WILLIAMS
	2	
	1	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	RUSSELL
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	SAINZ
PILOTA MENO SFORTUNATO	KVYAT
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	TORO ROSSO



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

KEVIN MAGNUSSEN

Possono dire quel che vogliono, ma la miglior monoposto subito dietro quelle dei top team è di nuovo la Haas, diretta dal meranese Gunther Steiner e ben condotta dal pilota più coriaceo e caratterialmente indigesto assai: Kevin Magnussen, che porta a casa un meraviglioso sesto posto. Bella risposta alla catastrofe globale in pit-lane che l'anno scorso impedì l'apoteosi del team e in ogni caso per il guaio che stavolta ha fermato l'altro pilota Haas, Romain Grosjean.

Resta anche il piacere di giungere al traguardo subito dietro le Ferrari, a dimostrazione del fatto che la squadra statunitense inizia la stagione esprimendosi davvero al massimo delle possibilità. Una prova motivante, consistente e degna di grande plauso, tale da esaltare anche - e ancora una volta - il lavoro costruttivo di base svolto in Italia dalla Dallara.



GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

VERSTAPPEN & HONDA

Non bisogna certo togliere meriti alla Red Bull, perché la monoposto sfornata da Adrian Newey as usual è un prodigio per gli occhi e una carezza bella per i cronometri. Ma stavolta sopra tutti ci va la partner Honda, la quale torna a gustare aria di podio che non sentiva addirittura da Silverstone 2008, per un prodigio tattico sul bagnato con Barrichello, pensa te, mica grazie alla cavalleria. E invece a Melbourne è la risorta, cresciuta e sparata power unit giapponese a meritare un applauso a scena aperta, sia sul piano della prestazione pura che su quello dell'affidabilità, visto che, oltre al terzo posto di Max, c'è da registrare il fatto che tre V6 nipponici sono in top ten e tutti e quattro quelli in gara vedono il traguardo. Un inchino dovuto, quindi, alle tribolazioni brillantemente superate con orientaleggiante pazienza e telescopico talento. E grazie pure a Verstappen, eh, perché i suoi accennati attacchi a Hamilton e il dritto sull'erba sono stati gli unici rimedi contro la trama narcolettica dell'attesissimo ma tutto sommato noiosetto primo Gp stagionale.



SUTTON-IMAGES.COM





LA STATUETTA SPEZZATA

FERRARI

Adesso sarà anche bene evitare di tirare la croce addosso alla Ferrari di Mattia Binotto, primo perché sarebbe scandalosamente presto per farlo, secondo in quanto una vivificante prova d'appello è il minimo sindacale che si possa concedere alla SF90. Però dopo i pensieri stupendi dei test di Barcellona e le parole del pre-Melbourne i fatti del Gp d'Australia lasciano un po' la bocca amara, ecco. Con la monoposto che ha fatto fatica quanto a guidabilità e ha dato la chiara impressione di vedere la fine gara un po' malconcia, con Vettel costretto a tenere un passo alle soglie del prudenziale e Leclerc a subire il colpo di guinzaglio, nel ruolo non entusiastico del fedele e paziente scudiero del capitano che fa spallucce in salita, in sella a una bici non a posto come si pensava. Che il deserto del Bahrain suggerisca sagge, pronte e efficaci meditazioni, ecco. Mettiamola così. Anche perché la cosa è possibile, oltre che auspicabile.



GETTY IMAGES

SUTTON-IMAGES.COM



MIGLIOR FOTOGRAFIA

DANIIL KVIYAT

Fate come volete, ma nella vita poter disporre della tigna di Kvyat farebbe bene a chiunque. Del russo si può dire di bene e di male, per esempio che è uno a tratti non scevro dall'errore ma anche pilota dotato di grandi capacità naturali e di brucianti doti velocistiche. In ogni caso, guardando alla sua carriera di silurato Red Bull, collocato a riposto da Toro Rosso e di ritornante nella medesima per mancanza d'alternative, non è che manchi di orgoglio, dignità, perseveranza e carattere allo stato puro. E prendete Barcellona nei test oltre che Melbourne, nel primo weekend di gara: il giovane e debuttante compagno di squadra Albon sembrava quasi rubargli la scena, però alla fine fieno in cascina Toro Rosso l'ha portato grazie a lui, dopo una lotta meravigliosa col cugino energetico Gasly, by Toro Rosso. Pensate che cavolo di doppia doccia rigenerante di morale per Daniil. Il quale questa goduria la merita tutta. Welcome back, tovarish.



Una qualifica superba, un Gp da protagonisti. Il team Haas-Ferrari in Australia ha cominciato la stagione come meglio non poteva anche se rimane l'ombra del problema al pit-stop sulla vettura di Romain Grosjean, che lo ha costretto al ritiro. Ma a far grande il team Usa ci ha pensato quel puledro che risponde al nome di Kevin Magnussen. 7° in qualifica, proprio dietro a Grosjean, il danese ha corso come al solito con grinta e cattiveria, ma anche notevole intelligenza. Bravo a portarsi subito in 6ª piazza e a respingere gli attacchi della Renault di Hulkenberg, ha gestito molto bene la delicata fase nella quale si è trovato alle spalle di un caparbio Antonio Giovinazzi dopo aver effettuato il pit-stop al 14° passaggio. L'italiano dell'Alfa Romeo a partire dal 15° giro ha difeso sticamente la posizione nonostante gomme ormai stanche e un'ala anteriore danne-



Alle spalle delle tre grandi del Mondiale F1, dopo il primo Gp spunta il nome della Haas che con Magnussen ha conquistato 8 punti. Così il team Usa si presenterà in Bahrain da quarta forza del campionato

SUTTON-IMAGES.COM

Haas sotto ai riflettori

UNA SUPER-QUALIFICA E UNA CORSA DA PROTAGONISTI. MAGNUSSEN CHIUDE 6° MA GROSJEAN RIMANE AZZOPPATO

giata, tenendo dietro di sé Magnussen e permettendo al compagno Raikkonen di allungare davanti a loro. Il pilota del team Haas è stato bravo a mantenere la calma, a non farsi irretire tentando un sorpasso azzardato. Ha atteso il momento proprio portando all'errore Giovinazzi, leggermente lungo in una curva, riuscendo così a scavalcarlo. Magnussen ha quindi dovuto gestire Hulkenberg, costantemente alle sue spalle a non più di 2-3". Una corsa non facile quella del danese, sempre sotto pressione, ma ben gestita e che lo ha premiato con il 6° posto finale permettendo alla Haas di essere il primo dei team di 2ª fascia e anche 4° nel Costruttori. Un inizio di 2019 scoppiettante e anche inatteso perché la VF-19 nelle due settimane di test spagnoli non aveva particolarmente impressionato, lasciando nella memoria numerosi inconvenienti tecnici dovuti anche alla power unit Ferrari. Invece, a Melbourne sulla monoposto di Magnussen non si è verificato alcun gua-

sto, segnale che si è lavorato sodo nel breve arco di tempo a disposizione prima del viaggio in Australia. Peccato per Grosjean perché il bottino punti poteva essere ben maggiore. Il pit-stop al 15° giro non è stato perfetto, l'anteriore sinistra non voleva saperne di venire installata causa dado danneggiato e così Grosjean da 7° che era, si è trovato piuttosto arretrato perdendo 7" nella sosta. Romain viaggiava in 15ª posizione quando al 31° passaggio la ruota ribelle del pit-stop ha deciso di dare ulteriori problemi uscendo dalla sua sede. Proprio un anno fa, a Melbourne, le due Haas si erano dovute ritirare quando erano in zona punti per il medesimo guaio, che pure non si era più ripetuto per tutta la stagione 2018. Destino bizzarro, almeno questa volta non per Magnussen. Il sempre focoso team principal della Haas, l'italiano Gunther Steiner (bello il momento di gaudio quando Kevin si è liberato di Giovinazzi) ha commentato: «Abbiamo vissuto emozioni contrastanti.

**ABBIAMO VISSUTO
EMOZIONI
CONTRASTANTI.
ORA ANDIAMO IN
BAHRAIN DA QUARTI
IN CLASSIFICA**

GUNTHER STEINER



Con Grosjean vi è stato un *deja-vu* con il pit-stop andato male come nel 2018 proprio a Melbourne. Poi, per venti gare tutto è sempre filato liscio nei cambi gomme, a parte nuovamente qui domenica. Si vede che Melbourne non ci porta bene. Ma dall'altro lato, Magnussen ha ottenuto un grande sesto posto per la squadra. Sappiamo di avere una monoposto molto forte e adesso andiamo in Bahrain quarti in classifica e con 8 punti quando un anno fa eravamo a zero e ultimi. Penso proprio che saremo competitivi in tutte le rimanenti gare».

Gli avversari sono avvisati e per la quarta posizione nel campionato costruttori si prevede grande battaglia. Magnussen dal canto suo ha aggiunto: «Sono dispiaciuto per quel che è accaduto a Romain, poteva finire in zona punti anche lui. Per quel che mi riguarda, ho fatto un'ottima partenza passando proprio il mio compagno e la monoposto ha sempre risposto bene, mi ha permesso di spingere per tutti i 58 giri e non ho mai incontrato problemi con le gomme». Perplesso invece, Grosjean che, però, plaude alle nuove regole aerodinamiche, con l'ala anteriore più grande per favorire i sorpassi o quanto meno riuscire a stare in scia all'avversario che precede con maggiore facilità, ma è critico sulle nuove Pirelli: «Ora possiamo seguire un avversario senza avvertire particolari turbolenze, ma le gomme sono praticamente rimaste quelle del 2018. Quando cominci a spingere poi ti fanno perdere aderenza e alla fine il sorpasso rimane complicato. Peccato per il mio ritiro, siamo stati forti tutto il weekend, in qualifica ho conquistato il sesto posto, potevamo portare a casa un bel bottino di punti. Ma mi rifarò tra due settimane».

Massimo Costa

AUTO DI APRILE È IN EDICOLA



TUTTE LE NOVITÀ DEL

SALONE DI GINEVRA

DALLA FERRARI F8 TRIBUTO
ALLA PANDA E LE FRANCESI
PEUGEOT 208 E RENAULT CLIO

LE NOSTRE PROVE

IL CONFRONTO TRA
INSIGNIA, 508 E STINGER

CAR OF THE YEAR 2019

JAGUAR I-PACE



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

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.

auto

NON PERDERE
IN EDICOLA
LO SPECIALE PORSCHE



Raikkonen subito a punti

BUONA LA PRIMA PER L'ALFA ROMEO RACING CHE CHIUDE OTTAVA CON KIMI. LA C38 DIMOSTRA DI POSSEDERE UN LIVELLO DI COMPETITIVITÀ CONVINCENTE

MELBOURNE - Buona la prima, senza dubbio. Il ritorno della Casa del Biscione nel Mondiale di F.1 è stato premiato da prestazioni convincenti di entrambi i piloti, che si sono messi in mostra in fasi alterne del fine settimana in terra australiana esprimendo un livello di competitività della C38 già molto convincente. A portare ad Arese in questo primo atto stagionali i risultati più pesanti è stato Kimi Raikkonen che, dopo aver colto un buon nono posto nella sessione di qualifica, ha mantenuto le premesse della vigilia in gara cogliendo l'ottava posizione finale a ridosso di Nico Hulkenberg, che sul finale ha faticato a contenere il ritorno del campione del mondo del 2007. Per la compagine diretta da Frederic Vasseur era estremamente importante iniziare la stagione con una prova convincente, ed aver subito raccolto i primi punti stagionali su una pista poco decifrabile come quella ubicata nell'Albert Park è certamente motivo di soddisfazione e costituisce una base assai promettente sulla quale costruire il proseguo della stagione. La lotta per il primato alle spalle dei tre team di primissima fascia appare realmente incandescente, con almeno cinque Team in grado di lottare per la quarta posizione nel mondiale costruttori. Il livello di competizione è talmente elevato che potrebbe essere di volta in volta la conformazione della pista a creare un vantaggio a favore di una o dell'altra squadra. Certo, l'esperienza che possono mettere sul tavolo compagni come la Renault, il Team Haas, la Racing Point, la Toro Rosso o la McLaren non si acquisisce dall'oggi al domani, ma la neonata Alfa Romeo Racing ha subito mostrato di sapersi far rispettare. Alle basi del positivissimo risultato di Kimi Raikkonen c'è una scelta un po' rischiosa in qualifica, visto che il finlandese ha chiuso il primo segmento al quindicesimo posto, a un passo dall'eliminazione, avendo rinunciato a compiere un tentativo ulteriore. Un calcolo probabilmente compiuto a ragion veduta, ma che nelle ultimissime fasi di Q1 ha fatto temere per l'eliminazione del campione finlandese, come ad esempio è accaduto al portacolori della Red Bull Pierre Gasly.

Mentre Raikkonen si trovava nelle ultime posizioni del raggruppamento, un acuto notevole è arrivato da Antonio Giovinazzi, che con un giro molto incisivo ha messo al suo C38 al quarto posto del turno. Un risultato certamente rimarchevole, che il venticinquenne pugliese non è riuscito a ripetere nel segmento successivo, quando un problema

al DRS in occasione del primo push e l'impossibilità di scaldare adeguatamente gomme e freni in vista del secondo gli anno precluso ogni chance di accedere all'ultimo segmento e lo hanno costretto ad accontentarsi della quattordicesima posizione sullo schieramento di partenza. Kimi Raikkonen, dopo aver rischiato l'eliminazione al termine di Q1, è ben riuscito a districarsi nel turno successivo e a cogliere un buon nono posto in griglia. La scuderia di Arese, conquistato il primo obiettivo importante di raggiungere la top-ten in qualifica, si poneva ora come traguardo di riferimento i primi punti del mondiale, che sono puntualmente arrivati grazie all'ex pilota della Ferrari.

La posizione in settima fila ha reso estremamente complicate le prime fasi di gara di Giovinazzi, che si è trovato nel bel mezzo della bagarre iniziale e si è urtato con la McLaren di Carlos Sainz, riportando la rottura di una parte dell'ala anteriore. Da quel momento, il gran premio del pugliese è stato un incubo, dato che un forte sovrasterzo gli ha impedito di girare sui suoi ritmi e ha causato in forte graining sul pneumatico anteriore sinistro. Dopo aver assolto il cambio gomme ed essere passato dalle mescole Medie alle Soft, il ritmo del pilota italiano è migliorato, ma il pugliese non è potuto andare oltre il quindicesimo posto finale. Per il driver di Marina Franca l'obiettivo di cogliere i primi punti stagionali è quindi spostato in Bahrain, dove la Formula Uno sarà di scena tra due settimane.

«Non è andata affatto male, ci prendiamo questo buon risultato! - ha commentato nel dopo gara Raikkonen - Ho avuto un piccolo problema con il sistema di raffreddamento del freno posteriore perché un copri visiera creava un'ostruzione. Di conseguenza, ci siamo fermati per il cambio gomme con qualche giro di anticipo rispetto ai nostri piani».

Raikkonen si è subito inserito molto bene nel nuovo contesto Alfa Romeo, dove ha trovato i giusti stimoli ed è apparso molto motivato, confessando di percepire un ottimo potenziale nella C38. *«Penso che la mia macchina abbia buonissime doti di velocità, ma con le nuove regole è abbastanza facile raggiungere una vettura ma non lo è altrettanto superarla. Sono contento di come si sia comportata la mia monoposto, possiamo sistemare alcune cose per migliorarla ulteriormente. Essendo il primo fine settimana con la squadra, mi tengo questo buon risultato con l'obiettivo di rendere più veloce la macchina già in Bahrain».* ●



KIMI SODDISFATTO DELLA PRIMA

Si è chiuso con la conquista dell'ottavo posto il primo Gp della stagione sull'Alfa Racing per Kimi Raikkonen. Il finlandese s'è detto soddisfatto dalle prestazioni della C38



NON È ANDATA
AFFATTO MALE,
CI PRENDIAMO
QUESTO BUON
RISULTATO CON
L'OBIETTIVO
DI RENDERE
LA MONOPOSTO
PIÙ VELOCE
GIÀ IN BAHRAIN

KIMI RAIKKONEN

”

SUTTON-IMAGES.COM





Giovinazzi guarda avanti

PER ANTONIO LA PRIMA SFIDA 2019 È SUBITO IN SALITA. MA AL DI LÀ DEL RISULTATO FINALE L'ITALIANO HA TUTTO PER BEN FIGURARE. SCOPRIAMO PERCHÉ



GETTY IMAGES

MELBORUNE - Non focalizziamoci sul 15° posto finale con il quale Antonio Giovinazzi ha chiuso il Gp d'esordio in colori dell'Alfa Romeo Racing: il pilota pugliese ha mostrato un ottimo potenziale e, nel fine settimana, ha avuto degli spunti che rendono l'idea di quanto elevato sia il potenziale del binomio tutto tricolore con l'Alfa Romeo Racing. Del pilota di Frederic Vasseur è piaciuto molto il modo con il quale ha lavorato con lo staff tecnico nella ricerca di un buon set-up di base su un tracciato che a causa dei numerosi avallamenti e del forte vento ha creato parecchie difficoltà a molti protagonisti del Mondiale e, soprattutto, la grinta con la quale il pugliese ha colto il 4° tempo nel primo segmento delle qualifiche. Nel momento in cui si trattava di spingere, con Kimi Raikkonen in 15ª posizione e con il rischio che il finlandese rimanesse subito escluso dalle Q1 come ad esempio accaduto a Gasly, il pilota di Martina Franca ha saputo graffiare e assicurarsi un'impressionante posizione nella top-5

che gli ha consentito di conquistare agevolmente la seconda parte delle qualifiche. Giovinazzi non è invece riuscito a conquistare la Q3 a causa di un problema nell'attivazione del DRS nel primo push con gomme fresche e del tanto traffico che gli ha impedito di riscaldare adeguatamente gomme e freni in vista del secondo. Non aveva senso rischiare un fuoripista. Una sorte migliore è invece toccata al suo team mate Kimi Raikkonen, ultimo a qualificarsi alla Q2 ma che poi ha conquistato un buon nono posto sullo schieramento di partenza. A guastare la corsa di Antonio è stato un contatto con la McLaren di Carlos Sainz nelle primissime fasi di gara, incidente nel quale il portacolori dell'Alfa Romeo Racing ha perso un pezzo dell'ala anteriore che ha mandato in crisi l'assetto della sua monoposto. «Nel corso del primo giro sono entrato in contatto con una McLaren e ho perso una componente dell'ala anteriore. Da quel momento è stata solo una gara difficile per me, ho iniziato ad avere tan-

tissimo sottosterzo e ho così perso molti secondi nella prima fase di gara. Quando sono rientrato per il cambio degli pneumatici, i miei meccanici hanno provato a sistemare l'ala, ma non c'è stato il tempo di cambiarla. Purtroppo, sono rimasto fermo parecchio tempo. Una volta rientrato in pista, il comportamento della mia C38 è un po' migliorato. Il mio passo gara nel finale è certamente diventato più rapido, ma il tempo perso nella prima fase di gara e nel corso del cambio gomme mi hanno impedito di andare oltre al quindicesimo posto finale». Antonio si è anche soffermato sulla decisione di prendere il via con le mescole medie. «La scelta di partire con le medie penso sia stata corretta. La vettura che mi seguiva in griglia, quella di Kvyat, ha optato per la medesima strategia ed ha chiuso in zona punti. Purtroppo, ho danneggiato l'ala anteriore già nel corso del primo giro e in quel momento ho pregiudicato la possibilità di iniziare la stagione con un buon risultato!».



UN 15° POSTO PER INIZIARE

Nelle fasi centrali del Gp d'Australia è stato davvero avvincente il duello tra Giovinazzi e Norris. Il terzo Gp in carriera del pugliese è terminato con un 15° posto, condizionato dall'ala anteriore danneggiata nel corso del primo giro dopo un contatto con Sainz

Per il pilota pugliese, che aveva esordito a Melbourne nel 2017 con la Sauber in sostituzione di Wehrlein, ci sono anche diversi aspetti positivi al rientro da Melbourne: «Sì, certamente ci sono aspetti che mi saranno certamente utili nelle prossime uscite stagionali. Questo esordio non è nemmeno paragonabile con le due corse che ho disputato nel 2017. Rientro in Italia con parecchia esperienza, ho fatto tutti i giri di gara e sono certo che in Bahrain troveremo delle condizioni più standard rispetto a Melbourne, un tracciato difficile da interpretare e che ha creato problemi a molti. Ho anche aumentato il mio feeling con la macchina, che mi sembra molto competitiva. L'ottavo posto colto da Raikkonen conferma che ce la possiamo giocare nella lotta a centro gruppo, che quest'anno si preannuncia davvero incandescente. Bastano pochi decimi per perdere tantissime posizioni, sono impressionato dalla qualità dei nostri rivali diretti. Per quel che concerne i miei obiettivi in vista della prossima uscita in Bahrain, sa-

rà importante essere molto concentrati e cercare di cogliere i primi punti stagionali, che per me saranno i primi in assoluto nella categoria».

Nelle fasi centrali di gara è stata molto avvincente la battaglia del pugliese con la McLaren di Lando Norris, che ha chiuso il Gp 12°. «Il mio duello con Norris è stato avvincente, anche se non ho potuto combattere ad armi pari con il mio rivale. Purtroppo il danneggiamento all'ala anteriore ha reso la mia monoposto difficile da

LAT

tenere in pista. Non potevo fare altro che concludere la corsa nel miglior modo possibile. A partire dal primo giro ho accusato molto sottosterzo e ho accusato parecchio graining sul pneumatico anteriore sinistro. Ho subito compreso che ogni possibilità di ottenere un buon risultato era precluso, ma ho stretto i denti e cercato di dare il massimo fino alla fine della gara, che ci tenevo moltissimo a concludere anche perché è importante in vista della prossima corsa stagionale». ●



AL PRIMO GIRO SONO ENTRATO IN CONTATTO CON UNA MCLAREN E HO ROVINATO L'ALA ANTERIORE

ANTONIO GIOVINAZZI

”



**DANIIL
RIGENERATO**

Con la Toro Rosso, Kvyat è andato subito a punti: al rientro il russo è apparso davvero rigenerato



UN RIENTRO
CONSISTENTE PER
DANIIL KVIYAT CHE
CHIUDE 10° CON UNA
TORO ROSSO CHE
CONVINCE

Punto di ripartenza

fotografie GETTY IMAGES

Un rientro da sballo quello di Daniil Kvyat. Il russo è apparso rigenerato dopo tutte le sberle che ha preso negli anni passati e anche i tanti errori commessi e a Melbourne ha sfoderato una prestazione a dir poco superba acchiappando con i denti la decima posizione che equivale a un punto importante per sé stesso e per la Toro Rosso. Battuto dal compagno di squadra, e rookie, Alex Albon, l'ex pilota Red Bull nei primi giri di gara viaggiava attorno alla quindicesima posizione difendendo niente che po' di meno dalla Red Bull di Pierre Gasly, finito agli inferi per una errata scelta del team nella Q1 della qualifica. L'orgoglio di Kvyat ha preso il sopravvento e, con correttezza, ha sempre bloccato le velleità del francese nella prima parte della gara. Successivamente, il pilota della Toro Rosso ha ingaggiato un duello con Lance

Stroll per la conquista della decima piazza, ma ha commesso un errore in frenata facendosi una passeggiata nella ghiaia. Zona punti perduta? No, perché nel frattempo Gasly, che ha cambiato le gomme tardi, è uscito dalla top 10 ritrovando la pista proprio dietro a Kvyat. Si è quindi riproposta la sfida iniziale con il francese della Red Bull che si è sempre visto bloccare con determinazione dal compagno di colori che ha così potuto festeggiare la decima posizione.

**LA STR14
HA REAGITO BENE
IN OGNI FASE
E PECCATO CHE
LA QUALIFICA NON
SIA ANDATA BENE...**

DANIIL KVIYAT

”

Un risultato importante per il morale e che conferma quanto di buono evidenziato nelle giornate di test a Barcellona: «È stata una gara eccellente e sono contento di come ho guidato - ha spiegato Daniil - La STR14 ha reagito bene in ogni fase e peccato per la qualifica non andata bene perché sento che sarei potuto partire da una posizione migliore. Durante la

corsa, invece, le gomme non hanno dato problemi, la strategia è stata positiva. Ho duellato con Stroll, ho provato a superarlo, ma ero al limite non ci sono riuscito. Ho poi difeso la decima posizione da Gasly e sono soddisfatto per essere riuscito a tenere alle mie spalle una monoposto più veloce della mia per tutto il Gran Premio. Abbiamo un buon pacchetto telaio-motore e dobbiamo essere bravi a portare avanti gli sviluppi necessari durante la stagione. Non nascondo che ritengo sia possibile conquistare buoni risultati quest'anno».

Ma cosa ne pensa il team principal Franz Tost della prestazione del suo cavallino di ritorno? «Daniil è partito con le gomme hard, al contrario di Albon, e questo per permetterci di essere flessibili nella strategia. Ma Kvyat ha guidato benissimo in ogni condizione portandoci un merito a punto. Non dobbiamo dimenticare che lui è rimasto fuori dalla F.1 per un anno e mezzo e che non è da tutti tornare e combattere subito per la top 10».

Massimo Costa

Stroll regola Perez

IL CANADESE SOPRAVANZA IL COMPAGNO MESSICANO E PORTA A CASA CON IL SUO NUOVO TEAM I DUE PRIMI... RACING POINT

C'era molta attesa per la Racing Point in Australia. Una delle squadre più interessanti, da anni, nel mondiale F1, nei recenti test pre campionato aveva deluso le attese apparendo in affanno. Cosa aspettarsi dunque dal team di Lawrence Stroll. In qualifica, Sergio Perez aveva centrato la Q3, portando elevate aspettative, ma in gara ha rovinato tutto con una pessima partenza, poi il box ci ha messo del suo sbagliando la strategia. Lance Stroll invece, male in qualifica essendo rimasto escluso dal Q1, dalla sedicesima posizione di partenza, con molta pazienza in gara ha recuperato giro dopo giro fino a tagliare il traguardo in nona posizione. Due punti al primo colpo, proprio quello che ci voleva per il canadese e tutta la squadra ex Force India.

«Non è stato facile - ha ammesso Stroll, la gara è stata una sfida continua, soprattutto nel finale. Davanti a me, vicinissimi, c'erano

Hulkenberg e Raikkonen, nel contempo avevo alle spalle Kvyat e Gasly che premavano. Ero continuamente sotto pressione, ma sono soddisfatto per come ho gestito la corsa. Partendo dalla ottava fila era obbligatorio scattare bene e guadagnare qualche posizione, cosa che ho fatto. La strategia è stata buona, la macchina anche permettendomi di essere a contatto con quelli che saranno i nostri rivali per tutto l'anno». L'obiettivo neanche nascosto della Racing Point a motore Mercedes è il quarto

posto nella classifica costruttori, cosa che gli uomini del team hanno conquistato nel biennio 2016-2017 e potevano farlo anche lo scorso anno se non vi fosse stato il cambio di proprietà e quindi l'azzeramento dei punti ottenuti sotto l'insegna Force India e il restart da zero, a partire da Spa, con il logo Racing Point. La RP19, come detto, era però partita male nei test e fin da subito Otmar Szafnauer, il team principal, aveva spie-



LAT

gato: «A Melbourne vedrete una macchina sensibilmente diversa. Ci siamo presi più tempo possibile per preparare gli sviluppi per essere più competitivi alla prima gara e questo ha significato essere indietro nella classifica dei test». E così è stato. In Australia le modifiche portate per la RP19 hanno subito proiettato nel Q3 Perez, al di là delle difficoltà in qualifica di Stroll, poi a punti alla conclusione del Gran Premio. Szafnauer a Melbourne ha invece commentato: «Lance ha dimostrato di essere un pilota maturo ed ha meritato ampiamente il risultato finale. Prendere due punti è un buon avvio di stagione per noi dopo un grande sforzo compiuto dai nostri tecnici negli ultimi mesi. È un peccato che la strategia per Perez non ha funzionato perché anche lui poteva terminare in zona punti. È rimasto bloccato nel traffico e sull'Albert Park sappiamo che non è facile superare. Per quel che riguarda, continueremo con gli sviluppi e speriamo di compiere un altro passo in avanti riuscendo a portare nella top 10 entrambe le monoposto già in Bahrain».

Massimo Costa

NON È STATO CERTO
FACILE GIUNGERE
NONO, PERCHÉ
SONO STATO
AL CENTRO DI UNA
SFIDA CONTINUA

LANCE STROLL



SUTTON-IMAGES.COM



Stroll, qui con la Toro Rosso di Kvyat, decimo, è giunto al traguardo ottenendo un ottimo nono posto, conquistando due punti che valgono oro per il suo team e facendo meglio del compagno Perez, sopra, solo 13esimo alla fine



LAT

Debuttanti fuori dalla zona punti

La prima gara dell'anno è stata piuttosto avvara con i debuttanti. Nessuno, infatti, è riuscito a centrare la zona punti o a lasciare qualche traccia importante. L'unico a lanciare un lampo è stato **Lando Norris**, ma in qualifica. Il vice campione della Formula 2 2018, con la McLaren-Renault in qualifica ha impressionato guadagnando prima la Q2, poi addirittura la Q3 e infine l'ottava posizione finale equivalente alla quarta fila. Non male proprio considerando che nelle tre sessioni di prove libere si era abbonato alla diciottesima posizione incontrando problemi di guidabilità, prendendosi anche una multa per avere ostacolato in pit-lane Robert Kubica.

Insomma, pareva un debutto tutto in salita per il giovane britannico, ma con grande freddezza in qualifica ha fatto tutto bene scatenando applausi e attirandosi l'attenzione generale. In gara, però, Norris si è un po' perso perdendo un paio di posizioni al via e trovando dopo il pit-stop, un ostacolo insormontabile in Antonio Giovinazzi. La McLaren aveva deciso di montargli le gomme hard e Lando si è ritrovato alle spalle dell'italiano, in difficoltà con gomme e ala anteriore danneggiata, non trovan-

NESSUNO DEI ROOKIE AL VIA DEL MONDIALE 2019 HA CENTRATO LA TOP-10. L'UNICO A LASCIARE QUALCHE LAMPO È STATO LANDO NORRIS OTTIMO PROTAGONISTA, MA IN QUALIFICA

do il modo di superarlo. Dai box lo hanno invitato a compiere quel sorpasso in fretta, ma Norris ha impiegato almeno 8 giri per riuscirci. Troppi, e a quel punto, dopo anche una spiattellata alle gomme anteriori, ha perso contatto con le posizioni nobili della classifica rimanendo fuori dalla zona punti concludendo dodicesimo. «Sono arrabbiato con me stesso, la macchina era veloce, ho sbagliato io», ha ammesso con maturità il rookie della McLaren. Due posizioni dopo Norris, quattordicesimo, ha tagliato il traguardo **Alexander Albon**, nuovo volto della Toro Rosso, terzo nella Formula 2 2018. Emozionato, il pilota con mamma thailandese e padre inglese ha vissuto i suoi bravi problemini con qualche errore di troppo, testacoda, ma in qualifica si è riscattato. Ha superato il Q1, e non era per nulla scontato, poi in Q2 ha anche ottenuto un buon tredicesimo tempo battendo il compagno di squadra Kvyat. In gara, Albon è partito come una molla guadagnando subito due posizioni, ma successivamente si è ritrovato nel gruppetto bloccato da Giovinazzi ed ha perso tempo preziosissimo che probabilmente gli è costato il tentativo di accedere in zona punti. Franz Tost, team principal Toro Rosso,



GETTY IMAGES

lo ha promosso: «Dal primo turno libero alla gara è cresciuto costantemente e questo tracciato non è certo facile».

La stella tra i debuttanti era **George Russell**, ma paradossalmente è quello che ha sofferto più di tutti. Il campione Formula 2 in carica, con la derelitta Williams, ha fatto quel che poteva mostrando comunque maturità. Ultimo nel primo turno libero con 1'28"740, ha poi occupato la diciannovesima piazza nella seconda e terza sessione rispettivamente con il tempo di 1'26"453 e 1'26"589 e vincendo il duello interno con il compagno di squadra Kubica soprattutto in qualifica. Russell si è spinto fino a 1'24"360 pur rimanendo diciannovesimo, lasciando il polacco a 1"7, protagonista di un errore in Q1. In gara, l'inglese ha portato la macchina al traguardo senza eccessivi patemi ed ha anche provato tutte e tre le mescole della Pirelli facendo quindi un secondo pit-stop: «Era la mia prima corsa in F1 e sono contento di averla portata a termine senza difficoltà, né dal punto di vista tecnico né da quello fisico. Certamente siamo dispiaciuti per essere lontani dai nostri avversari e abbiamo tanto lavoro da fare per cercare di migliorarci. Non sono interessato al confronto interno con Kubica, dobbiamo essere collaborativi per trovare la giusta via».

L'ultimo suo Gran Premio lo aveva disputato nel 2010, ad Abu Dhabi con la Renault. Dopo nove anni di tormenti e fatiche, di sogni infranti e speranze riaccese, è tornato in F1 con una Williams in crisi. Non è propriamente un debuttante **Robert Kubica**, ma considerando la lunga lontananza dalla massima formula, lo si può considerare un rookie in tutto e per tutto. Il polacco, però, a sua volta è parso incontrare qualche ostacolo di troppo rispetto a

LA PRESSE



LAT

Non è propriamente un debuttante, ma dopo 9 anni di tormenti e fatiche per Robert Kubica si è trattato di un nuovo inizio con una Williams davvero in crisi che ha mortificato sia le sue prestazioni che quelle del compagno di squadra Russell, sotto. In alto Albon giunto 14° nel suo primo Gp di F1. Tra i debuttanti la palma del migliore va a assegnata a Norris, 12° e 8° in qualifica

quanto aveva offerto nei test affrontati con Renault e Williams negli ultimi due anni. Il confronto con il compagno di squadra Russell è stato piuttosto impietoso in qualifica, non sono mancati alcuni errori, come quello commesso in ingresso di pit-lane nel terzo turno libero e appunto nella Q1 ostacolando anche, dopo un contatto con le barriere, Carlos Sainz. In gara, Kubica ha subito urtato la Red Bull di Gasly perdendo l'ala anteriore, volata pericolosamente via: «Lui ha scartato improvvisamente verso destra per evitare un contatto ed ha colpito la mia ala. Poi, dopo tre giri ho anche perso uno specchietto e le fasi di doppiaggio sono diventate piuttosto complicate per me. Sapevo che non era facile, la macchina non è competitiva, e così è stato. Ma nonostante tutto, penso positivo perché ci sono cose che possiamo migliorare per le prossime gare». ●





di Paolo Filisetti

IL FONDO FERRARI È QUELLO PROVATO IN SPAGNA ED EVOLUTO



IL FONDO PORTATO IN AUSTRALIA ERA LA VERSIONE PROVATA A BARCELONA, RIVEDUTA E CORRETTA. IN PRATICA SONO STATI ELIMINATI I FLAP VERTICALI DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI, CHE AVREBBERO POTUTO DETERMINARE L'ACCUMULO DI MARBLE DI GOMME E FRAMMENTI DI FOGLIE, CREANDO UN BLOCCAGGIO NELLA ZONA LIMITROFA AI CANALI LATERALI DEL DIFFUSORE, RIDUCENDONE L'EFFICIENZA.

Manovre di affinamento

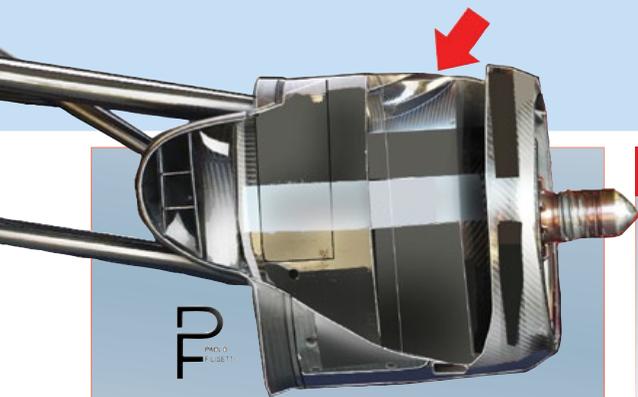
MELBOURNE - Il primo Gp stagionale è sempre un appuntamento atteso anche sotto il profilo tecnico, in quanto a Melbourne le monoposto spesso presentano soluzioni che in occasione dei test invernali non erano state ancora deliberate, e rappresentano di fatto i primi sviluppi. Non si tratta, spesso di modifiche macroscopiche alle configurazioni aerodinamiche provate nei test, ma piuttosto del loro completamento. Se la Mercedes, era stata protagonista assoluta al Montmelò, con l'adozione nella seconda settimana di un ampio aggiornamento, tale da considerarlo di fatto una versione B della W10, a Melbourne, il team di Brackley ha comunque introdotto dei cambiamenti piuttosto evidenti a livello dei deviatori di flusso davanti alle fiancate. Nello specifico, i barge boards, che a Barcellona erano dotati di piccoli flap orizzontali all'altezza del loro profilo superiore, in Australia, sono comparse delle sorte di doppie scimitarre, che ricordano quelle adottate con forma sinuosa la scorsa stagione. Questi elementi, hanno l'importante funzione di separatori dei flussi diretti in parte verso il bordo di attacco del fondo e nella porzione superiore, verso le prese d'aria dei radiatori.

Il percorso che si desidera far seguire ai filetti fluidi, è in pratica ulteriormente indicato dalla presenza di una winglet ricurva posta quasi a livello dello

**SCOPRIAMO
COME LE F1
SI SONO
ULTERIORMENTE
EVOLUTE
ALL'INDOMANI
DEI TEST
SPAGNOLI IN
VISTA DEL PRIMO
APPUNTAMENTO
DELLA STAGIONE
CHE HA VISTO LA
MERCEDES PURE
SENSIBILE ALLE
CONTAMINAZIONI
DELLE...
ALTRUI IDEE!**

spigolo superiore del telaio, lavorando in congiunzione con i profili ad L rovesciata che erano stati introdotti sopra il telaio. A quanto pare, il perfezionamento della veste aerodinamica della W10, attraverso questi interventi, indica che a Brackley sono convinti della strada scelta nel corso dei test in Spagna, e quindi vengono operate progressivamente, quelle modifiche che ottimizzano l'efficienza di alcune specifiche aree della monoposto. Interessante notare che a Melbourne, dopo le molteplici prove di assetto, in termini di angolo di rake, effettuate a Barcellona, è stata adottata un'inclinazione di circa 1.4°, ovvero superiore di 0,2° rispetto alla versione della presentazione.

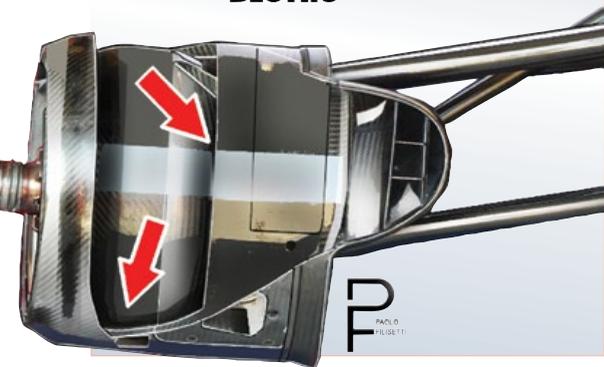
Lo abbiamo detto più volte, e lo ribadiamo anche ora. A Brackley pur cercando di mantenere il più possibile inalterato il Dna della vettura, legato a quella dello scorso anno, si sono resi conto della necessità di contaminazioni prese dagli avversari, per poter godere di una curva di sviluppo meno limitata, rispetto a quella quasi esaurita del concetto precedente. Se la Mercedes, si è dimostrata particolarmente attiva, anche la Ferrari, non ha lesinato sforzi anche sotto il profilo dell'affidabilità, ma anche sotto quello dell'efficienza aerodinamica. È stato molto interessante notare l'adozione dei cestelli dei freni, asimmetrici.



ASIMMETRIA DEL CESTELLO

LA PARTICOLARITÀ DELL'ASIMMETRIA DEI CESTELLI DEI FRENI ANTERIORI ADOTTATI SULLA SF90, RISIEDEVA NEL DIFFERENTE DISEGNO DEL LORO PROFILO ESTERNO. IN PRATICA QUELLO DI DESTRA ERA CARATTERIZZATO DA DUE SOFFIATURE LONGITUDINALI, PARALLELE, MENTRE SUL SINISTRO ERA EVIDENTE UNA PROFONDA SCANALATURA SINUOSA, CHE LO PERCORREVA IN DIAGONALE. IN QUESTO MODO SI È CERCATO DI CREARE UN EFFETTO DI SOFFIAGGIO VERSO L'ESTERNO, ANALOGO A QUELLO CHE SI OTTENEVA CON I MOZZI FORATI ORA VIETATI DAL REGOLAMENTO.

DESTRO

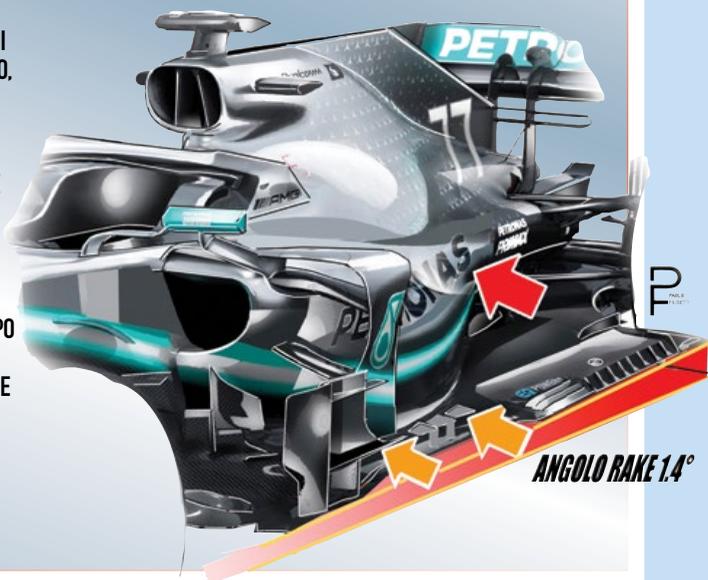


Non si trattava però di un'asimmetria legata esclusivamente alla differenza di scambio termico voluto tra il lato destro e quello sinistro della vettura, bensì è stata posta una particolare cura nella gestione del flusso d'aria calda generato in frenata, a livello del suo percorso all'interno del cerchio. In pratica è stato possibile notare come il cestello di destra fosse caratterizzato da due soffiature parallele lungo la sua circonferenza, in pratica una più interna ed una più esterna, oltre a due piccole canalizzazioni poste nella parte bassa del cestello. In quello sinistro, invece spiccava una profonda scolpitura con profilo sinuoso, che rendeva evidente la direzione del flusso che lo avrebbe attraversato, deviato verso l'esterno del cerchio, dopo aver percorso in diagonale, tutta la larghezza del cestello. È palese la volontà di gestire non solo le pressioni dei pneumatici tramite lo smaltimento del calore prodotto in frenata, ma anche quella di creare, nel lato esterno rispetto al verso di percorrenza del tracciato, un soffiaggio che allontano le turbolenze generate dal rotolamento degli pneumatici anteriori. In questo modo si dovrebbe favorire l'alimentazione del diffusore posteriore.

Un ulteriore intervento, invece, ha riguardato il fondo della monoposto, di fatto una evoluzione di quello montato nel corso dei test in una breve prova

LA MERCEDES AUMENTA L'ANGOLO DI RAKE

L'ANGOLO RAKE ADOTTATO È ORA DI CIRCA 1,4° OVVERO, 0,2 GRADI SUPERIORE A QUELLO ORIGINARIO. PARE CHE CON QUESTA CONFIGURAZIONE LA W10 POTRÀ GODERE DI UNA CURVA DI SVILUPPO PIÙ AMPIA, CHE RIGUARDERÀ VARIE CONFIGURAZIONI DI FONDO E DIFFUSORE, NEL CORSO DELLA STAGIONE.

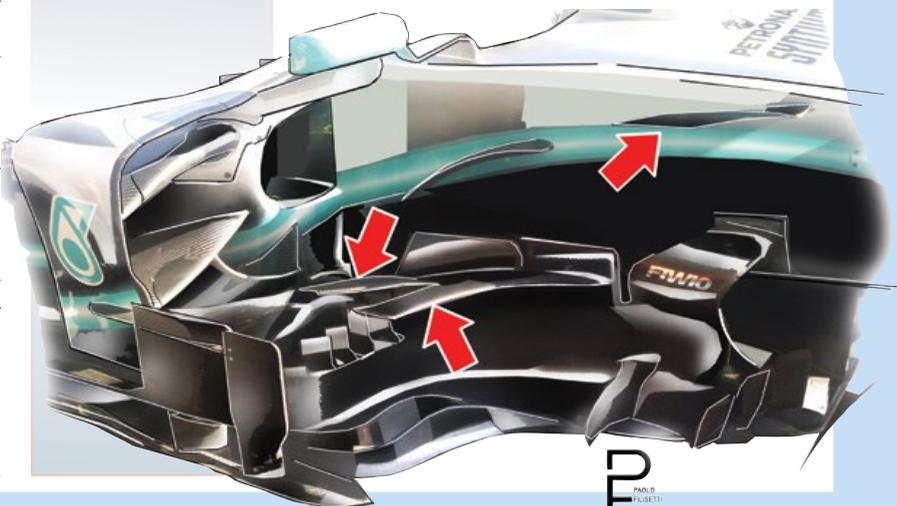


W10 E I NUOVI DEVIATORI

LA MERCEDES HA MODIFICATO I DEVIATORI DI FLUSSO Davanti alle fiancate, dotandoli di due scimitarre con la funzione di separatori di flusso. È stata aggiunta una winglet ricurva, più avanzata ed in alto rispetto a quella vicina alle imboccature delle fiancate, in modo tale da incrementare il down wash prodotto dalle alette ad elle rovesciate poste sopra il telaio.

comparativa. La versione adottata a Melbourne era infatti priva dei tre flap verticali, che a Barcellona erano stati introdotti con la funzione di deviatori di flusso davanti alle ruote posteriori. La loro eliminazione non è sintomo di una bocciatura, bensì è legata soprattutto al fatto di ridurre la raccolta di marbles, e frammenti di foglie mescolate ad essi, che potenzialmente avrebbero creato un bloccaccio nella zona più prossima ai canali laterali del diffusore.

L'attenzione anche a questi dettagli, non è però servita alla SF90, per trovare equilibrio sul tracciato dell'Albert Park. A partire sin dalla prima sessione di prove libere, entrambi i piloti lamentavano di non avere la stessa confidenza con la monoposto, mostrata in Spagna. Vari interventi a livello di assetto, sia aerodinamico sia di sospensioni, hanno solo parzialmente ridotto, una carenza di equilibrio evidente, soprattutto con le mescole più tenere. La qualifica e la gara, hanno posto il suggello ad un fine settimana di inaspettata difficoltà con la SF90, ridotta a copia stinta della Rossa competitiva vista nei test in Spagna. ●





Corsa rivelatrice

PARLIAMOCI CHIARO: DOPO LE RISULTANZE DEI TEST SPAGNOLI UN WEEKEND DEL GENERE POCHI SE LO SAREBBERO ASPETTATI

Che le sessioni di test invernali siano fumose, difficili da interpretare e spesso parzialmente fuorvianti è noto. Che ogni team eviti di anticipare sul tavolo tutte le proprie carte migliori è pratica tanto consueta quanto comprensibile. Che poi la verità si evidenzi solo alla prima gara è un altro assioma di questo mondo. Tuttavia, storicamente – scavando ben bene nei sotterranei di intertempi e velocità nei test con la massima attenzione ai dettagli e senza farsi abbagliare da falsi luccichii – si riesce quasi sempre ad avere un'idea abbastanza ragionevole delle forze in campo che si vedono poi quando il cronometro conta per davvero. Piccoli scostamenti, ma la sostanza intravista d'inverno solitamente accompagna anche le prime gare. Invece stavolta no. Ma proprio per nulla. Stavolta il weekend di Melbourne ha mostrato uno scenario che, sinceramente, non avevamo compreso a Barcellona. Le Mercedes (attenzione, entrambe) assolutamente imprendibili in qualifica e poi anche in gara (almeno quella di Bottas, ma Hamilton sembrava in gestione...). Senza storia. La Red Bull a fare da seconda forza con Verstappen e le Ferrari più vicine al gruppone che non ai primi.

La Ferrari "sembrava" davanti a tutti

Eppure, con tutti i punti interrogativi del caso, la prima sessione di test aveva fatto vedere una Ferrari davanti a tutti. Tanto o poco era oggettivamente arduo stabilirlo. Ma non c'erano dubbi che fosse sicuramente davanti a tutti. E i migliori competitors – tutti, anche la divina Mercedes – erano abbastanza vicini tra loro ma a qualche sostanzioso e incoraggiante decimo di distacco. Poi, le altre giornate di test avevano regalato una foto leggermente diversa, seppure non stravolta. La Mercedes si era staccata dal gruppone ed era andata ad impattare lo stesso tempo sul giro di Vettel. Che poi era abbastanza logico che l'argenteria più luccicante – nello specifico, una configurazione aerodinamica totalmente inedita rispetto alla prima uscita – venisse da loro espo-

sta solo all'ultimo momento. In ogni caso era ragionevole approcciare l'esordio australiano con moderata fiducia in un buon equilibrio al vertice tra Mercedes e Ferrari con Red Bull in pimpante avvicinamento.

Tutta un'altra storia

Invece la novità di quest'anno – se volete, la stranezza – è che all'Albert Park di Melbourne la premiere del film mondiale è stata decisamente un'altra cosa rispetto ai test. Insomma, in un mese i Campioni del Mondo sono passati dal pagare qualche decimo di secondo sul giro secco rispetto alla Ferrari ad averne circa 7 di margine. E anche di più su tutti gli altri. E per di più hanno mostrato una consistenza in gara di cui non avevamo certo avuto sentore nei test. Forse a Barcellona hanno preso in giro tutti? O forse, più logicamente, nei test hanno sperimentato, acquisito dati che hanno saputo poi analizzare e comprendere in ogni loro sfaccettatura arrivando in Australia con un assetto a dir poco perfetto? Di sicuro comunque nessuno si sarebbe aspettato di vedere un simile dominio. E soprattutto nessuno avrebbe mai immaginato di vedere le Ferrari totalmente inermi ed innocue sia in qualifica (+7 decimi da Hamilton, senza nemmeno arrivare alla pole 2018), sia in gara (+1 minuto da Bottas e +35 secondi da Verstappen). Ricacciate nel gruppone da dove si erano brillantemente staccate nei test.

Le caratteristiche di Melbourne

Certo il tracciato di Melbourne ha caratteristiche che non si trovano poi spesso negli altri circuiti del Mondiale. I 5 km abbondanti di curve e controcurve assegnano un'importanza ridotta a quella che noi chiamiamo "efficienza in rettilineo", ovvero quel mix costituito dal Cx e dalla potenza erogata dalla power-unit. Lì conta molto di più avere un buon grip meccanico ed un livello medio-alto di carico aerodinamico in modo da garantire una guidabilità omogenea nei cambi di traiettoria. E poi, trattandosi di un circuito stradale, c'è mediamente poco grip. Insomma, non è faci-



LAT

le far andare il monoposto sui binari. E se non ci si riesce, diventa difficile che il cronometro sorrida. Tutte considerazioni corrette, però è anche un dato di fatto che negli ultimi trent'anni ciò che abbiamo visto all'esordio è stato quasi sempre coerente con i risultati dei test invernali.

Guardiamo i precedenti

Nelle qualifiche del 2018 tra Hamilton e la miglior Ferrari (Raikkonen, ma Vettel era lì attaccato) ci furono 664 millesimi. Sabato scorso tra Lewis e Seb ce ne sono stati 704. Come se non fosse cambiato nulla in un anno. Tre decimi beccati nel primo settore (come nel 2018), altri tre nel tratto centrale (peggiorato rispetto all'anno scorso) e solo uno nel "guidato" fino al traguardo. E tre km orari in meno in fondo al corto (700 metri) rettilineo dei box. È evidente che nelle due settimane intercorse tra Barcellona e Melbourne qualcosa è successo. O magari proprio lì in Australia, chi lo sa. Qualcosa di decisamente illuminante per i tecnici di Brackley e qualcosa di strano a Maranello. Perché la Rossa non era certo facile da guidare come si era visto a Barcellona e come gli stessi piloti avevano entusiasticamente sottolineato. Ma facciamoci allora aiutare dalla Mappatura delle Efficienze che, come sapete, elaborando oggettivamente i riscontri cronometrici della qualifica di sabato scorso, fornisce le motivazioni tecniche delle performance discriminando tra efficienza in rettilineo ed efficienza in curva.

Frecce d'Argento mappate al top

Sulla Mappatura troviamo le due Mercedes "in alto e a destra" – ovvero al top



delle efficienze e quindi della performance sul giro secco. Come sempre. Anzi, diciamo pure con un margine che abbiamo notato all'inizio del loro periodo di successi e che l'anno scorso hanno rimarcato raramente. Soprattutto è evidente il gap sugli altri in termini di efficienza in curva – rappresentata dal mix tra carico aerodinamico e regolazioni meccaniche che consentono di sfruttare al meglio il grip degli pneumatici. Tutti gli altri sono almeno uno step al di sotto. E si capisce bene che in un tracciato fatto di 16 curve e controcurve si tratta di una qualità che fa la differenza.

Altri due aspetti da considerare

Saltano agli occhi però altre due dati. Il primo riguarda la Ferrari – in particolare quella di Vettel – che, già meno performante in curva, ha mostrato un'efficienza sul dritto decisamente inferiore rispetto ai Campioni del Mondo (l'anno scorso non era quasi mai successo), superata addirittura anche dal-

la Red Bull di Verstappen che eravamo abituati da anni a vedere nella parte sinistra della Mappatura. E proprio quest'ultimo è il secondo dato interessante perché sta a dimostrare che la power-unit Honda, che quest'anno equipaggia le vetture di Milton Keynes, ha probabilmente risolto le problematiche tecniche che la relegavano tra le meno potenti del lotto. Ed in effetti la performance di Verstappen sia in qualifica che in gara conferma che la Red Bull potrebbe tornare ad essere una vettura globalmente competitiva un po' dappertutto. Aspettiamo la conferma in circuiti più impegnativi per il motore.

Quel calo alla Ferrari di Vettel

Tornando alla Rossa di Vettel, rimane da capire se il calo in rettilineo sia stato causato da un problema tecnico specifico di quella vettura, riproposto anche nel passo gara piuttosto scadente, oppure se sia stata una scelta cautelativa di mappatura

motore dopo i guai di affidabilità. Oppure ancora se si sia trattato di un set-up aerodinamico che sacrificava il Cx a vantaggio di una maggiore deportanza. Certo è che anche il posizionamento (relativo alle Mercedes) di Leclerc sulla Mappatura delle Efficienze non è che lasci molto sereni nel considerare il problema...

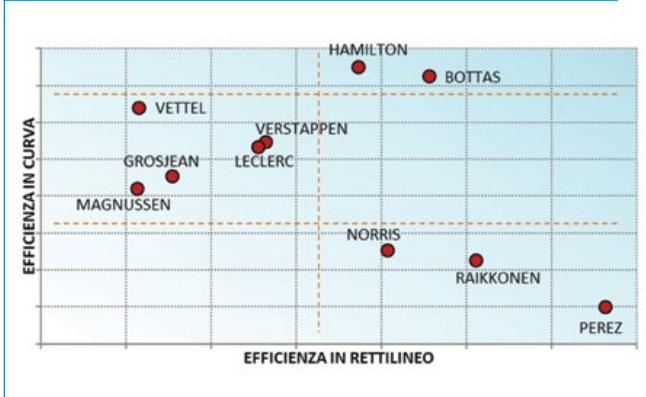
La Mercedes è migliorata ovunque

Se confrontiamo gli indicatori di sintesi di quest'ultimo weekend con quelli di un anno fa, emergono indicazioni molto interessanti. La Mercedes è migliorata sia in curva che (leggermente) anche in rettilineo. Meglio ancora ha fatto la Haas, soprattutto come telaio e aerodinamica. La Red Bull ha conservato lo stesso (alto) livello di efficienza migliorando però tantissimo sul dritto (ecco la conferma di ciò che dicevamo prima). Infine la Ferrari ha fatto un percorso evolutivo contrario agli altri (perlomeno questo è emerso oggettivamente in questo esordio australiano). Step migliorativo dell'efficienza in curva, ma passo indietro assai significativo in rettilineo che a Melbourne, grazie alla conformazione del tracciato, ha comportato effetti comunque meno disastrosi di quelli che avremmo potuto vedere su altri circuiti. Che poi, lo ripetiamo, non è detto che sia solo un gap di motore perché, come sappiamo, dietro questo parametro di sintesi c'è anche la resistenza aerodinamica...

Un Gran Premio che lascia basiti

In conclusione, lasciamo l'Australia piuttosto attoniti. Non solo per l'exploit delle due Mercedes e per la ritrovata verve delle Red Bull, ma anche e soprattutto per l'assenza di competitività delle Ferrari. Dopo le buone indicazioni dei test sarebbe francamente imbarazzante pensare che la SF90 sia quella vista nell'ultimo weekend. Capire il perché, questo è l'essenziale. E rimettere le cose a posto tra 15 giorni che c'è il Bahrain. L'anno scorso fu pole e vittoria di Vettel. Certo che quelli di Brackley... ●

PILOTI & EFFICIENZA IN RETTILINEO/CURVA



EFFICIENZA COMPARATA 2019 VS 2018




PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Kubica	1°	32"997
Ricciardo	1°	33"027
Raikkonen	12°	23"299
Hülkenberg	13°	21"588
Pérez	13°	23"234
Vettel	14°	21"995
Magnussen	14°	22"388
Albon	14°	21"780
Hamilton	15°	21"515
Grosjean	15°	29"981
Norris	15°	21"627
Bottas	23°	22"014
Verstappen	25°	21"157
Kvyat	26°	22"086
Russell	26°	21"689
Stroll	27°	22"471
Giovinazzi	27°	27"172
Leclerc	28°	22"306
Kubica	28°	22"343
Gasly	37°	21"269
Russell	42°	21"543
Kubica	44°	21"889

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go


COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	58	1.25"27"325	215.954	1'25"580	57
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	58	a 20"886	215.077	1'26"057	57
3°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	58	a 22"520	215.009	1'26"256	57
4°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	58	a 57"109	213.575	1'27"954	16
5°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	58	a 58"230	213.529	1'26"926	58
6°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	58	a 1'27"156	212.344	1'28"182	56
7°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	57	a 1 giro	212.015	1'28"444	52
8°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	57	a 1 giro	211.966	1'28"270	52
9°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	57	a 1 giro	211.935	1'27"568	29
10°	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	57	a 1 giro	211.906	1'27"448	39
11°	P.Gasly (Francia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	57	a 1 giro	211.893	1'27"229	39
12°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	57	a 1 giro	210.264	1'28"555	17
13°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	57	a 1 giro	210.243	1'28"485	41
14°	A.Albon (Thailandia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	57	a 1 giro	210.214	1'28"188	43
15°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	57	a 1 giro	209.350	1'28"479	29
16°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 2 giri	206.506	1'28"713	55
17°	R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 3 giri	202.732	1'29"284	30

NON CLASSIFICATI

R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	29	Sospensione	208.140	1'28"462	17
D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	28	Cons.incid.	205.646	1'29"848	18
C.Sainz (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	9	Power Unit	205.785	1'30"899	9

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL PRIMO GRAN PREMIO

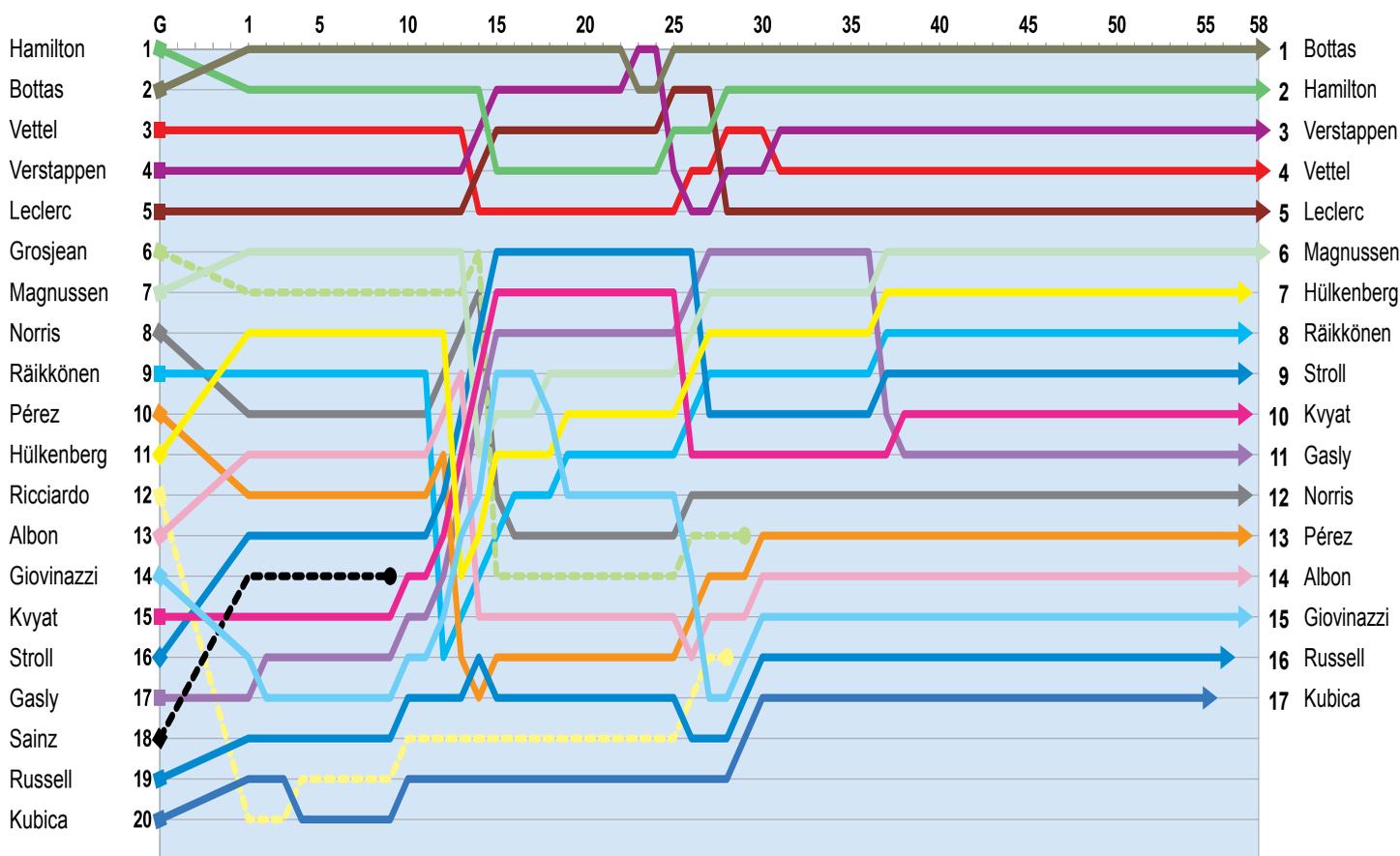
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MERCEDES	BOITAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
FERRARI	VELTEL	FERRARI	1	1	1	1	1	1
FERRARI	LECLERC	FERRARI	1	1	1	1	1	1
RED BULL	VERSTAPPEN	HONDA	1	1	1	1	1	1
RED BULL	GASLY	HONDA	1	1	1	1	1	1
RACING POINT	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RACING POINT	STROLL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	RUSSEL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	KUBICA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	1	1	1	1	1	1
RENAULT	RICCIARDO	RENAULT	1	1	1	1	1	1
TORO ROSSO	KVYAT	HONDA	1	1	1	1	1	1
TORO ROSSO	ALBON	HONDA	1	1	1	1	1	1
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
MCLAREN	SAINZ	RENAULT	1	1	1	1	1	1
MCLAREN	NORRIS	RENAULT	1	1	1	1	1	1
ALFA ROMEO	RAIKKONEN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
ALFA ROMEO	GIOVINAZZI	FERRARI	1	1	1	1	1	1

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH.IT

LEGENDA

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE

123 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICAZIONI

Pérez	322,5
Giovinazzi	322,4
Albon	322,3
Kvyat	321,3
Sainz	320,8
Raikkonen	320,8
Bottas	320,0
Stroll	319,7
Norris	319,6
Hülkenberg	319,3
Hamilton	319,0
Verstappen	317,8
Leclerc	317,7
Grosjean	316,5
Ricciardo	316,4
Gasly	316,1
Magnussen	316,0
Russell	316,0
Vettel	315,9
Kubica	314,6

GRAN PREMIO

Gasly	321,9
Verstappen	319,9
Stroll	319,8
Kvyat	319,8
Pérez	318,4
Hülkenberg	318,0
Raikkonen	314,6
Norris	313,5
Albon	312,6
Sainz	312,5
Bottas	311,3
Grosjean	310,2
Russell	309,8
Hamilton	309,3
Kubica	308,3
Ricciardo	307,4
Vettel	303,7
Giovinazzi	299,9
Leclerc	297,4
Magnussen	291,8

I DISTACCHI



Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.



PROVE LIBERE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

L. Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power +)
1'20"486 media 237.194
Primo precedente:
L. Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1'21"164 media 235.212 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
M. Schumacher (Ferrari F2004, 2004)
1'24"125 media 226.933 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
M. Schumacher (Ferrari F2004, 2004)
1h24'15"757 media 219.011 km/h

VENERDI 15 MARZO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'23"599	1'22"600
2° Bottas	1'23"866	1'22"648
3° Verstappen	1'23"792	1'23"400
4° Gasly	1'24"932	1'23"442
5° Vettel	1'23"637	1'23"473
6° Raikkonen	1'24"816	1'23"572
7° Hülkenberg	1'25"015	1'23"574
8° Ricciardo	1'25"634	1'23"644
9° Leclerc	1'23"673	1'23"754
10° Grosjean	1'25"224	1'23"814
11° Kvyat	1'24"832	1'23"933
12° Magnussen	1'24"934	1'23"988
13° Stroll	1'25"288	1'24"011
14° Sainz	1'25"285	1'24"133
15° Giovinazzi	1'25"166	1'24"293
16° Pérez	1'25"498	1'24"401
17° Albon	1'25"230	1'24"675
18° Norris	1'25"966	1'24"733
19° Russell	1'28"740	1'26"453
20° Kubica	1'27"914	1'26"655

SABATO 16 MARZO

	3ª SESSIONE
1° Hamilton	1'22"292
2° Vettel	1'22"556
3° Leclerc	1'22"749
4° Grosjean	1'23"112
5° Magnussen	1'23"334
6° Gasly	1'23"367
7° Bottas	1'23"422
8° Kvyat	1'23"442
9° Verstappen	1'23"481
10° Ricciardo	1'23"695
11° Hülkenberg	1'23"737
12° Giovinazzi	1'23"831
13° Sainz	1'24"049
14° Pérez	1'24"082
15° Albon	1'24"328
16° Stroll	1'24"345
17° Raikkonen	1'24"402
18° Norris	1'24"568
19° Russell	1'25"944
20° Kubica	1'26"589

POLE POSITION

SABATO 16 MARZO	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'22"043	1'21"014	1'20"486	26°613	21°962	31°911
2° Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'22"367	1'21"193	1'20"598	26°653	21°877	31°962
3° Vettel	Ferrari SF90	1'22"885	1'21"912	1'21"190	26°936	22°172	32°034
4° Verstappen	Red Bull RB15	1'22"876	1'21"678	1'21"320	26°815	22°252	32°239
5° Leclerc	Ferrari SF90	1'22"017	1'21"739	1'21"442	26°949	22°177	32°236
6° Grosjean	Haas VF-19	1'22"959	1'21"870	1'21"826	27°100	22°238	32°406
7° Magnussen	Haas VF-19	1'22"519	1'22"221	1'22"099	27°174	22°322	32°403
8° Norris	McLaren MCL34	1'22"702	1'22"423	1'22"304	27°246	22°332	32°606
9° Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'22"966	1'22"349	1'22"314	27°195	22°409	32°574
10° Pérez	Racing Point RP19	1'22"908	1'22"532	1'22"781	27°307	22°485	32°693
11° Hülkenberg	Renault R.S.19	1'22"540	1'22"562		27°366	22°327	32°681
12° Ricciardo	Renault R.S.19	1'22"921	1'22"570		27°448	22°449	32°597
13° Albon	Toro Rosso STR14	1'22"757	1'22"636		27°410	22°333	32°858
14° Giovinazzi	Alfa Romeo C38	1'22"431	1'22"714		27°450	22°273	32°705
15° Kvyat	Toro Rosso STR14	1'22"511	1'22"774		27°396	22°406	32°697
16° Stroll	Racing Point RP19	1'23"017			27°495	22°525	32°907
17° Gasly	Red Bull RB15	1'23"020			27°667	22°547	32°806
18° Sainz	McLaren MCL34	1'23"084			27°564	22°559	32°961
19° Russell	Williams FW42	1'24"360			27°998	22°872	33°490
20° Kubica	Williams FW42	1'26"067			28°210	23°279	33°908

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
44 Hamilton Mercedes 1'20"486
77 Bottas Mercedes 1'20"598

2ª FILA
5 Vettel Ferrari 1'21"190
33 Verstappen Red Bull 1'21"320

3ª FILA
16 Leclerc Ferrari 1'21"442
8 Grosjean Haas 1'21"826

4ª FILA
20 Magnussen Haas 1'22"099
4 Norris McLaren 1'22"304

5ª FILA
7 Raikkonen Alfa Romeo 1'22"314
11 Perez Racing Point 1'22"781

6ª FILA
27 Hulkenberg Renault 1'22"562
3 Ricciardo Renault 1'22"570

7ª FILA
23 Albon Toro Rosso 1'22"636
99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'22"714

8ª FILA
26 Kvyat Toro Rosso 1'22"774
18 Stroll Racing Point 1'23"017

9ª FILA
10 Gasly Red Bull 1'23"020
55 Sainz McLaren 1'23"084

10ª FILA
63 Russell Williams 1'24"360
88 Kubica Williams 1'26"067

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



CAMBIO GOMME

RICCIARDO	S	H		
NORRIS	S	H		
VETTEL	S	M		
RAIKKONEN	S	M		
GROSJEAN	S	M		
GASLY	M	S		
PÉREZ	S	H		
LECLERC	S	H		
STROLL	M	H		
MAGNUSSEN	S	M		
ALBON	S	M		
KVYAT	M	H		
HÜLKENBERG	S	H		
VERSTAPPEN	S	M		
HAMILTON	S	M		
SAINZ	S			
RUSSELL	M	S	H	
BOTTAS	S	M		
KUBICA	H	M	S	S
GIOVINAZZI	M	S		

MONDIALE PILOTI

	TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 20/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 1/12	
1° V.Bottas	26	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° L.Hamilton	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° M.Verstappen	15	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° S.Vettel	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° C.Leclerc	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° K.Magnussen	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° N.Hülkenberg	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° K.Raikkonen	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° L.Stroll	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° D.Kvyat	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° P.Gasly	0	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° L.Norris	0	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° S.Pérez	0	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° A.Albon	0	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° A.Giovinazzi	0	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° G.Russell	0	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° R.Kubica	0	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- C.Sainz	0	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- D.Ricciardo	0	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- R.Grosjean	0	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto. Un punto aggiuntivo per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.

MONDIALE COSTRUTTORI

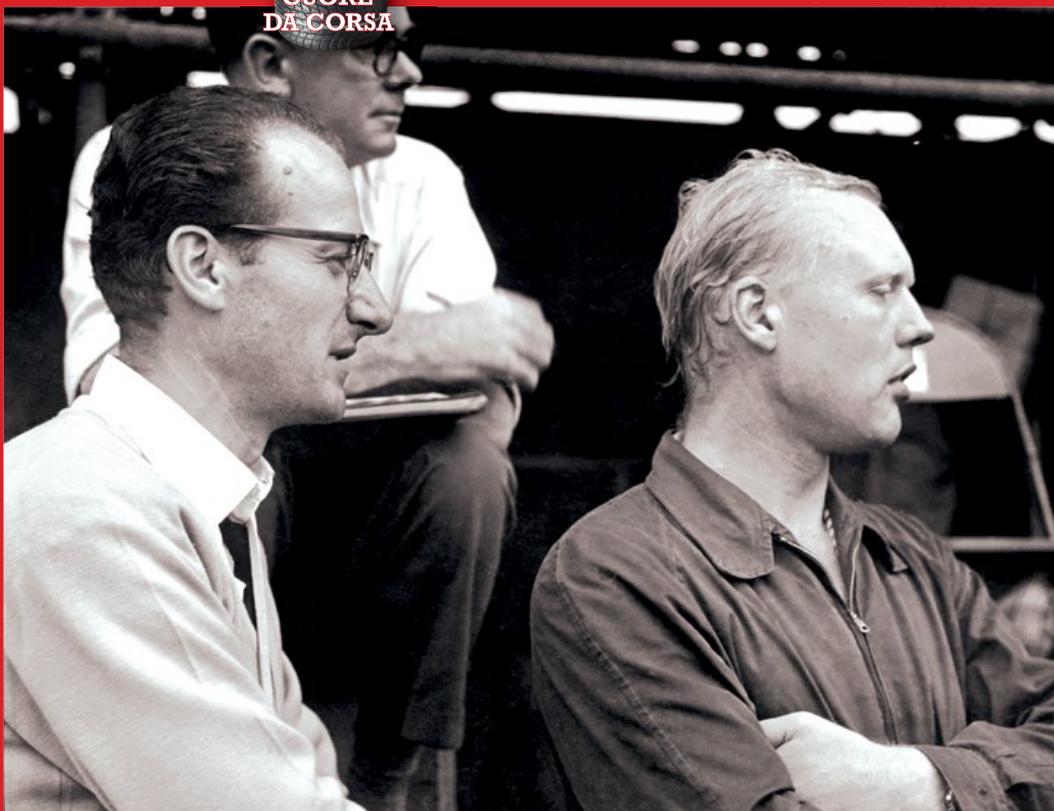
1° Mercedes	44	18/26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	22	12/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	15	0/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Haas	8	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Renault	6	0/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Alfa Romeo	4	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Racing Point	2	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Toro Rosso	1	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° McLaren	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Williams	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato) Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

GIRI IN TESTA

Bottas	1°-22°
Verstappen	23°-24°
Bottas	25°-58°





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

L'incidenza epica del **giro più**

LA NUOVA REGOLA DEL PUNTO IN PREMIO, RIPORTA CON LA MEMORIA ALLA SFIDA DI CASABLANCA 1958, NARRATA DAL DIESSE FERRARI ROMOLO TAVONI

di Mario Donnini

La F.1 2019 è anche questo: c'è la regola nuova che omaggia una F.1 antica, epica, viva solo nella memoria di appassionati di storia e di pochi e preziosi testimoni diretti.

Morale della favola, ventuno punti in più da assegnare, nel mondiale Piloti e Costruttori. La Fia nella serata del lunedì pre-Melbourne ufficializza la reintroduzione del punto iridato al pilota che realizza il giro più veloce in gara terminando il Gran Premio ai primi 10 posti.

Suona chiaramente come un revival di quanto avveniva all'alba della F.1 iridata, dall'istituzione nel 1950 e fino al 1959. Nino Farina su Alfa Romeo 158, a Silverstone 1950, fu il primo pilota autore del giro

veloce in gara, mentre l'onore dell'ultima tornata premiata dal bonus spetta a Maurice Trintignant, su Cooper Climax nel Gp Usa 1959.

In mezzo tante pagine di storia e, soprattutto, una stagione infuocata e tiratissima, quella del 1958, nella quale la discriminante del punto assegnato al giro più veloce diviene improvvisamente drammatica arma totale, presumibilmente determinante ai fini dell'assegnazione del titolo mondiale, in una lotta fantastica tra Mike Hawthorn su Ferrari e Stirling Moss su Vanwall.

E non c'è modo migliore di reintrodurre degnamente senso, filosofia e climax del giro più veloce premiato con un punto, che rivivere proprio l'in-



LA RIVISITATA ASSEGNAZIONE DEL PUNTO ALL'AUTORE DEL GIRO PIÙ VELOCE IN F.1, FA TORNARE DI STRETTA ATTUALITÀ L'EPICA SFIDA DI CASABLANCA 1958 TRA HAWTHORN E MOSS. MAI COME IN QUEL GIORNO IL BONUS FU CONSIDERATO NELLE ALCHIMIE PER VINCERE IL TITOLO. ROMOLO TAVONI, DIESSE DELLA FERRARI DI ALLORA, CI RACCONTA COME ANDARONO LE COSE E DICE LA SUA SU QUESTA REGOLA



PUNTO CALDO TRA RIVALI IN LOTTA A CASABLANCA

Due stupende e rarissime immagini a colori dei grandi rivali di Casablanca 1958 impegnati nel Gp del Marocco: Mike Hawthorn, sotto, su Ferrari Dino 246 e Stirling Moss su Vanwall Vw5, in basso. Nell'altra pagina, lo stesso Hawthorn in compagnia di Romolo Tavoni nel corso di quell'epica stagione



veloce

dimenticabile sfida di quell'anno con uno dei più straordinari testimoni del tempo, l'immenso Romolo Tavoni, fresco 93enne e al tempo prestigioso direttore sportivo della Ferrari.

Okay, andiamo quindi a spasso nel tempo con un contributo d'inestimabile valore storico ed esperienziale. Allora, ragioniere, questa sorpresa della Fia è anche un omaggio indiretto alla F.1 che fu e, in particolare, a quella tiratissima stagione in cui i suoi calcoli a bordo pista si rivelarono determinanti per l'assegnazione di uno dei titoli più sudati e giustamente vantati, all'interno dell'infinita epopea Ferrari.

«Se la mette così, non posso che essere contento. In realtà mi verrebbe subito da farle una battuta...».

- **Be' allora la faccia...**

«Sa, il concetto di giro più veloce già nelle sue parole ha un fascino suo. Significa andar forte, ma forte davvero. Allora io le dico che avrebbe senso di parlare di giro

più veloce solo in tempi della velocità come Spa o Monza, perché in posti come Monaco, stretti e tormentati, non mi sembra neanche il termine più appropriato...».

- **Allora diciamo che in quel caso, che so, premiano il giro meno lento...**

«Ecco, va già meglio».

- **Ragioniere, lei è il più autorevole perso-**

naggio del Circus che può giudicare e valutare la filosofia del giro più veloce premiato con un punto, perché è stato l'uomo dei box che più d'ogni altro ha dovuto fare i conti con una sfida all'ultimo tuffo, laddove anche un'incollatura poteva ribaltare i destini del mondiale, in quel drammatico e incancellabile 1958.

«Senta, bisogna un po' spiegare, sennò la gente non capisce e figuriamoci i più giovani. Ovviamente la situazione d'allora era completamente diversa da questa. Il mondiale si disputava su dieci gare, più la Indy 500, che però non interessava a nessuno dei protagonisti del campionato, e c'era una gran penuria d'iscritti. Tanto che all'inizio della stagione, in Argentina, la griglia di partenza era formata solo da dieci macchine. In altre parole, era tutta un'altra F.1. I punti erano assegnati con un sistema che prevedeva l'attribuzione solo ai primi cinque classificati, rispettivamente di 8, 6, 4, 3 e 2 punti. E quindi il punto aggiuntivo veniva attribuito al detentore del giro più veloce. E adesso bisognerebbe capire i perché di allora e i perché di oggi».

- **Spegghi pure.**

«Guardi, io la vedo così. Ragioniamo: nel 1958 il primo vincendo prendeva otto punti e il secondo sei. In poche parole tra il vincente e il primo dei

**NON VORREI CHE
NELLA F.1 DI OGGI
IL PUNTO AL GIRO
PIÙ VELOCE
AUMENTASSE
I TATTICISMI**

ROMOLO TAVONI

”





perdenti v'erano solo due punti di scarto. Pochi, troppo pochi. Così quel punto che andava a premiare il giro più veloce in realtà, di principio, era una specie di incentivo al più forte a non addormentarsi, ad andare forte anche nel finale ben più del suo inseguitore, per avere anche quel bonus in più, altrimenti in caso contrario, il rischio era addirittura di vedere il secondo premiato e solo per questo staccato di un solo punto dal primo!».

- Perfetto.

«Adesso la situazione è completamente diversa. Sono premiati con punteggio i primi dieci classificati, con una scala che prevede rispettivamente 25-18-15-12-10-8-6-4-2-1 e, da Melbourne 2019, appunto, anche un punticino all'autore del giro più veloce, a patto che arrivi tra i primi dieci. Voglio dire, lo stacco tra il primo e il secondo stavolta c'è ed è di ben sette punti, secondo me pare pure eccessivo. Per questo, più che riassegnare un punto all'autore del giro più veloce, avrei preferito fosse dato direttamente al secondo, passandolo a 19, ma sono opinioni. Sa, con Enzo Ferrari su queste alchimie ci abbiamo lavorato non poco, in sede di dialogo con l'autorità sportiva, a inizio Anni '60...».

- Racconti, che spazio ce n'è.

«Be', per esempio, se ci fa caso, dal 1961 per la prima volta vengono assegnati nove punti al vincitore e non più otto, mentre il secondo resta premiato con sei. Tutto questo è perché Enzo Ferrari mi chiese di insistere con le autorità sportive affinché fosse maggiormente valorizzata la vittoria rispetto al secondo posto. Penso si trattasse di uno stimolo intelligente e anche equo. Ora, forse, si avverte l'esigenza opposta, ma sono particolari».

- Lei non sembra proprio entusiasta, di questa novità 2019 del punto di bonus. Ha altre ragioni?

«Mah, guardi, le dico questo: a me l'idea di veder premiato chi si rivela il più veloce sul giro secco in gara mi piacerebbe anche, come principio. Cioè, se alla fine della corsa s'andasse a vedere chi è stato il più bravo, tanto da assegnargli un punto, perfetto, mi andrebbe bene. Ma la realtà, nell'applicazione, porta a un che di diverso. Perché per ottenere quel punto si faranno piani, alchimie, quindi diventerà una cosa artificiosa in più, non tanto un incentivo. Alla fine ho paura che aumenterà ancor più i tatticismi, in una categoria che di queste cose ne ha fin troppe, ma faccio conto che sia solo un mio parere».

- Parere che suona centratissimo, se mi permette.

Ma torniamo a quel 1958. Il momento più bello della sua vita e anche il più importante della sua carriera resta legato proprio a un concetto di tattiche e alchimie sopraffine, influenzate dall'incidenza di quel punto in premio al giro più veloce. Perché quel giorno a Casablanca, nell'epico Gp del Marocco, tutto contava, ogni cosa poteva spostare l'esito della lotta epica tra il ferrarista Hawthorn e Moss con la Vanwall.

«Giusto. E la dica tutta: stavamo ormai correndo nel duplice stato di inferiorità tecnologica e di guida rispetto ai rivali, primo fra tutti Stirling Moss con la Vanwall. Guardi, pensiamo proprio ai discorsi dei giri più veloci. A inizio mondiale Mike Hawthorn ne aveva ottenuti ben tre nelle prime sei gare, mentre Moss soltanto uno. In altre parole, sembravamo



**QUELLA SFIDA
A TINTE LEGGENDARIE**
Casablanca 1958, Hawthorn su Ferrari, sopra, si gioca il mondiale contrapposto a Stirling Moss su Vanwall, sotto. Alla fine sarà proprio l'alfiere della Rossa a prevalere per un solo punto, malgrado il bonus per il giro più veloce incamerato dal rivale

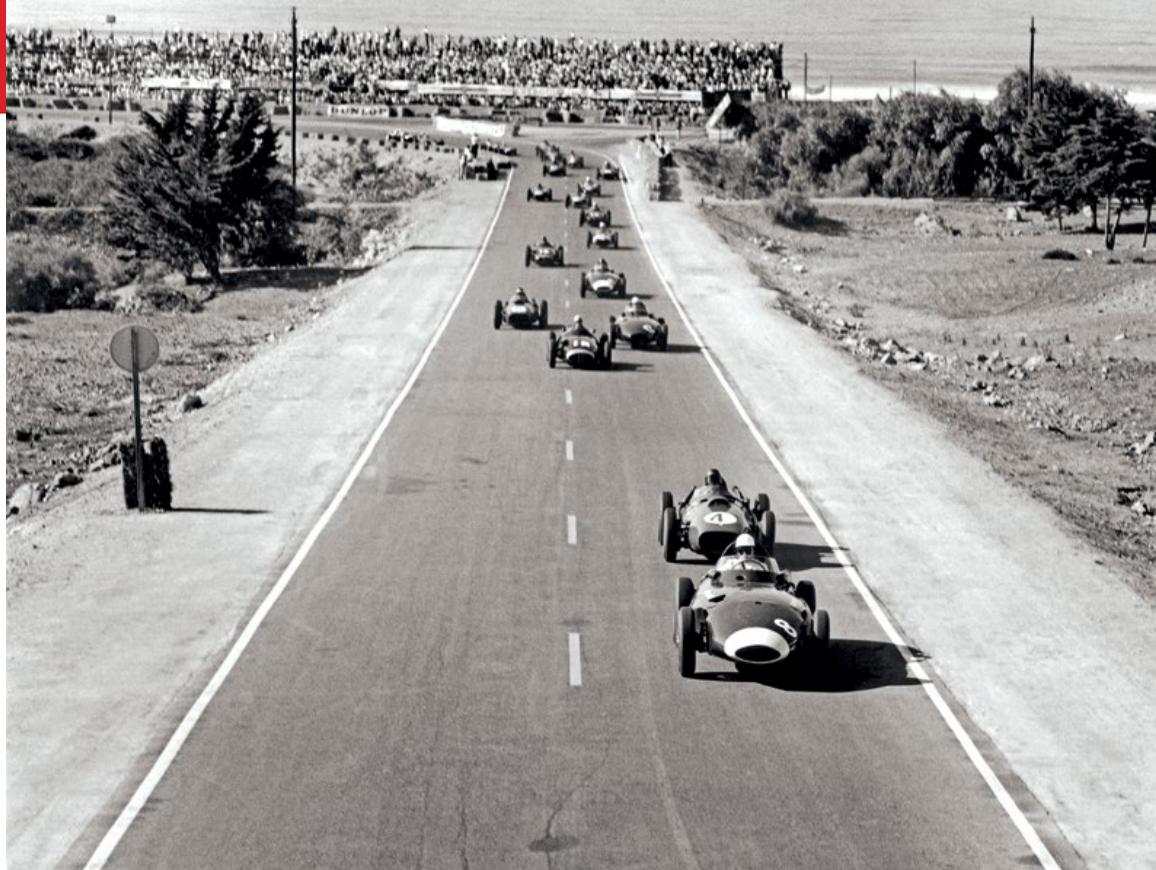
più forti noi. E magari era vero. Ma, dopo le perdite mortali di Musso e Collins, tutto si ribalta nel secondo tempo del mondiale - ragiono non tenendo conto di Indianapolis, disertata dai big della F.1 -: pensi che Moss, col senno di poi, nelle quattro gare finali otterrà ben tre giri più veloci, a testimonianza di una supremazia di mezzo e di guida, perché purtroppo Mike Hawthorn ormai cominciava a star male e aveva la resistenza fisica minata. La situazione si stava mettendo male, molto male, per noi. E quel punto di bonus all'autore del giro più veloce stava diventando un pungolo in più, ai nostri danni. Bisognava inventarsi qualcosa e agii proprio da quel punto di vista, perché quel mondiale potevamo vincerlo solo ragionando a bordo pista, in anticipo».

- Pendiamo dalle sue labbra, su.

«Discorso semplice. Ai punti, se Moss avesse vinto in Marocco e Hawthorn fosse giunto secondo, il mondiale sarebbe stato nostro. Ma con Stirling primo nonché autore del giro più veloce e Hawthorn terzo, avremmo perso. Chiaro. In quel weekend Hawthorn mi prese da parte e fu molto sincero: "Sto male, ho un rene solo che funziona. Come pilota sono finito. Questa sarà l'ultima corsa della mia carriera. Le capacità di guida sono intatte, ma non ho più resistenza. Nel finale di gara non avrò la forza né di vincere né di giungere secondo. Romolo, ti prego, parla col mio compagno di squadra Phil Hill e chiedigli di darmi una mano, di cedermi una

**QUEL PUNTO IN PIÙ
PER IL GIRO PIÙ
VELOCE, NEL 1958
POTEVA FARCI
PERDERE
IL MONDIALE!**
ROMOLO TAVONI





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

posizione, se occorresse, sennò perderemo il mondiale”».

- Quale fu lo strategemma che adottò per convincere Phil Hill?

«Andai da lui con ciò che ancora gli mancava, ossia col contratto per l'anno dopo. Era tutto completo, bello steso sul foglio, meno che per la cifra dello stipendio. Quella la avrebbe concordata con Enzo Ferrari, perché il Commendatore queste cose se le riservava in esclusiva. Ma per il resto avevo margine e Hill ne fu felice, tanto che mi disse: "Tranquillo, Romolo, se Mike avrà problemi, nel finale io lo aiuterò"».

- Detto e fatto. Moss con la Vanwall vince, con una giornata di distacco. E, manco a dirlo, si prende il punto di bonus, realizzando il giro più veloce. Sembrerebbe la mossa decisiva per arrivare in extremis in vetta al sospirato titolo mondiale, ma nelle ultime fasi del Gp, proprio come studiato a tavolino dal direttore sportivo della Ferrari Romolo Tavoni, Phil Hill fa passare Mike Hawthorn e la Ferrari con l'inglese si tinge d'iride.

«Trionfare nel giorno in cui eravamo in condizioni d'inferiorità, resta la mia gioia più bella. Moss e la Vanwall dispersero punti, quell'anno, noi no. Perdemmo la battaglia dei giri più veloci con Moss che batté Hawthorn per quattro a tre, ma vincemmo la guerra dei punti, con Mike davanti a Stirling per 42 a 41. E mi lasci dire che questa cosa mi dà piacere immenso e tanto orgoglio anche oggi, a più di sessant'anni di distanza. Adesso il punto del giro più veloce lo hanno anche rimesso, nella F.1, ma la cosa più bella della mia permanenza in Ferrari resta proprio aver impedito che quel punto in più, conquistato da Moss a Casablanca, finisse col toglierci un titolo mondiale. Il quale è poi restato nella storia come uno dei più sospirati e amati nella storia del Cavallino Rampante». ●

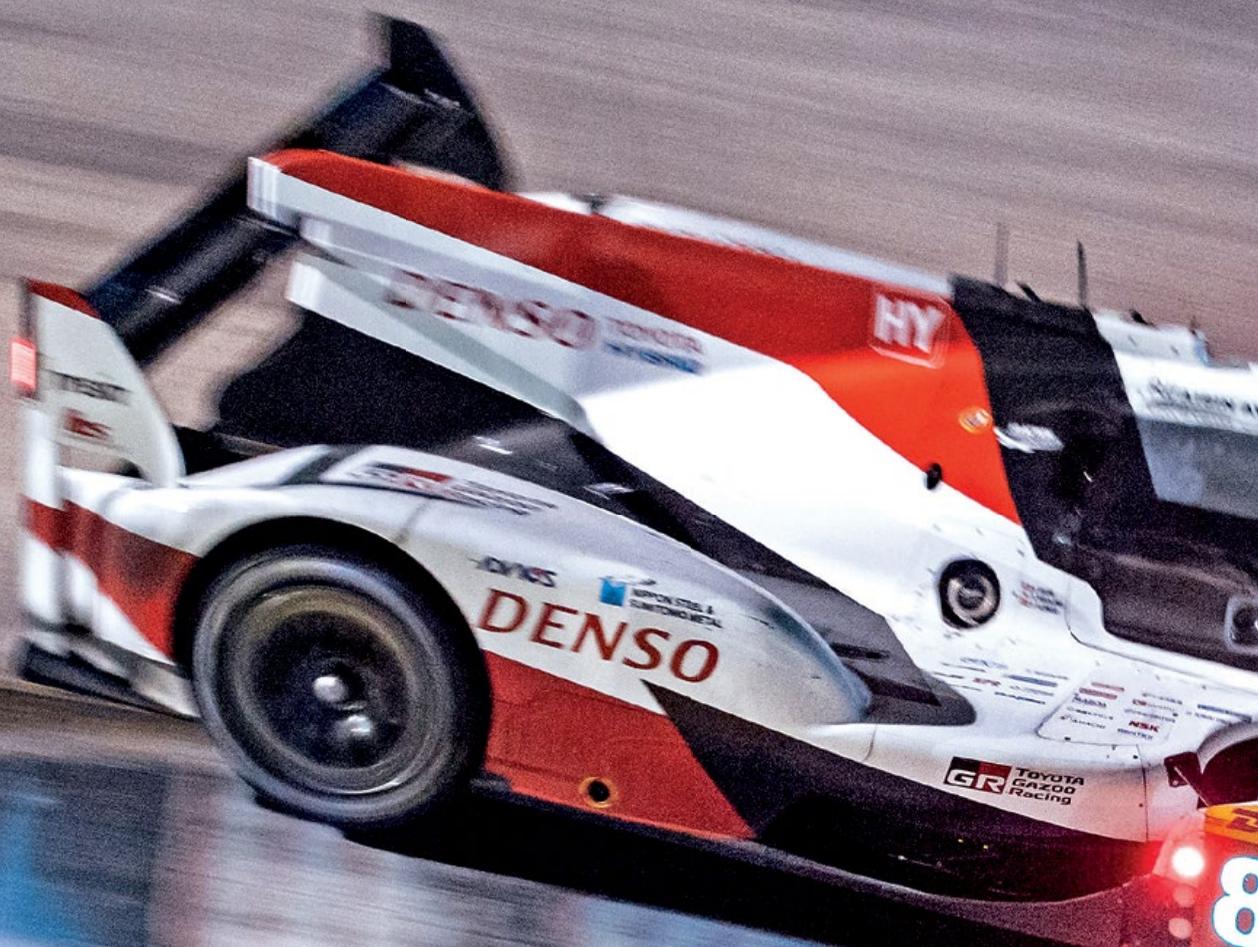


UN AIUTO DECISIVO DA PARTE DI PHIL HILL

Sopra, Romolo Tavoni a bordo pista in veste di direttore sportivo della Rossa, a Siracusa 1960. A destra, Phil Hill con Mike Hawthorn, ossia il gregario e il capitano ben supportato. A fianco, i due rivali per il titolo F.1 1958: lo stesso Mike e Stirling Moss, qui a Brands Hatch, sempre in quell'anno.

A lato, l'asso della Vanwall in pit-lane a Casablanca, Gran Premio del quale, in alto, vediamo il primo giro di corsa, con lo stesso Moss al comando inseguito dal ferrarista Phil Hill





Toyota

è il solito copione

DOPPIETTA DELLE TS050 E VITTORIA PER ALONSO-BUEMI-NAKAJIMA CHE ORA ALLUNGANO NELLA CORSA AL TITOLO IRIDATO. E FERNANDO ANCORA UNA VOLTA A FARE LA DIFFERENZA

Gara nuova, solito risultato: non poteva che concludersi con una doppietta Toyota la prima edizione della 1000 Miglia di Sebring, che ha segnato il ritorno del Wec sul tracciato della Florida. Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima e Fernando Alonso mancavano dal gradino più alto del podio dalla 24 Ore di Le Mans e grazie al coefficiente 1.25 assegnato alla prova americana hanno allungato in classifica, portando il loro vantaggio su Conway-Kobayashi-Lopez ora a 15 punti. Iniziata con il sole e 28°C, la gara si è conclusa dopo 8 ore in

di [Diego Fundarò](#)

condizioni molto difficili, dove al buio si è aggiunta una pioggia battente arrivata a circa mezzora dal termine; condizioni che hanno causato un'uscita di pista della Oreca Tds LMP2 di Duval e portato ad un arrivo dietro la safety car. Ma la lotta tra le Toyota si era decisa molto prima quando, poco oltre metà gara, Jose Maria Lopez ha compromesso le possibilità di vittoria della #7 entrando in contatto con la Aston Martin TF Sport di Adam. Il conseguente giro perso si è poi tradotto nel distacco pagato a fine gara, ma l'impressione è che fin dalle prove l'equi-



AL TRAGUARDO

Sebring (Usa), 15 marzo 2019
Assoluta: 1. Buemi-Nakajima-Alonso (Toyota TS050) 253 giri in 8.00'38"186 alla media di 190,098 km/h; 2. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050) a 1 giro; 3. Aleshin-Petrov-Hartley (BR1-AER) a 11 giri; 4. Heinemeier-Hansson-King-Stevens (Oreca-Gibson) a 14 giri; 5. Lapierre-Negrão-Thiriet (Oreca-Gibson) a 14 giri; 6. Gonzalez-Maldonado-Davidson (Oreca-Gibson) a 16 giri; 7. Berthon-Laurent-Menezes (Rebellion R13-Gibson) a 16 giri; 8. Creed-Ricci-Jeanette (Ligier JSP217-Gibson) a 19 giri; 9. Van Eerd-Van Der Garde-De Vries (Dallara P217-Gibson) a 23 giri; 10. Lietz-Bruni (Porsche 911) a 27 giri; 11. Tomczyk-Catsburg-Sims (BMW M8) a 27 giri; 12. Priaulx-Tincknell-Bomarito (Ford GT) a 28 giri; 13. Pior Guidi-Calado-Serra (Ferrari 488) a 28 giri; 14. Christensen-Estre (Porsche 911) a 28 giri; 15. Rigon-Bird-Molina (Ferrari 488) a 28 giri; 16. Farnus-Da Costa-Spengler (BMW M8) a 28 giri; 17. Magnussen-Garcia-Rockenfeller (Corvette C7R) a 28 giri; 18. Lynn-Martin (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 19. Sørensen-Thiim-Turner (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 20. Ried-Andlauer-Campbell (Porsche 911) a 32 giri; 21. Flohr-Castellacci-Fischella (Ferrari 488) a 32 giri; 22. Bergmeister-Lindsey-Perfetti (Porsche 911) a 32 giri; 23. Wainwright-Barker-Preining (Porsche 911) a 32 giri; 24. Ishikawa-Beretta-Cheever (Ferrari 488) a 33 giri; 25. Yuluc-Adam-Eastwood (Aston Martin Vantage) a 33 giri; 26. Roda-Roda-Cairolì (Porsche 911) a 34 giri; 27. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 34 giri; 28. Mücke-Pia-Johnson (Ford GT) a 37 giri; 29. Tung-Aubry-Richelmi (Oreca-Gibson) a 44 giri; 30. Perrodo-Vaxiviere-Duval (Oreca-Gibson) a 21 giri; 31. Sarrazin-Orudzhev-Sirotkin (BR1-AER) a 191 giri; 32. Hedman-Hanley-Van Der Zande (BR1-Gibson) a 110 giri; 33. Jani-Beche-Senna (Rebellion R13-Gibson) a 115 giri.
Giro più veloce: Kobayashi in 1'41"800 alla media di 212,852 km/h.

paggio vincitore fosse più in palla. Alonso ha demolito il record della pista in qualifica (1'40"318), mentre Lopez, sempre lui, ha compromesso il suo giro buono con un'escursione sull'erba. In gara la #8 ha poi sempre mantenuto il comando, cedendolo solo nel corso del primo pit stop alla BR Dallara Smp di Sarrazin. Buemi ha tenuto a bada Lopez nello stint iniziale, poi la #7 ha anticipato il cambio pilota, con Kobayashi al posto dell'argentino. Kamui ha tentato di forzare il passo, con tanto di giro più veloce (1'41"800) segnato proprio nel giro di rientro della #8, dove Alonso è subentrato a Buemi. In questa fase Nando ha confermato quanto già mostrato alla vittoriosa 24 Ore di Daytona di fine gennaio: una volta in vettura ha subito preso un gran ritmo sul piede di 1'42" e lo ha mantenuto costante nell'arco di tutto il suo turno, segnando il suo giro veloce al 50° giro (1'42"360) e gestendo al meglio le fasi di

UNA BELLA LOTTA IN FAMIGLIA

Con la vittoria arpionata a Sebring, Alonso-Buemi e Nakajima si sono portati a 15 punti dai compagni di squadra Conway-Kobayashi-Lopez. Il prossimo appuntamento del Wec è ora in programma a Spa dall'1 al 4 maggio

doppiaggio e la safety car, entrata al 67° giro dopo il gran botto di Orudzhev. Kobayashi ha tentato di insidiarlo, ma contro un Alonso in questo stato di forma non ce n'è per nessuno.

Nemmeno Conway, subentrato a Koba, è poi riuscito ad avvicinarsi alla #8 passata nelle mani di Nakajima. Anche quando sono arrivati i primi scrosci di pioggia a rendere la pista scivolosa ed è iniziata a calare la visibilità, il distacco tra le Toyota non è mai sceso sotto i 10". Ci ha quindi riprovato Lopez a riprendere Buemi, ma il suo errore ha messo definitivamente la parola fine al duello per la vittoria, visti i 4' persi per la sostituzione della carrozzeria posteriore e del cofano motore. A fine gara Alonso ha mostrato tutta la sua soddisfazione: «È un giorno felice per noi. Sebring è un circuito molto difficile e abbiamo fatto un sacco di test per prepararci al meglio. Siamo arrivati con la certezza di dover da»

← re sempre il massimo, fin dalla ricerca della pole. In gara abbiamo cercato di gestire e alla fine la pioggia ha aggiunto altri rischi, ma Kazuki ha fatto un lavoro fantastico ed abbiamo portato a casa un'altra vittoria in una pista storica dell'endurance». Restava da vedere quale delle Lmp1 private avrebbe occupato il terzo gradino del podio, conquistato alla BR Dallara Smp #11, con Aleshin, Petrov e Brendon Hartley, rientrato nel Wec dopo l'esperienza Toro Rosso ed al via anche alla 12 Ore Imsa, corsa a distanza di un solo giorno con la Cadillac Dpi Action Express. In Lmp2 nuovo centro per l'Oreca del Jackie Chan, colto stavolta con l'inedito equipaggio Heinemeier Hansson-King-Stewens. ●



«UNA SODDISFAZIONE CHE ASPETTAVO DA TEMPO»

Riecco Gimmi il fenomeno

Gimmi Bruni è tornato, ma in realtà c'è sempre stato. E quando ha tagliato il traguardo da vincitore quasi non ci credeva ed è scesa la lacrimuccia, testimoniata da un video del suo camera on board diffuso in rete dopo la gara. Commozione tramutata in gioia sfrenata sul podio, dove ha letteralmente svuotato la bottiglia di champagne su chiunque gli fosse a tiro: «Si, mi sono emozionato, è stata una bella soddisfazione che aspettavo da tempo. Correre 8 ore in due è stato impegnativo, Porsche è stata l'unica ad aver fatto questa scelta così rischiosa, ma stare più tempo in macchina ha anche ridotto le possibilità di errore ed alla fine ha pagato. Abbiamo puntato a fare 31/32 giri con il pieno ed evitare lo splash finale. Poi la pioggia ha scombinato i nostri piani, perché sapevamo che la Bmw avrebbe dovuto fare comunque un ultimo rifornimento. Ma nel giro di rientro ho recuperato 9" con le slick, i meccanici hanno fatto il cambio gomme di 5" più rapido rispetto alla Bmw e sono uscito davanti. Ora puntiamo a chiudere il Costruttori già da Spa, poi vedremo cosa succede a Le Mans per il pilota. Certo se non ci avessero tolti i 18 punti di Silverstone saremmo messi anche meglio, ma già oggi la situazione rispetto a prima è diversa, un pensierino alla classifica piloti ci può stare. Ora vorrei vincere ancora un'altra gara, poi vedremo cosa potrà succedere».





FERRARI SUL PODIO IN GTE-AM

Con la 488 Spirit of Race, Fisichella-Castellacci e Flohr hanno chiuso al 2° posto in Gte-Am. Sotto, Bruni vincitore in Gte con la Porsche 911 Rsr in equipaggio con Lietz. Sopra a sinistra, la Ferrari 488 di Pier Guidi-Calado che ha concluso in quarta posizione. In alto, il via della gara

Gte 911 Rsr prima firma

BRUNI LASCIA IL SEGNO NELLA PRIMA 1000 MIGLIA WEC MAI CORSA A SEBRING E REGALA A PORSCHE UNO STORICO SUCCESSO

Gianmaria Bruni ha lasciato un segno indelebile nella prima 1000 Miglia Wec mai corsa a Sebring, strappando una vittoria in Gte-Pro fortemente cercata, voluta e agguantata negli ultimi 25' di gara, quando l'ultimo pit stop ha consegnato la vittoria alla Porsche #91, in quel momento a 13" dalla Bmw #81 in testa con Catsburg. Ma se la pioggia aveva esaltato le qualità della M8 alla scorsa 24 Ore di Daytona, quando Farfus ebbe la meglio sulla Ferrari di Calado sotto il diluvio, stavolta è stata l'abilità di Bruni e la strategia del Team Manthey, impostata sul risparmio di benzina, a far prevalere Porsche. Richiamato ai box per passare alle gomme scolpite, Gimmi ha fatto un giro di rientro da urlo ed i meccanici hanno fatto il resto, rimandando in pista la #91 davanti alla Bmw, con ancora 18 minuti dallo scadere del limite massimo imposto di 8 ore. Poi è arrivato l'incidente di Duval che ha portato in pista la safety car, rimasta in pista fino alla bandiera a scacchi. Per Bruni e Lietz è così arrivato il primo centro con la 911 Rsr nel Wec, che porta Porsche a fare un ulteriore balzo in classifica costruttori e mette una seria ipoteca sul titolo, visti i 100 punti di vantaggio sulla Ferrari (227 contro 127). Un successo che ri-

lancia Bruni e Lietz anche in classifica piloti, ora a 25 punti dai compagni e leader Este-Christensen (100 contro 125), solo 5° a Sebring dopo aver pagato con un drive through una "spinta" all'Aston di Turner. Rimangono ancora in corsa anche Pier Guidi-Calado, 4° con Daniel Serra al termine di una gara in trincea: gli 80 punti in classifica li mantengono in corsa, considerando i 65 in palio tra Spa e Le Mans e che per la gara belga dovrebbe scattare il B.o.P. automatico e ridare un po' di vigore alle 488 Evo, il cui giro più veloce segnato in gara da Rigon è l'exploit isolato di una Rossa sempre e comunque tartassata dal Balance.

Porsche ha confermato la sua superiorità anche in Gte-Am, dove Ried-Andlauer-Campbell, dopo tutti i punti persi per squalifica al Fuji, hanno bissato il successo di Shanghai. Qualche rimpianto invece in casa Spirit Of Race, 2° con Fisichella-Castellacci-Flohr, dopo aver pagato un drive through nella prima parte di gara a seguito di una toccata di Fisico a Bergmeister, giunto poi 3° con Lindsey e Perfetti sulla 911 Rsr del Project 1. La squadra tedesca ha colto il podio dopo aver interamente ricostruito la #56, andata in fumo nell'incendio patito nei test della settimana precedente alla gara. ●





ACTION EXPRESS A SEGNO

Gli attori cambiano ma la Cadillac Dpi by Dallara continua a recitare un ruolo da protagonista. Stavolta a fare festa è stato il team Action Express

Cadillac fa tripletta

LE DPI BY DALLARA MONOPOLIZZANO IL PODIO E STAVOLTA LA VITTORIA VA A NASR-CURRAN-DERANI. ECCO COME

di [Diego Fundarò](#)

Cambiano gli attori, ma la vera protagonista resta sempre la Cadillac Dpi By Dallara, trionfatrice dopo Daytona anche alla 12 Ore di Sebring, dove ha messo a segno addirittura una tripletta e monopolizzato il podio. Se a gennaio la vittoria era andata al Wayne Taylor Racing di un soffio sul Action Express, stavolta i ruoli si sono invertiti ed il successo ha arriso a De-

rani (al 3 centro a Sebring negli ultimi 4 anni!), Nasr e Curran, primi sotto la bandiera a scacchi con appena 1"030 sulla nera #10 di Taylor-Van der Zande-Vaxiviere e poco più di 4" sui compagni di squadra Albuquerque-Barbosa-Hartley ed il neozelandese nuovamente a podio dopo quello del giorno prima nel Wec. Come per la 1000 Miglia corsa il venerdì, anche alla 12 Ore

Imsa la pioggia ha condizionato la corsa, sia allo start quando ha costretto a 40 minuti di gara con bandiere gialle, che a metà gara con uno scroscio improvviso che ha contribuito all'uscita di scena dell'unica Mazda ancora in lizza per la vittoria, con lo strano incidente di Bomarito, salito su un cordolo e finito contro le barriere con la #55 apparentemente rimasta senza freni, ma poi tornata in pista staccata di 2 giri dopo la sola sostituzione della carrozzeria anteriore. Come a Daytona le Dpi giapponesi del Team Joest hanno mostrato velocità e poca affidabilità, con addirittura la #77 di Bernhard out dopo due ore per un principio d'incendio. Anche il Team Penske esce con le ossa rotte dal confronto con Cadillac; dopo aver segnato la pole con Dane Cameron, la #6 ha patito noie elettriche ed allo sterzo che l'anno fatta precipitare a 9 giri dai primi, mentre la #7 di Castroneves-Rossi-Taylor ha pagato caro un errore di strategia con la pace car entrata a metà gara per l'incidente della Mazda, finendo poi 4° a 11", ma mai in grado di rientrare in lizza per il successo.

Vittoria Porsche in GtIm, che bisca con Tandy-Pilet-Makowiecki il successo di Bruni-Lietz del giorno prima nel Wec. Questa volta merito va dato a Nick Tandy, autore di un ultimo turno dove a suon di sorpassi si è portato alle spalle della Ford di Briscoe, sempre leader nelle prime 11 ore di gara con Dixon e Westbrook. Dopo l'ultimo pit stop Tandy ha sferrato l'attacco decisivo e nel finale ha saputo contenere il ritorno della Ford di Hand e della Corvette di Garcia, riapparso alle sue spalle dopo una fase di bandiere gialle giunta a 15 minuti dal termine. ●



Lambo storico bis

DOPO DAYTONA, ANCHE A SEBRING LA HURACAN COGLIE LA SECONDA VITTORIA DI FILA IN GTD. E STAVOLTA ARRIVA ANCHE UNA DOPPIETTA

Nuovo storico successo Lamborghini in Gtd alla 12 Ore di Sebring, a poco più di un mese dal trionfo a Daytona ed a un anno dalla prima vittoria ottenuta nella Classica 12 Ore Imsa. Ma a differenza di un anno fa, stavolta la Casa di Sant'Agata Bolognese ha addirittura calato una doppietta, grazie a Bortolotti-Ineichen-Breukers sulla #11 del GRT Grasser e Lally-Pumpelly-Potter del Magnus Racing, risultato mai ottenuto prima dalla Huracán in una gara Imsa. Decisive sono state, come spesso succede nelle gare america-

ne, le ultime 2 ore, quando Bortolotti si è portato al comando dopo il pit stop della Acura di Katherine Legge e Lally si è lanciato al suo inseguimento. I due alfieri Lambo hanno dato quindi vita ad un grande duello, culminato con l'attacco dell'americano a 6 giri dal termine, a cui Bortolotti ha però risposto da campione, staccando poi il compagno di colori di 2"724 al traguardo, tagliato con gli ultimi litri di benzina rimasti nel serbatoio. Per il team GRT si tratta della prima vittoria a Sebring dopo i due successi consecutivi a Daytona, mentre il Magnus centra il pri-

mo podio dal debutto con Lamborghini. «Spero di non svegliarmi - ha quindi dichiarato sul podio Bortolotti -, mi sembra di sognare. Sono veramente felice, è stata una gara dura ma non abbiamo commesso errori nonostante alcuni contatti». Gli ha poi fatto eco Giorgio Sanna, Capo del Motorsport Lamborghini: «Siamo molto orgogliosi per questa ulteriore storica vittoria a Sebring con il team GRT, arricchita dal secondo posto Magnus Racing. La Huracán GT3 Evo si sta dimostrando all'altezza delle nostre aspettative e ho il piacere di dedicare questo risultato

a tutti i nostri team clienti e allo staff Squadra Corse, che ha reso possibile tutto questo».

Anche l'amministratore delegato Stefano Domenicali non ha mancato di sottolineare l'importanza della doppia vittoria ottenuta in Florida: «Dopo un 2018 straordinario sotto tutti i punti di vista, il nostro nuovo anno è iniziato nel migliore dei modi anche in ambito racing. Vincere la 12 Ore di Sebring per il secondo anno consecutivo, dopo il successo di Daytona, sottolinea le qualità del progetto Huracán GT3 e premia il lavoro di tutta l'azienda». Ed ora avanti nella caccia alle Grandi Classiche, che continuerà a fine luglio a Spa-Francorchamp. ●



UN ALTRO CENTRO INDIMENTICABILE

Con la Huracán GT3 Evo del GRT Grasser condotta da Bortolotti-Ineichen-Breukers, sopra in azione e a sinistra mentre festeggiano sul podio, Lamborghini ha centrato la seconda vittoria consecutiva a Sebring

AL TRAGUARDO

Sebring (Usa), 16 marzo 2019

Assoluta: 1. Nasr-Curran-Derani (Cadillac DPi) 348 giri in 12.00'15"925 alla media di 174,485 km/h; 2. Van Der Zande-Taylor-Vaxiviere (Cadillac DPi) a 1"030; 3. Barbosa-Hartley-Albuquerque (Cadillac DPi) a 4"023; 4. Taylor-Castroneves-Rossi (Acura DPi) a 11"331; 5. Bennett-Braun-Dumas (Nissan DPi) a 1 giro; 6. Bomarito-Tincknell-Pia (Mazda DPi) a 2 giri; 7. Galkhberg-Vautier-Piedrahita (Cadillac DPi) a 2 giri; 8. Trummer-Simpson-Miller (Cadillac DPi) a 3 giri; 9. Cameron-Montoya-Pagenaud (Acura DPi) a 9 giri; 10. Pilet-Tandy-Makowiecki (Porsche 911) a 18 giri; 11. Hand-Mueller-Bourdais (Ford GT) a 18 giri; 12. Magnussen-Garcia-Rockenfeller (Corvette) a 18 giri; 13. Krohn-Edwards-Eng (BMW M8) a 18 giri; 14. Bamber-Vanthoor-Jaminet (Porsche 911) a 18 giri; 15. Briscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) a 18 giri; 16. Blomqvist-De Phillippi-Herta (BMW M8) a 19 giri; 17. Masson-Evans-Cassels (Oreca P2) a 26 giri; 18. Gavin-Milner-Fassler (Corvette) a 27 giri; 19. Ineichen-Bortolotti-Breukers (Lamborghini Huracan) a 28 giri; 20. Potter-Lally-Pumpelly (Lamborghini Huracan) a 28 giri; 21. MacNeil-Vilander-Westphal (Ferrari 488) a 28 giri; 22. Morad-Mies-Feller (Audi R8) a 28 giri; 23. Keating-Bleekemolen-Fraga (Mercedes-AMG GT3) a 28 giri; 24. Lindsey-Long-Bouille (Porsche 911) a 28 giri; 25. Farnbacher-Hindman-Marks (Acura NSX) a 28 giri; 26. Legge-Beatriz-Nielsen (Acura NSX) a 28 giri; 27. Montecalvo-Bell-Telitz (Lexus RCF) a 30 giri; 28. Hargrove-Robichon-Kern (Porsche 911) a 30 giri; 29. Perez-Buhk-Schiller (Mercedes-AMG GT3) a 33 giri; 30. Gdovic-Yount-Aschenbach (Lamborghini Huracan) a 37 giri; 31. Aubleren-Foley-Machavern (BMW M6) a 39 giri; 32. McMurry-Aubry-Fjorback (Oreca P2) a 39 giri; 33. Owen-Binder-Canapino (Cadillac DPi) a 43 giri; 34. Chase-Dalziel-Perez Compagnon (Audi R8) a 56 giri; 35. Heistand-Hawksworth-Frommenwiler (Lexus RCF) a 86 giri; 36. Sellers-Hardwick-Lewis (Lamborghini Huracan) a 99 giri; 37. Jarvis-Nunez-Bernhard (Mazda DPi) a 115 giri; 38. Davis-Riberas-Harde-man (Audi R8) a 174 giri.

Giro più veloce: Tincknell in 1'47"472 alla media di 201,617 km/h.

Citroen sogna con Ogier

IL SECONDO CENTRO STAGIONALE DI SEB RILANCIA ANCHE LA C3 WRC PLUS NELLA CORSA AL MONDIALE MARCHE. E NEL PROSSIMO ROUND IN CORSICA SARA DAVVERO SFIDA CAMPALE

di Marco Giordo

Questo Mondiale 2019 si sta rivelando molto più aperto e combattuto di quanto si pensasse alla vigilia. Perché quando si cominciava ad ipotizzare un potenziale inizio di dominio di Tanak e della Toyota, è subito arrivata la pronta risposta di Ogier e della Citroen. Questo il responso offerto dal Rally del Messico, dove la C3 Wrc Plus ha dominato regalando alla casa transalpina l'ottavo successo in sedici edizioni della gara che si corre sugli sterrati delle sierras della provincia di León. Sulle speciali messicane la maggior potenza della Wrc francese, data da un miglior sfruttamento delle qualità del propulsore in altitudine, associata alla grande voglia di riscatto di Ogier, ha fatto fare bingo al pilota transalpino che ha portato a casa 30 punti riaprendo il Mondiale Piloti e rilanciando la sua squadra al secondo posto nel Mondiale Marche, un punto davanti alla Hyundai. Si andrà ora a correre a fine marzo in Corsica, dove Ott Tanak aprirà la strada davanti a Sébastien Ogier e Thierry Neuville, una posizione favorevolissima sulla strada per i tre candidati pretendenti al titolo conduttori. Nel frattempo Kris Meeke ha fatto ammenda, e in un video ha chiesto scusa alla sua ex squadra dopo le accuse

MESSICO ALLA FRANCESE

Dopo aver fatto saltare il banco a Montecarlo, Ogier e Ingrassia si sono ripetuti anche in Messico, una gara che Citroen ha vinto otto volte su undici edizioni disputate. Adesso il 6 volte iridato s'è riportato sotto a Tanak nella corsa al Mondiale Piloti (i due sono ora divisi da soli 4 punti), mentre la Casa francese è seconda a 8 lunghezze dalla Toyota



di aver "barato" nell'uscita di strada di Lappi, che aveva fatto il venerdì sera a botte calde al Poliforum di León. Un bel segnale di distensione. Di spunti interessanti la gara messicana ne ha offerti davvero parecchi, in primis il riscatto della C3, poi le gravi pecche della gara messicana, ed infine la prova al di sotto delle attese da parte della Hyundai. A tutto ciò va aggiunto l'imminente ritorno di Andolfi nel mondiale Wrc 2 in Corsica, e il problema delle dirette tv in Italia. Vediamo ora di esaminarli uno per uno, per avere le idee più chiare su quanto è successo lo scorso weekend in Messico.

C3 forte o è solo merito di Ogier?

Inutile negarlo, Sébastien Ogier sapeva bene che sulle sierras centroamericane si sarebbe giocato un'importante fetta di mondiale. Ed ha fatto come Allegri con la Juve martedì scorso in Champions contro l'Atletico di Madrid, ha giocato le sue carte per bene una alla volta facendo alla fine poker, anzi full perché per Séb questa è stata la sua quinta vittoria a León. «Non è stata una gara facile - ha ricordato alla fine - abbiamo avuto anche noi i nostri problemi. Due forature e un piccolo problema tecnico, ma alla fine ce l'abbiamo fatta e ora abbiamo 30 punti in più in classifica e portato a casa un'altra vittoria qui in Messico. C'è sempre un po' da rischiare

nella power stage, soprattutto quando sei già sul podio, ma sentivo di avere un buon set up per finire tra i primi tre e quello era l'obiettivo. Vincere la power è stata la ciliegina sulla torta. È stata una buona opportunità questa corsa per metterci definitivamente la Svezia alle spalle, l'obiettivo qui era vincere e ci siamo riusciti, restando così a contatto con i nostri avversari

nella lotta per il titolo». Adesso c'è solo da capire quanto sia realmente diventata competitiva la Citroen C3 sulla terra, superficie sulla quale sinora ha vinto solo in Messico e lo scopriremo dall'Argentina in poi, mentre sull'asfalto la Wrc transalpina è fortissima come visto anche di recente in Catalogna e a Montecarlo. E non ci sarebbe da sorprendersi quindi per una nuova prestazione al top di Ogier nel rally delle mille curve che si corre nell'isola di Napoleone. A fine mese ne sapremo di più.

Ha senso continuare ad andare in Messico?

Mai come in questo momento il rally messicano sembra sulla graticola. Quest'anno ancor più che in passato la situazione è scappata di mano agli organizzatori, ai fratelli Suberville. In particolare per la presenza di salti artificiali mal congegnati e poi per l'atteggiamento fuori luogo sia dei marshall che della polizia locale. Come ha scritto nel suo blog su Facebook (Fans de scratch sport ndr) il giornalista spagnolo Luis Eiriz, "tutti sappiamo bene come funzionano le cose da queste parti, dove i furti



fotografie BETTIOL



si sprecano. Dalla nostra vettura a me e ad alcuni fotografi spagnoli sono stati rubati due obiettivi, due grandangolari, batterie, caricatori, due zaini e 300 euro in contanti. Il furto è stato fatto nel media parking di una prova speciale, rompendo il vetro della nostra Toyota Hylux, in un posto che presumibilmente doveva essere ben sorvegliato. Ci sono stati poi persone di Toyota e Citroen minacciate con un machete in prova speciale, mentre i poliziotti si dedicavano a fare grigliate e ad inseguire i poveri fotografi che stavano lavorando. Insomma per noi è stata quasi un'odissea, per non parlare di quanto sia stato problematico fare una denuncia. Forse è per questo che è così conveniente rubare da queste parti. C'è sportivamente molto da migliorare in questa gara, che non ha vissuto stavolta la sua migliore edizione. Una corsa che ha bisogno di un profondo rinnovamento sotto tutti gli aspetti che si corre in un paese in cui, mi dispiace davvero dirlo, stanno scomparendo i valori ed il rispetto per il prossimo". Se a ciò si aggiungono i problemi di sicurezza sul

NEUVILLE E HYUNDAI DA TERZO POSTO

In alto, a sinistra Meeke e Marshall, a destra Evans in azione nella gara americana chiusa al 3° posto. Sopra, Ogier festeggia con la maglia del Marsiglia. A destra, Andolfi e Scattolin pronti al rientro in Wrc2 con la Skoda Fabia. Nella foto, Neuville con una Hyundai scesa al terzo posto nel Mondiale dopo un Rally con troppi up and down





percorso da sempre presenti nel rally centroamericano, ecco perché ormai in molti nell'ambiente si chiedono che senso abbia continuare ad insistere con il Rally del Messico, da sempre la gara con meno iscritti del calendario iridato. Anche perché le trasferite nel continente americano nel mondiale sono salite a tre con l'ingresso del Cile, ed il Messico oltretutto vanta già in calendario anche un Gp di F.1, un privilegio che molti paesi come ad esempio Svezia, Portogallo, Finlandia e Argentina, non vantano.

Hyundai tra alti e bassi

“Upside down” cantava Diana Ross all'inizio degli anni '80, un titolo che descrive perfettamente l'attuale situazione della Hyundai passata dall'up di Montecarlo al down del Messico. Come ha ricordato a bocce ferme il “Team Director” della squadra coreana Andrea Adamo «questi non sono i risultati che vogliamo ottenere, ma non possiamo essere frustrati o delusi. La situazione è quella che è. Dobbiamo portare a casa la lezione, e lavorare sodo come facciamo sempre, per migliorare. Al livello più alto del rallismo internazionale non possiamo semplicemente permetterci errori che compromettono i risultati finali. Il nostro Rally del Messico è stato compromesso dalla prima giornata, e da allora la nostra è sempre stata una gara in salita. Ora non ci resta che rimanere concentrati e continuare con diligenza il nostro lavoro in vista della Corsica». Occhio dunque alla Hyundai che al Tour de Corse ha una gran voglia di riscattarsi. E poi i tre piloti schierati da Andrea Adamo nell'Ile de Beauté saranno Neuville, Loeb e Sordo, tre asfaltisti puri che puntano al colpaccio sulle tortuose strade del Tour de Corse, dove il belga ha vinto due anni fa, l'alsaziano ha già primeggiato ben quattro volte, mentre Sordo ci vinse con la Mini Rrc nell'IRC.



Il ritorno di Fabio sulla Fabia

Al Tour de Corse rivedremo finalmente di nuovo in gara Andolfi. Fabio farà il suo esordio nel mondiale Wrc 2 sugli asfalti dell'isola di Napoleone su una Skoda Fabia R5, la stessa vettura che ha utilizzato nel campionato satellite del mondiale rally la scorsa stagione. Il programma del 25enne pilota savonese di ACI Team Italia, che verrà ancora gestito in questa stagione dalla Motorsport Italia, prevede di avere a disposizione per Andolfi quanto prima (Portogallo?) la nuova Skoda Fabia R5, vettura di cui è in corso di omologazione un nuovo modello evoluto appena presentato al Salone di Ginevra. Saranno sette le prove del Wrc 2 in cui vedremo al via Andolfi ed il suo copilota Simone Scattolin, che dopo l'esordio in Corsica saranno impegnati anche in Portogallo, Sardegna, Finlandia, Germania, Turchia e Spagna. L'obiettivo è quello di far bene e cercare di lottare per le posizioni top della categoria, stavolta infatti i piloti ufficiali saranno impegnati nel Wrc 2 Pro e la lotta per il titolo è dunque molto più aperta rispetto al passato. Dopo tre prove guida Veiby con 40 punti, davanti a Bonato e Guerra a quota 25, con Bulacia, Lindholm e Fourmaux che seguono a 18. I giochi sono quindi apertissimi, ora sta a Fabio e Simone tenere alto l'onore del rallismo tricolore. ●





Tricolore

la nuova era



CON IL RALLY DEL CIOCCO SI APRE IL CIR 2019 PRECEDUTO DA UNA RIVOLUZIONE VERA E PROFONDA. ANDIAMO A SCOPRIRE I GRANDI TEMI DI UNA SERIE CHE SI ANNUNCIA DAVVERO COMBATTUTA E CON TANTI GRADITI RITORNI

di [Daniele Sgorbini](#)



Rivoluzione. Vera, profonda, radicale. Il Campionato Italiano Rally che inizierà il prossimo fine settimana sulle strade del Ciocco, segna davvero un punto di rottura rispetto agli ultimi dieci anni. Un ambiente che pareva immutabile, statico e pronto a rimettere in scena un copione sin troppo simile stagione dopo stagione, si è rinnovato di colpo nello spazio di pochi mesi. L'inverno caldo che ha segnato la mutazione del Cir ha portato con sé abbandoni pesanti e rientri eccellenti. Il primo, capace di lasciare una voragine larga come può essere quella rappresentata da undici scudetti, riguarda Paolo Andreucci, Anna Andreussi e la Peugeot. Non ci sarà più, al via dell'Italiano, la coppia d'oro del traverso. Non ci saranno al Ciocco e non ci saranno nel resto della stagione. L'undicesimo sigillo non avrà (per ora) un seguito. Il magnifico ciclo Peugeot si è chiuso al Due Valli dell'anno passato, con l'ultimo titolo, il più sofferto. Quello maturato al termine di una stagione all'inizio dominata e poi segnata dal brutto incidente di mezza estate, quella in cui gli avversari hanno fatto a gara per non

**ROSSETTI
IS BACK!**

Torna nel tricolore Luca Rossetti e con la Citroën C3 R5 che affronta per la prima volta tutto il campionato italiano, punta subito al bersaglio grosso in un Cir che non vedrà più al via l'undici volte campione d'Italia Paolo Andreucci

prendere quanto lasciato sul campo dal garfagnino. Con la Peugeot 208 T16 giunta ormai a fine sviluppo, i vertici del gruppo hanno deciso giustamente di svoltare. Continuerà a dipingere traiettorie perfette con un volante tra le mani, Ucci. Cercherà di tramandare l'arte ai più giovani. Ma basta dar la caccia a scudetti da cucire sulla tuta, che tanto ne ha in abbondanza e chissà mai se qualcuno riuscirà a vincerne altrettanti. Fuori, per tutt'altre ragioni, s'è chiamata anche Skoda Italia. Pur avendo - numeri alla mano - la macchina migliore del lotto, i risultati non sono arrivati. Ha fatto il bello e il cattivo tempo tra le R5 in tutto il mondo la Fabia. Non da noi. La squadra di Riccardo e Umberto Scandola è riuscita per anni a coinvolgere il management di Skoda Italia nel loro progetto. Finché nella stanza dei bottoni si è deciso che coi rally poteva bastare così. Fine della faccenda e porte del Tricolore chiuse pure per il ragazzone di Verona, che uno scudetto l'ha vinto nel 2013 e che per un motivo o per l'altro alla fine ha raccolto meno di quando s'aspettasse.

Per tutti i top si tratta di un "debutto"

Eppure, proprio da due abbandoni così clamorosi, sono maturate le condizioni e gli spazi per quei rientri che renderanno il Cir 2019 davvero speciale. A iniziare da quello di Luca Rossetti, di nuovo nella squadra di Fabbri dopo undici anni. Il tre volte campione europeo aveva lasciato la squadra di Cesena dopo il titolo vinto nel 2008, con la Peugeot 207 S2000. Ci ritorna ora, trovando una Citroen C3 R5 tutta da svezzare per le nostre strade ma con un potenziale enorme.

Andando a occupare l'unico vero sedile da ufficiale nel nostro paese. Luca Rossetti ed Eleonora Mori devono raccogliere un'eredità pesantissima, ma hanno tra le mani tutti gli strumenti per approcciare al meglio il compito. Per loro è comunque una sorta di nuovo debutto. Difficile dire se partano da favoriti, perché mai come quest'anno il livello è livellato verso l'alto. A far le carte nel modo più scontato, verrebbe da dire che a giocarsi il titolo saranno proprio il pilota di Citroen Italia e Simone Campedelli, che avrà tra le mani la Ford Fiesta di M-Sport vestita d'arancione. Il romagnolo è chiamato alla stagione della verità, quella in cui raccogliere quanto seminato negli ultimi anni. La vettura la conosce alla perfezione, dovrà trovare il modo migliore di rapportarsi con la squadra, ma non dovrebbe essere questo un problema. Sulla carta è proprio lui quello capace di essere più in palla sin dai primi metri e che dovrebbe cercare di capitalizzare al massimo Ciocco e Sanremo. Però, anche per Campedelli, ci sono diversi elementi nuovi da amalgamare e metabolizzare.

La squadra con i suoi metodi di lavori innanzitutto. E poi le gomme, visto che il romagnolo lascia Michelin per legarsi a Pirelli. Squadra nuova anche per Giandomenico Basso, che la Skoda Fabia R5 della Dp Autosport l'ha assaggiata giusto alla Ronde della Val Merula, ma che con la squadra diretta da Alessandro Pedrocchi si trova ora in un contesto decisamente più impegnativo. Eppure il veneto negli ultimi anni ha dovuto suo malgrado abituarsi a dare subito il massimo con auto e squadre nuove e potrebbe metterci assai poco a esprimersi subito al massimo del suo potenziale. Tutto nuovo, ovviamente, anche per Craig Breen, che salirà sulla Skoda Fabia R5 con tutti gli occhi puntati addosso e aspettative altissime. L'irlandese che viene dal Mondiale sarà un osso durissimo per tutti, ma nemmeno per lui sarà facile e immediato essere da subito vincente nel Tricolore.

Macchine nuove anche per Andrea Crugnola e Stefano Albertini: il primo ha disputato l'anno passato una stagione più che buona, impreziosita dal titolo riservato agli asfaltisti e soprattutto dai due secondi posti Ciocco e Due Valli. Quest'anno avrà tra le mani la Volkswagen Polo R5, oggetto del desiderio di moltissimi e stato dell'arte dalla categoria: logico dunque aspettarsi anche dal varesino ancora di più. Per Albertini, invece, si tratta di un ritorno: dopo i due titoli vinti con le Wrc, il pilota bresciano classe 1986 (stesso anno di nascita di Campedelli) rientra nel Cir forte di una consapevolezza diversa. Anche per lui la Skoda Fabia R5 è un oggetto ancora poco conosciuto.





CAMPEDELLI ALL'ASSALTO

Con la Fiesta R5 MSport Simone Campedelli e Tania Canton vanno all'assalto del campionato. In alto, la Skoda del rientrante Basso e sotto, Crugnola durante i test con la Vw Polo R5



Tante novità in **calendario**

CON RALLY D'ITALIA-SARDEGNA, FRIULI E TUSCAN REWIND LA STAGIONE 2019 SI PRESENTA CON UN LOOK TUTTO NUOVO

Aria fresca per quanto riguarda le gare valide per il campionato, ma praticamente niente di nuovo sotto al sole riguardo le regole del Tricolore, eccezion fatta per lo Junior che, come noto, cambia completamente volto. Se alcuni capisaldi del calendario Cir sono rimasti al proprio posto (come Ciocco, Sanremo e Targa Florio), spicca il clamoroso rientro del Rally d'Italia Sardegna. Questa volta, a differenza che in passato, i nostri correranno l'intera gara valida per il Mondiale e non un evento a margine di quello principale, ma con un sistema di attribuzione del punteggio diverso da tutti gli altri. In pratica verranno distribuiti punti, moltiplicati per il coefficiente 0.75, per Gara-1 e Gara-2 (come avveniva sino a due anni fa in tutte le gare), estrapolando la classifica alla fine della 1ª tappa e quella elaborata sulla base della 2ª e 3ª tappa. Una complicazione resasi "necessaria" dopo la decisione di togliere dall'Italiano l'Adriatico e il San Marino, giudicate non all'altezza della massima serie a livello organizzativo. Oltre alla terra sarda, rientrerà nel giro che conta quella Toscana, con il Tuscan Rewind promosso nell'Italiano e subito investito del coefficiente maggiorato e gara di chiusura (quindi potenzialmente decisiva per lo stesso). Sull'asfalto invece resta confermatissimo il Rally di Roma, dove i nostri incroceranno i quantoni con i piloti dell'Europeo e rientra nel Cir un altro grande classico come il Friuli. ●

IL CIR GARA PER GARA. LA LOTTA PER LO SCUDETTO DA MARZO A NOVEMBRE

		COEFF.	SUPERF.	VALIDITÀ	VINCITORE 2018
22-24 marzo	Ciocco	1	asfalto	Assoluto, 2Rm, R1, CIRA	Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16)
12-14 aprile	Sanremo	1	asfalto	Assoluto, Junior, 2Rm, R1, CIRA	Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16)
9-12 maggio	Targa Florio	1	asfalto	Assoluto, 2Rm, R1, CIRA	Nucita-Vozzo (Hyundai i20 R5)
13-16 giugno	Rally Italia Sardegna 1	0.75	terra	Assoluto, Junior	non valido per il Campionato Italiano nel 2018
13-16 giugno	Rally Italia Sardegna 2	0.75	terra	Assoluto, Junior	non valido per il Campionato Italiano nel 2018
19-21 luglio	Roma Capitale	1	asfalto	Assoluto, 2Rm, Junior, R1, CIRA	Lukyanuk-Arnatov (Ford Fiesta R5)
30-31 agosto	Friuli	1	asfalto	Assoluto, 2Rm, Junior, R1, CIRA	Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc) *faceva parte del Campionato Italiano Wrc
10-12 ottobre	Due Valli	1	asfalto	Assoluto, 2Rm, R1, CIRA	Rossetti-Mori (Hyundai i20 R5)
22-24 novembre	Tuscan Rewind	1.5	terra	Assoluto, 2Rm, Junior, R1	Trentin-De Marco (Skoda Fabia R5) *faceva parte del Campionato Italiano Terra

Aria nuova nei Trofei

Aria nuova anche nei Trofei, anche se il legame tra le serie monomarca e il calendario del Tricolore si è fatto meno stretto che in passato. I lacci si sono allentati già con il Tricolore Junior, diventato da regolamento campionato riservato esclusivamente alle Ford Fiesta R2 in mono gestione e con il calendario che va ad attingere anche dal Campionato Italiano Terra con la tappa dell'Adriatico. Lo Junior partirà, come noto, in occasione del Rally di Sanremo e dunque i ragazzi in corsa per lo scudetto Under 26 non si vedranno al Ciocco. Ci saranno in compenso i Trofei Peugeot, Renault e Suzuki.

Quello del Leone, che celebra quest'anno i suoi primi quarant'anni, pare godere di ottima salute, tanto che i numeri attuali degli iscritti sono piuttosto confortanti. La serie Top, con le 208 in configurazione R2, prevede Ciocco, Sanremo, Roma, Friuli, Due Valli e Tuscan Rewind e al momento conta già diversi nomi certi, a iniziare da Giorgio Cogni. Oltre al campione italiano in carica della R1, si vedranno in Toscana anche Giacomo Guglielmini, Christopher Lucchesi e Davide Nicelli, oltre a qualche nome in più pronto ad aggiungersi a stagione in corso. Un poco più complessa la situazione in casa Renault: i promotori dei trofei della Losanga hanno deciso, per quanto riguarda il Cir, di puntare esclusivamente sulla Clio, aprendo sia alla versione aspirata (la vecchia R3C) sia alla più recente R3T turbocompressa, mentre la Twingo R1 è stata collocata nell'IrCup. Anche in questo caso il calendario è stato disegnando attingendo non solo al Cir, visto che il Renault Clio Top si correrà al Ciocco, al Sanremo, al Rally della Marca, ad Alba e al Due Valli: appena cinque gare e tutte concentrate al centro-nord, lo rendono di fatto un campionato economicamente piuttosto appetibile. Al momento è certa la presenza di Rossi con la R3C, anche se al Ciocco dovrebbe correre pure Ivan Ferrarotti, che poi disputerà la stagione in Francia. Cambiamenti in vista anche tra in casa Suzuki, che di fatto quest'anno sarà l'unico marchio ad animare il Tricolore R1.

Il trofeo promosso dalla casa di Hamamatsu spegne dodici candeline e festeggia con un importante rinnovamento tecnico: si apre alla Baleno e soprattutto "promuove" in R1 anche la nuova Swift Boosterjet. Auto più performanti grazie a nuovi cambi sequenziali, differenziali autobloccanti e freni più grandi e in più l'istituzione di una finalissima (il Rally di Como) per premiare il vincitore assoluto del Trofeo, mettendo a confronto i piloti che correranno nei due gironi che come da tradizione comprenderanno le gare del CIR e quelle del CiWrc. Già diversi i nomi certi che si vedranno al via: Rosso, Poggio, Costantino, Strabello, Martinelli e Denaro. Fuori dai trofei, ma in corsa per il Tricolore Due Ruote motrici, anche altri nomi importanti: Luca Panzani torna su una vettura a trazione anteriore e con una Ford Fiesta R2 gommata Hankook cercherà di rendere dura la vita a Tommaso Ciuffi, ufficiale Peugeot in corsa per l'Italiano Due Ruote Motrici. Stessa serie cui darà la caccia, oltre al Femminile, anche Rachele Somaschini, che in coppia con Chiara Lombardi si presenta al via della sua seconda stagione nell'Italiano con una Citroen DS3 R3T. ●





TRICOLORE R1 FIRMATO SUZUKI

Quest'anno Suzuki sarà l'unico marchio ad animare il Tricolore R1. Sotto, Craig Breen e Tommaso Ciuffi punta di diamante Peugeot per il titolo Due Ruote Motrici. In basso, Michelini. Nell'altra pagina, Ferrarotti e in basso, Guglielmini tra i protagonisti del Trofeo Peugeot che proprio quest'anno compie 40 anni

Ciocco su ps che hanno fatto la storia

LA PROVA INAUGURALE CHE SCATTA DA FORTE DEI MARMÌ PROPONE TRATTI CRONOMETRATI CHE HANNO GIÀ VISTO NUMEROSE BATTAGLIE

Duemiladuecento metri a un tiro di schioppo dal Tirreno e dalla sabbia di Forte dei Marmi. Inizierà così, alle 17:34 di venerdì 22 marzo, il Campionato Italiano Rally 2019. Con la prova spettacolo ripresa dalle telecamere di Rai Sport, con quell'aperitivo fatto di traversi e peli ai muretti che dall'anno passato caratterizza le gare del Tricolore. Poi il consueto trasferimento verso il Ciocco – con i passaggi a Viareggio e Lucca – e il giorno dopo 14 prove speciali l'una in fila all'altra. Sulla cartina della 42. edizione della gara nata nel 1976 e vinta per la prima volta da Tony Carello, tutte le prove che nel corso degli anni ne hanno fatto la storia. Massa Sassorosso, Careggine, Tereglio e Renaio. Oltre alle varie declinazioni dei su e giù all'interno della tenuta del Marcucci. Sabato mattina si inizierà poco dopo l'alba, con l'uscita dal parco notturno alle 6:30 e si finirà ben dopo il tramonto, con il palco alla Rocca di Castelnuovo in Garfagnana alle 19:30. Vinse Paolo Andreucci, l'anno passato. Ma stavolta sarà, davvero, tutta un'altra storia. ●



I TOP AL VIA DEL CIOCCO

EQUIPAGGIO	VETTURA	TEAM
Rossetti-Mori	Citroen C3 R5	Citroen Italia – FPF Sport
Campedelli-Canton	Ford Fiesta R5	Orange 1 - M-Sport
Basso-Granai	Skoda Fabia R5	Dp Autosport
Breen-Nagle	Skoda Fabia R5	Metior
Albertini-Fappani	Skoda Fabia R5	Tam Auto
Crugnola-Ometto	Volkswagen Polo R5	HK Racing
Rusce-Farnocchia	Volkswagen Polo R5	HK Racing
Razzini-Marcomini	Skoda Fabia R5	Dp Autosport
Michelini-Perna	Skoda Fabia R5	PA Racing
Scattolon-Nobili	Skoda Fabia R5	HK Racing
Gilardoni-Bonato	Hyundai i20 R5	HMI
Artino-Gabelloni	Skoda Fabia R5	Trico
Lindholm-Korhonen	Hyundai i20 R5	HMI Italia



I PLURIVINCITORI DEL TRICOLORE

11 volte	Paolo Andreucci
6 volte	Dario Cerrato
4 volte	Arnaldo Cavallari
3 volte	Gianfranco Cunico, Adartico Vudafieri e Tony Fassina
2 volte	Sandro Munari, Sergio Barbasio, Fabrizio Tabaton, Andrea Aghini, Giandomenico Basso e Piero Longhi

I TITOLI IN PALIO NEL TRICOLORE E I VINCITORI DELLA PASSATA EDIZIONE

Italiano Assoluto	Paolo Andreucci-Anna Andreussi (Peugeot 208 T16)
Italiano Due Ruote Motrici	Damiano De Tommaso-Michele Ferrara (Peugeot 208 R2)
Italiano Junior	Damiano De Tommaso-Michele Ferrara (Peugeot 208 R2)
Italiano R1	Giorgio Cogni-Daniele Zanni (Suzuki Swift R1)
Italiano Costruttori	Ford
Italiano Costruttori 2RM	Peugeot
Italiano Rally Asfalto	Andrea Crugnola-Danilo Fappani (Ford Fiesta R5)
Le altre Coppe Aci Sport in palio	Gruppo N, R2B, R3, Femminile, Junior Under 25, Scuderie, Over 55 e Under 25 Scuderie.

Eurorally

sfida apertissima

DALLE AZZORRE RIPARTE LA CORSA AL TITOLO NEL VECCHIO CONTINENTE. ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTE LE NOVITÀ DI UNA SERIE MOLTO INTERESSANTE



L'impressione è che la corsa al titolo europeo 2019 – che si aprirà con il Rally delle Azzorre nello stesso weekend de Il Ciocco - sarà molto interessante. E probabilmente più incerta che in passato. La certezza è che di fatto avrà inaspettatamente una grande assente: la Ford Fiesta che il titolo continentale lo detiene ininterrottamente da 4 anni: nel triennio 2015-2017 grazie a Kajetan Kajetanowicz e l'anno scorso con Alexey Lukyanuk.

A segnare l'addio alla creatura di MSport, di cui si attende per metà anno la nuova generazione, sono stati proprio i suoi due alfieri. Ma se "Kajto" (che ha scelto la Vw Polo) ormai è passato al Wrc2, fa più clamore la scelta del campione europeo in carica che dopo 4 anni da "fordista" ha deciso di difendere il proprio titolo con una Citroen C3 del team Sainteloc Racing, cioè quello che di fatto rappresenta in forma più o meno ufficiale il Gruppo PSA nel Campionato Europeo.

Per Lukyanuk passare al team Sainteloc significa anche passare da Pirelli (a sua volta dominatrice a tutti i livelli della serie europea negli ultimi quattro anni) a Michelin. A fargli da compagno di squa-

di **Gianni Cogni**

dra in R5 ci sarà lo svedese Mattias Adielsson, che avrà come obiettivo il titolo Junior Under28. Ma la campagna europea della Sainteloc Racing sarà ben più ampia, vista la serie di Peugeot 208 R2B che verranno schierate per inseguire il titolo Junior Under27, a sua volta sin qui monopolio dei neo cugini della Opel.

Ma chi cercherà di battere il comunque favorito Lukyanuk? Tre giovani ed un smalzato vecchio marpione i principali candidati. Cioè il tedesco Marijan Griebel con la Vw Polo, Pierre Louis Loubet e Nikolay Gryazin con le Skoda Fabia, e Bruno Magalhaes con la Hyundai i20 ufficiale portoghese.

Anche loro, Gryazin a parte, con una nuova vettura. Per il giovane russo vicecampione continentale in carica e vincitore del titolo Junior U28 della passata stagione, il dubbio sta solo nel suo programma. Per ora si è cimentato nel mondiale, ma è più che probabile che possa cercare di completare l'opera anche a livello continentale.

Per Marijan Griebel, che torna nell'ERC dopo aver vinto nel 2016 e 2017 i due titoli Junior, il passaggio di volante è fra la Peugeot 208 T16 con cui ha



vinto il titolo tedesco 2018 e la Vw Polo del team di Raimond Baumschlager (che a sua volta ha sostituito le precedenti Fabia). La speranza? Riportare l'alloro continentale in Germania a diciotto anni dal successo di Armin Kremer. Per il ventiduenne Pierre Louis Loubet più che di speranza si può parlare di sogno: passa dalla Hyundai i20 alla Skoda Fabia del team 2C Competition per cercare di replicare il trionfo europeo del 1989 di suo padre Yves con la Lancia Delta della Grifone. Quanto al trentannenno Bruno Magalhaes, percorso inverso: giù dalla Skoda per salire sulla ringalluzzita Hyundai i20 R5 del team ufficiale portoghese. Per lui obiettivo primario il titolo nazionale - da lui già vinto tre volte con la Peugeot 207 S2000 ma negli ormai lontani anni 2007-2009 - ma dovesse trovarsi al vertice del ERC dopo i primi due appuntamenti già garantiti, Azzorre e Canarie, sicuramente riprovarebbe per il terzo anno consecutivo la corsa anche all'europeo.

Se questi sono i favoriti, l'elenco degli outsider è come sempre assai lungo, anche se i più accreditati sembrano essere l'esperto ungherese Norbert Herczig con una seconda Polo del team Baumschlager e la 27enne speranza del rallysmo ceco Filip Mareš, nato a Mladá Boleslav e supportato dalla federazione ceca, che correrà con una Skoda Fabia R5 curata dal Roman Kresta Racing. Da non dimenticare anche il campione nazionale polacco Lukasz Habaj, che avrà una Skoda Fabia R5 del team Sports Racing Technologies, che però dovreb-

be mancare nei primi appuntamenti. Con una Citroën C3 R5 ci sarà anche la spagnola Emma Falcon, vincitrice del tiolo femminile lo scorso anno, e che si ritroverà indirettamente a fare di nuovo i conti con Catie Munnings e la sua 208 R2B.

2Rm: questione fra "cugini"

Per il quinto anno consecutivo la caccia al titolo Junior Under 27 con le R2B sembra questione riservata a Peugeot 208 e Opel Adam. Nelle scorse quattro stagioni la formazione ufficiale Opel ha fatto l'emploi, ma quest'anno la cosa avrà un altro sapore e un'altra incertezza. Infatti si tratterà di una lotta intestina visto che ora entrambi i marchi sono del Gruppo Psa e, cosa non di poco conto, annunciano entrambi un imminente cambio generazionale. Peugeot da inizio 2019 avrà la totalmente inedita Nuova 208, mentre Opel ha già confermato che verso la fine dello stesso anno apparirà la Nuova Corsa che prenderà il posto della attuale Adam. Visti i crismi dell'ufficialità la squadra da battere sarà di nuovo l'ADAC Opel Rallye Junior Team, cioè la formazione della Holzer Motorsport, che quest'anno si affida a due ventenni cresciuti con la Opel Adam R1: il vincitore dell'ADAC Opel Rally Cup in Germania, lo svedese Elias Lundberg, ed il lussemburghese Grégoire Munster, figlio dell'ex campione belga Bernard Munster, campione junior belga del 2018.

Il variegato e ricco schieramento delle Peugeot 208 R2B parte dal 27 enne spagnolo Efrén Llara che ha il sostegno del Rally Team Spain initiative, poi c'è il 24enne bulgario Grigor Grigorov, il tedesco Roman Schwedt, il 26enne talento norvegese Steve Røskland mentre il team Sainteloc Racing proporrà l'inglesina Catie Munnings. l'altro norvegese Sindre Furuseth e la "curiosità" Sean Johnston. Quest'ultimo si è infatti affermato alla consolle con il videogame Gran Turismo 5, il che gli ha aperto la porta della Nissan GT Academy dove ha iniziato la sua carriera con le auto reali. Dopo aver vinto negli USA la GT3 Cup Challenge in pista si è trasferito in Europa per correre nella Porsche Supercup e nella Porsche Carrera Cup tedesca per poi passare nello scorso anno ai rally.

SFIDA IN OTTO ROUND

21-23 marzo	Rally Azzorre
2-4 maggio	Rally Canarie
24-26 maggio	Rally Lettonia
28-30 giugno	Rally Polonia
19-2 luglio	Rally Roma Capitale
16-18 agosto	Rally Barum
27-29 settembre	Rally Cipro
1-3 novembre	Rally Ungheria

Trofeo Abarth 124 Rally

A completare gli appassionanti campionati di contorno dell'Europeo Rally ci sarà innanzitutto il Trofeo Abarth 124 Rally, che si giocherà su sei gare dell'ERC 2019 e dovrà segnare una svolta per una vettura che pur avendo il titolo FIA per la categoria RGT non è ancora riuscita ad ottenere il seguito che meriterebbe. La decisione di puntare su una serie nel campionato europeo si accompagna ad una evoluzione della vettura stessa sia a livello di motore - che avrà più coppia in basso e maggiore progressività e linearità agli alti regimi - che di cambio, trasmissione e set-up. ●



RICOMINCIA L'AVVENTURA

Nel prossimo week end riparte il campionato europeo rally dalle Azzorre. A destra, Lukyanuk che ha abbandonato la Fiesta e affronterà la serie con la Citroën C3. In alto, Lundberg



Abarth

70 mi da tanto

INTERVISTA A LUCA NAPOLITANO, IL BRAND MANAGER DEL MARCHIO CHE IL PROSSIMO 31 MARZO FESTEGGIA I SUOI PRIMI 70 ANNI DI STORIA

di Roberto Valentini

Il 31 marzo 2019 il marchio Abarth compie 70 anni. Un traguardo importante, raggiunto grazie a un sapiente mix di tecnologia applicata alle auto di tutti i giorni sulla base dell'esperienza maturata nelle corse. Un concetto ancora attuale, come spiega in questa intervista Luca Napolitano, brand manager dei marchi Fiat e Abarth, soddisfatto dei risultati commerciali e sportivi ottenuti nel 2018. Una storia che merita di essere celebrata raccontando le appassionanti vicende che hanno contribuito a costruire il mito dello Scorpione e che da martedì 19 marzo sarà il tema del numero 2 di Autosprint Gold Collection.

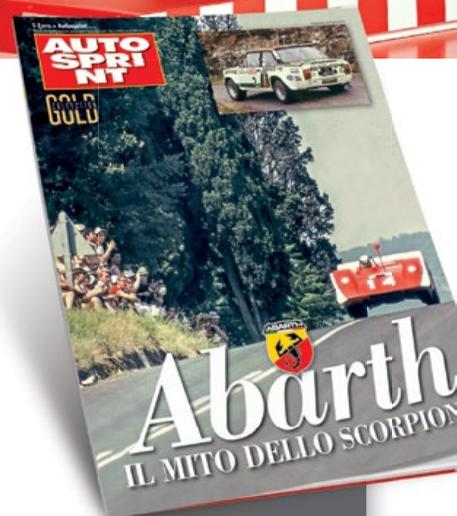
- Quali sono stati i risultati di Abarth nel 2018?

«Il 2018 è stato per Abarth un anno da record, sia in termini commerciali che sportivi. Con quasi 24.000 unità immatricolate e una crescita del 36,5% rispet-

to all'anno precedente, Abarth registra il suo record storico di vendite, con risultati eccellenti in molti mercati. Come ad esempio in quello inglese in cui, con oltre 5.600 unità e una crescita del 27%, registra, a sua volta, il nuovo record di vendite. Un anno eccezionale anche nel motorsport: l'Abarth 124 rally, alla sua seconda stagione di gare, si è affermata come la regina della classe R-GT registrando nel suo palmares oltre 40 successi di classe in 12 campionati nazionali, la vittoria dell'Europeo R-GT e della FIA R-GT Cup. Davvero dei grandi risultati che ci permettono di celebrare quest'anno con orgoglio il 70° compleanno del marchio Abarth».

- Perché è importante il racing per Abarth?

«È proprio dalle competizioni che nasce la storia del marchio. Carlo Abarth sin da giovane è stato attratto dalle competizioni e dalla ricerca continua di



DA MARTEDÌ 19 MARZO ESCE IN EDICOLA IL N°2 DI AUTOSPRINT GOLD COLLECTION INTERAMENTE DEDICATO AI 70 ANNI DELL'ABARTH. È UN MERAVIGLIOSO SPACCATO SUL MARCHIO DELLO SCORPIONE DA SEMPRE SINONIMO DA CORSA



soluzioni geniali, semplici e innovative per aumentare le performance di qualsiasi veicolo e auto passasse "tra le sue mani". Inoltre il racing ci permette di testare le novità tecniche e tecnologiche nelle condizioni più severe di sviluppo per il loro successivo travaso sui modelli di normale produzione, per rendere i nostri prodotti sempre più performanti e affidabili».

- Come è cambiata l'Abarth 124 Rally quest'anno?

«I nostri obiettivi nel lavoro di sviluppo dell'Abarth 124 Rally erano molto chiari: migliorare le performance, rendere la macchina più semplice da mettere a punto e renderla sempre più affidabile. Già lo scorso anno la 124 rally ha dimostrato di aver raggiunto un alto livello di affidabilità: su 52 gare solamente 6 ritiri di natura tecnica. Un risultato eccellente. Il programma di sviluppo ha visto il nostro team di ingegneri percorrere oltre 5.000 km di test, equivalenti a due intere stagioni agonistiche, sulle strade delle più dure ps in qualsiasi condizione ambientale, raccogliendo dati e collaborando con piloti e tester di grande esperienza come Alex Fiorio. Queste informazioni hanno completato quelle già accumulate nelle prime due stagioni di gare, permettendoci di presentare una 124 Rally molto più evoluta grazie ad importanti aggiornamenti al motore, alla trasmissione, al cambio e all'assetto».

- Quali sono i principali interventi?

«Il motore ha conservato il livello di potenza massima ma l'abbiamo voluto rendere maggiormente sfruttabile con una nuova curva di coppia più piena ai regimi bassi e lineare agli alti. Facilità di guida infatti si traduce in maggiore efficacia e velocità.

124 RALLY E 500 ABARTH IL PRESENTE DA CORSA

124 Rally e 500 rappresentano il presente da corsa del marchio Abarth che a fine marzo celebra il suo settantesimo compleanno. In alto a sinistra Luca Napolitano, brand manager di Fiat e Abarth

È PROPRIO
DALLE
COMPETIZIONI
CHE NASCE
LA STORIA
DEL MARCHIO

LUCA NAPOLITANO



Gli interventi sulla trasmissione hanno riguardato il differenziale e le mappature del Traction Control, per migliorare guidabilità ed handling soprattutto in condizioni molto difficili, come neve o ghiaccio misto a superfici con diversa aderenza, situazioni in cui la 124 Rally ha sempre dimostrato di essere a suo agio. Anche il cambio è stato oggetto di attenzione, soprattutto per aumentare la velocità di innesto delle marce in salita e la morbidezza di innesto in scalata. Siamo inoltre intervenuti sull'assetto della 124 Rally: in frenata l'auto offre maggior feeling al pilota ed agevola la progressività migliorando l'inserimento in curva. Tutti gli elementi specifici dell'assetto sono stati ulteriormente sviluppati per raggiungere un set up ottimale, che può essere ulteriormente personalizzato da ogni pilota in base al suo stile di guida e alla tipologia del percorso».

- Cosa offrirà Abarth ai piloti e team nella stagione racing 2019 che correranno con la 124 Rally?

«Supporteremo i nostri team privati nell'European Rally Championship, al cui interno vivrà il campionato monomarca Abarth Rally Cup 2019 che si sviluppa su sei gare. In ognuna di queste gare nell'area assistenza ci saranno i nostri tecnici, il servizio ricambi e la nostra hospitality che diventerà il punto di incontro per piloti e fan dello Scorpione. Il nostro obiettivo è essere sempre più vicini ai nostri piloti e team, e supportarli continuando una relazione che ha già portato degli eccellenti risultati sportivi. Continua così una tradizione di campionati monomarca iniziata nel 1977, con l'A112 Abarth nei rally e proseguita senza interruzione fino a oggi con l'Abarth 124 Rally». ●



Sulla pista di Misano sono andati in scena i primi test del TCR DSG endurance, la nuova serie tricolore che si articola sulla disputa di sei appuntamenti

TCR DSG ok i primi test

A MISANO LE PRIME PROVE UFFICIALI DELLA NUOVA SERIE TRICOLORE CHE SCATTERÀ NEL PRIMO WEEK END DI APRILE

Per la prima giornata di test ufficiali del nuovo campionato italiano turismo endurance, la Scuderia del Girasole, che si occupa degli aspetti tecnici della serie, ha riservato il circuito di Misano in esclusiva alle vetture TCR. A cimentarsi in pista sia piloti che hanno già confermato la loro presenza, sia new entry che hanno debuttato al volante di vetture TCR DSG. Alcuni di loro ne hanno provata più di una, per saggiarne le performance e il feeling personale. «Sono contento della presenza di tanti piloti e tanti team in questa giornata di test a Misano. Una partecipazione

così massiccia ci fa capire che sicuramente sarà un bel campionato», ha detto Tarcisio Bernasconi, team-owner della Scuderia del Girasole. La giornata di test ha segnato anche il rientro in pista di Dindo Capello, che non correva dal 2015 e sarà presente quest'anno nella prima gara del TCR DSG Endurance a Monza. «La scintilla si è riaccesa molto velocemente, è stato tutto facile e naturale. Dopo pochi giri ho ripreso gli automatismi ed è tornato tutto ad essere come prima. Sono soddisfatto perché la mia preoccupazione era quella di poter riprendere mentalmente il

tutto», ha dichiarato Dindo Capello, che dopo aver siglato una quarantina di giri del circuito di Misano è sceso dall'abitacolo dell'Audi RS3 LMS con un sorriso che non lasciava dubbi sul suo stato d'animo. «Tutto è stato più facile del previsto, mi sono divertito, ho cercato di imparare qualche piccolo trucco, che ogni categoria ha. Con l'aiuto di Salvatore Tavano dell'ingegnere, del capomacchina ho studiato le dinamiche di questa vettura e le reazioni ai cambiamenti di assetto. Mi sono anche divertito, che è la cosa più positiva». Per Dindo Capello l'Audi TCR DSG era quasi totalmente nuova. «L'avevo guidata solo in un paio di attività promozionali. L'ho trovata una macchina divertente. Certo, bisogna convivere con la trazione anteriore, il che significa modificare un po' le caratteristiche di guida per me che ho sempre guidato negli anni solo macchine a trazione posteriore. Ma dopo un po' di giri ti abitui. L'errore più grande è quello di esagerare: bisogna autofrenarsi soprattutto nella velocità in curva».

Il primo round in calendario è alle porte: l'appuntamento è fissato per il weekend dal 5 al 7 aprile sul velocissimo circuito di Monza, dove scenderà in pista anche Dindo Capello. «Monza è una delle mie piste preferite, non potevo mancare a questo appuntamento», ha spiegato il pilota piemontese. Successivamente la serie tricolore approderà sulla pista di Vallelunga, dal 3 al 5 maggio. Il terzo round si disputerà in notturna, a Misano, in concomitanza con il leggendario campionato tedesco del DTM, dal 7 al 9 giugno. Dopo il giro di boa, l'Endurance approderà al Mugello, dal 19 al 21 luglio, poi a Imola, dal 30 agosto al 1° settembre, e il gran finale sarà sul circuito di Scarperia, dal 4 al 6 ottobre.

Il regolamento sportivo della serie è ancora in fase di approvazione, ma intanto è certo che le gare - una per ciascun weekend - avranno durata di due ore, e si potrà partecipare da soli oppure in equipaggio di due o tre piloti.

Fiammetta La Guidara





Ritratti di Schumi

DIVENTA ITINERANTE LA MOSTRA FOTOGRAFICA-PITTORICA DELL'ARTISTA FILIPPO DI MARIO. ECCO DOVE SI POTRÀ VISITARE

Parte tutto, simbolicamente, da una data: 3 gennaio 2019, giorno del 50° compleanno di Michael Schumacher, sfortunatamente lontano per le drammatiche condizioni di salute dai tantissimi fan e appassionati di automobilismo. Quanti, in occasione di una ricorrenza così importante, avrebbero voluto vedere Schumi festeggiarla come si conviene, mortificati



invece da una realtà che, sovente, non dimostra alcuna pietà. Il grande cuore Ferrari, dispiegato al centro della piazza Carducci di Brisighella all'ombra del grande cartellone allestito dai più importanti Ferrari club esistenti nel giorno in cui il mondo celebrava i 50 anni del Kaiser di Kerpen, è stata tra le scintille fondamentali per il successo incontrato dalla mostra fotografica-pittorica curata dall'artista Filippo Di Mario, amico e fotografo di fiducia per Michael Schumacher nei vincenti anni del Cavallino Rampante. 50 momenti per rivivere le gesta dentro e fuori l'abitacolo del sette volte Campione del Mondo nell'era Ferrari, tutte caratterizzate da una forte componente emozionale, richiamando malinconicamente il progetto "Passione Rossa" nato negli anni ruggenti del Kaiser di rosso vestito.

Nel fiabesco borgo medievale di Brisighella la galleria di gemme firmate Di Mario ha richiamato personaggi del mondo automobilistico, tantissimi tifosi e curiosi desiderosi di carpire un particolare o di emozionarsi dinanzi ad un lato magari trascurato dalla vulgata storica di Michael. Eh sì, perché Schumacher, contrariamente a quanti molti hanno sostenuto

spesso erroneamente, non era solo un gelido pilota robot capace di infrangere record su record, ma è anche uomo gentile, timido, educato e padre di famiglia scrupoloso. Dalle opere di Filippo trasparire, ad esempio, lo Schumacher incline allo scherzo assieme a meccanici e addetti ai lavori, o il grande amore che lo lega a Corinna Betsch, non trascurando nemmeno una delle imprese siglate al volante a partire dai primi anni avari di soddisfazioni finali ('96-'99) con la Rossa di Maranello arrivando ai trionfi di Suzuka 2000 e 2003, di Ungheria 2001 o Magny-Cours 2002 (solo per citarne alcuni). Grazie alla mostra curata da Di Mario la figura di Michael trova maggior giustizia, mostrando dimensioni sin ora abbastanza trascurate della vita del nostro.

Andata in archivio la prima tappa brisighellese potendo vantare l'estensione dell'apertura della mostra, il tour itinerante di Filippo vede aggiungersi due date imminenti in suolo italiano, una nel comune di **Bologna** e quella successiva al museo dell'Autodromo di Imola (in occasione dei consueti revival storici primaverili tra Minardi e Ayrton Senna day), prima di spostarsi anche al Motor Show dei due Mari alle Saline (**Montebello Ionico**), per approdare poi a **Monza** e travalicare i confini europei, con tappe a **Paderborn** (Germania) nell'area museale di **Mantova** in concomitanza alla mostra di Tazio Nuvolari e atterrando, come tappa finale, ad **Abu Dhabi** durante il GP di Formula Uno della stagione 2019. La nuova rassegna vedrà nuove opere affiancate ai 50 momenti già raffigurati, sempre mantenendo come filo conduttore gli aspetti emozionali vissuti e provati da sua maestà Schumacher. Nello specifico, i cinquanta momenti della carriera in Ferrari di Michael saranno ora rappresentati da 80 opere con oltre 40 pezzi inediti. E le emozioni non finiranno qui, come ha anticipato Filippo Di Mario: «*Nel mio intento vorrei utilizzare, per un'importante opera editoriale in edizione limitata e numerata, realizzata con materiale speciale e di grande formato, opere che mi porterebbero ad avvicinarmi sempre più verso la realizzazione del progetto pensato inizialmente con Michael (Passione Rossa ndr) raccontando attraverso le fotografie e particolari opere artistiche la vittoria dei cinque titoli consecutivi conquistati da Schumacher in Ferrari*». Appuntamento, per ora, da sabato 16 marzo fino a domenica 24 2019 al palazzo comunale di Bologna nella sala Farnese, con entrata da piazza Maggiore 6. La mostra resterà aperta dalle 10 alle 18,30 potendo contare sulla presenza dell'autore Filippo Di Mario.

Alessandro Bucci



Dovesicorre

VELOCITÀ

20-21 marzo
TEST F3
a Le Castellet

23-24 marzo
INDYCAR
ad Austin
www.indycar.com

INDY LIGHTS
ad Austin
www.indylights.com

FORMULA E
a Sanya
www.fiaformulae.com

NASCAR
a Martinsville
www.nascar.com

26 marzo
TEST PORSCHE
a Imola

RALLY

22-24 marzo
ITALIANO RALLY
42° Rally Il Ciocco
www.cioccorally.it

COPPA RALLY 4
34° Rally Bellunese
www.trecimepromotor.com

RALLY VALTIBERINA

AREZZO

Marchioro

va a segno

AREZZO - Largo ai giovani nel 13° rally di Arezzo, Valtiberina e Crete Senesi. L'attico della classifica finale, ma anche tutto lo svolgimento della gara, è stato infatti saldamente in mano ai poco meno che trentenni, quali il vincitore finale Nicolò Marchioro, classe 1991, e Giacomo Costenaro, classe 1989. In realtà Marchioro, padovano figlio d'arte, si è involato fin da subito con la Fabia. In una gara che, per lui, doveva essere un allenamento, in vista dell'Italiano Rally Terra, ha costruito un buon vantaggio, nonostante aprisse la strada sui fondi carichi di ghiaia, gruzzolo di secondi che poi ha gestito, senza patemi, fino alla fine. A Nicolò Marchioro è andato anche il trofeo alla memoria di "Pucci" Grossi, che premia il miglior Under 28 in gara, consegnato da Sara e Michela Grossi, moglie e figlia del campione riminese. La lotta per la 2ª piazza, colta, alla fine, da Costenaro, una tantum su C3 R5 GB Motors, mosca bianca in mezzo ad una muta di Fabia R5. Costenaro superava indenne i capricci della valvola pop-off nelle prime tre ps della domenica, riuscendo a contenere gli attacchi, alle sue spalle, prima di Marchioro senior e nel finale del rimontante Francesco Fanari.

Quest'ultimo a bordo della Fabia R5 Step Five, risaliva, con grinta, al 2° posto finale, recuperando il gap accumulato per un errata scelta di gomme nelle prime due speciali e superando, al fotofinish, il fratello del vincitore assoluto, Christian Marchioro al debutto con la Fabia R5 Munaretto. Sia Fanari che Marchioro sr hanno corso con un occhio alla classifica assoluta e uno a quella del Raceday Rally terra, del quale la gara aretina era la penultima prova stagionale. Che vede la testa della classifica accorciarsi, con distacchi più esigui: sul podio provvisorio della classifica della serie, dopo quattro gare, rimane leader Andrea Smiderle. Nel nuovo Campionato Italiano Autostoriche Trofeo Tradizione Terra vittoria facile per Romagna, con secondo, staccatissimo, Mauro Sipsz, con Monica Bregoli alle note, altri nomi noti dei rally anni '80 e '90, con la sempre fasciosa Lancia 037..

Leo Todisco Grande

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... Continua la stagione dei piloti della Sn1, al volante della rinnovata Peugeot 106 Xsi. La vettura, grazie agli aggiornamenti apportati, continua a migliorare, prova dopo prova, diventando i piloti e consentendo loro di realizzare tempi sempre più veloci, nelle varie "speciali" disputate. Tutto ciò, ha permesso a Tomas Denis Calvagni, di vincere la prima prova in programma, dedicata appunto, alla Wrc Light della Snp. Alle sue spalle, si è piazzata la coppia formata da Enrique Caruso e Michele Bordonaro. Terzo, un ottimo Mario Longo, autore di un ottimo week-end, culminato sul il podio. Questo risultato, permette a Calvagni, di raggiungere Bordonaro, in testa alla classifica generale. La Snp, può essere seguita su [facebook/selezioneNazionalePiloti](https://www.facebook.com/selezioneNazionalePiloti), o su [YouTube](https://www.youtube.com/channel/UC...) al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: selezioneNazionale@alice.it

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruote classiche 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 SPRINT

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 Cletia 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 00080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).

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

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

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

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 A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PIEG

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

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

CS

ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE

**AUTO
SPRI
NT**



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

Abbonarsi a

**AUTO
SPRI
NT**

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

oppure spediscilo a

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

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

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

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

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

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

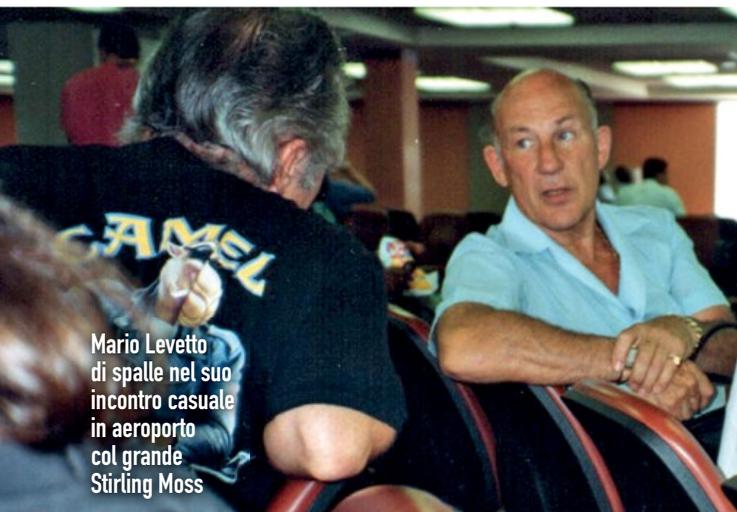
intestato a Diffusione Editoriale Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma – causale “Abbonamento Autosprint”
di cui allego fotocopia

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

Data

Firma

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



Mario Levetto di spalle nel suo incontro casuale in aeroporto col grande Stirling Moss

UN NOSTRO LETTORE E IL SUO INCONTRO COL MITO MOSS

Quella foto con Stirling

Questa è la mia storia dedicata a un campione. Sono nato in USA e cresciuto a Daytona Beach, Florida. Chances per collezionare autografi ne ho avute tante e, a dire il vero, forse qualche autografo in giro c'è, ma soffro pensando alle occasioni perse quando giravo per i box... Mi pare evidente che non sono un appassionato di cose del genere, ma mi disturba che c'è stata una particolare occasione per ottenerne uno mentre parlavo con un personaggio e invece non andò così. Tanto che spesso ripenso a quel... "mancato autografo"... Ma ecco il mio racconto. L'occasione non era a Daytona, ma all'aeroporto di Miami, Florida, nell'agosto 1992. Ritornavo con la famiglia in Italia dopo alcune settimane di ferie in Florida. Aspettando nel terminal ho riconosciuto Stirling Moss seduto poco avanti a me che parlava con una signora. Mi sono avvicinato e presentato come suo fan. Lui molto gentilmente ha iniziato a conversare. Ero giovane spettatore a Sebring quando aveva vinto (con Bill Lloyd) nel 1954 con la OSCA e mi ricordo che Moss era entusiasta della propria partecipazione alla Mille Miglia storica. Purtroppo siamo stati interrotti dalla compagna quando lei si era accorta che si erano fermati nel Terminal sbagliato. Erano in

aeroporto in attesa dell'arrivo di qualcuno (forse già sbarcato) e a questo punto dovevano spostarsi subito nel Terminal giusto. Così la mia conversazione con il grande campione si è conclusa ben presto. Mia figlia è stata veloce a scattare una foto e, pensandoci bene, forse invece di un mancato autografo devo rimpiangere una vera foto-ricordo fatta con calma con Stirling Moss. Ancora qualche minuto di conversazione e qualcuno (io, mia figlia, mio figlio, mia moglie...) ci avrebbe pensato! Oggi i selfie si fanno prima di dire una parola, ma al tempo non era tutto così automatico e scontato. In ogni caso, quello è stato comunque un gran bel momento della mia vita di appassionato, che ricordo con immenso piacere. Se vi interessa pubblicare il mio racconto, ne sarei contento.

Mario Levetto

P.s. Nel 1973 ho partecipato con mio fratello, Guido, e un amico, Ara Dubè, alla 24 Ore di Daytona, guidando una Camaro e siamo finiti al 13° posto assoluto e secondi di categoria.

Grazie, Mario. Stupendo aneddoto, grande passione, la tua, e complimenti per tutto quello che hai fatto nel Motorsport. Un incontro con Moss, poi, è sempre raro e resta prezioso.

IN DIFESA DELLA PISTA AMATA

Imola nel cuore

Dopo aver letto il Vs. articolo: "Cara Imola sappi che #iostocnlaudromo" (vedi pagine 46-47 del Vs.n.10/2019), io come appassionato di F1 ed in modo particolare del circuito di Imola, ho deciso di scrivervi perché in detto articolo ci sono alcuni passaggi, che per quanto mi riguarda, io non condivido. Ecco qui sotto indicati alcuni di quei passaggi: a) "Noi del Motorsport in Italia siamo troppo buoni ma, scuserete, anche un po' coglionì"; b) "Allora svegliamoci, noi del Motorsport, sennò..."; c) "Anzitutto, smettiamola di essere troppo buoni e coglionì, finendocela di tacere e subire qui in Italia". Per quale motivo io non condivido questi tre passaggi? Semplice! Io per vedere di riportare il Gp di F1 nuovamente a Imola, dal 2014 a oggi, io vi ho scritto tre o quattro e-mail. A queste mie e-mail voi non avete mai dato nessun riscontro e/o relativa risposta. Probabilmente tutte queste mie e-mail erano incomprensibili, o erano piene di errori. Perciò era meglio lasciarle lì, dentro il computer. Oppure i motivi per cui le mie e-mail sono rimaste nel vostro computer erano altri?

Francesco Barsotti

Caro Francesco, sei affezionato partner al dialogo con As, tanto che le tue mail sono state pubblicate non raramente, anche se su altri argomenti. Poi, credici, se per riportare la F1 a Imola bastasse pubblicare una mail, avresti il posto garantito sulla nostra posta di tutte le settimane. Il problema è un altro: i Gp a Imola non sono in vista né presumibilmente lo saranno per un pezzo. E la questione che si pone è ben più scottante, perché qui si tratta di lottare per sopravvivere. Riavere il Circus e riempire la Collina della Passione è un sogno anche nostro, ma la realtà, purtroppo, è su tutti altri argomenti. E non sei stato pubblicato su quel tema proprio perché - i fatti parlano -, il trend della cronaca è andato in direzione purtroppo opposta e contro i petrodollari non bastano le petizioni per tornare nel giro F1. Grazie della tua attenzione, Francesco, e, comunque, forza Imola, intesa sia come pista che come città.



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

 CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO SPRI NT** **INMOTO**

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

PASSIONE MOTORINI

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

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

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



**Scala
1:18**



**TI ASPETTA
IN EDICOLA**

1^o USCITA
SOLO
€ 12,99

**FASCICOLO +
MALAGUTI FIFTY**

un'esclusiva

 **CENTAURIA**

Numero uscite previste 32. Periodicità: settimanale.

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

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

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

visitaci sul sito:
www.centauria.it