

CAMPIONATI ACISPORT DA MONZA HA PRESO IL VIA UN 2019 PIENO DI SORPRESE

BE 7,00 € - MC COTED/AZUR 6,20 €
PIE CONT. 6,20 € - L. 6,20 €
CH CT 8,50 CHF - CH 8,80 CHF

AUTO SPRI NT

n. 15

Anno LVIII Settimanale 9-15 aprile 2019

3,50 Euro (Italy only)



POSTER MICK SCHUMACHER



FORMULA E

Superguida
all'ePrix d'Italia



90015 174006 911 770005 174006

GETTY IMAGES



VERSO GP CINA

FEBBRE LECLERC

Altro che Bahrainman. Charles impazza sui social e tra i ferraristi, da nuovo simbolo del ritrovato orgoglio rosso

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites

#1 VEICOLO ELETTRICO
venduto in Europa nel 2018*

Nissan LEAF
SIMPLY AMAZING



PASSA ALL'EUROSEMPRE
OGGI CON € 8.000 DI VANTAGGI**
IN CASO DI ROTTAMAZIONE

Zero Emission

SCOPRI NISSAN INTELLIGENT SOLUTIONS SU NISSAN.IT

Emissioni CO₂: 0 g/km (dato riferito esclusivamente alla fase di guida). Consumo elettricità: 20,6 kWh/100 km (w/tp). *Fonte: aaa, immatricolazioni totali di Nissan LEAF durante l'anno 2018 (UE, Norvegia, Svizzera e Islanda). **Nissan LEAF Business 40 kWh a € 30.700 (anziché € 38.700), prezzo chiavi in mano (IPT e contributo Pneumatici Fuori Uso esclusi), grazie all'incentivo statale di € 6.000 in caso di rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato alle classi EURO 1, 2, 3, 4 + € 2.000 (Iva Inclusa) di vantaggi in collaborazione con le concessionarie che aderiscono all'iniziativa. Offerta valida fino al 30/04/2019. Info su Nissan.it. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.



Tra Cina e Roma elettrizzati da Charles

Siamo soltanto ai primi sintomi ma la temperatura si sta alzando repentinamente. È già abbastanza chiaro che sta scoppiando una fortissima, travolgente, inebriante febbre Leclerc. Alla vigilia della Cina e dopo un Gp del Bahrain che poteva essere e non è stato, il popolo ferrarista trova nuovi slanci passionali con il 21enne monegasco vincitore morale a Sakhir e alla fine solo terzo per l'alto tradimento della SF90 sulla quale si è verificato un corto circuito interno a una centralina di attuazione dell'iniezione motore. Un tipo di anomalia - sottolineano da Maranello - che non si era mai presentata sulla componente in questione ma che consentirà a Charles di non dover cambiare la power unit che sarà regolarmente montata sulla Rosso n° 16 a Shanghai. Dopo due doppiette firmate Mercedes, la Ferrari è ancora a caccia della prima vittoria stagionale proprio nel momento in cui Leclerc sta dimostrando di avere tutta la dotazione necessaria per far sognare... Charles è un ciclone che adesso è attenzionato anche dalla diretta concorrenza. Sul monegasco della Ferrari, ha usato parole al marzapane anche Toto Wolff. Sentiamole: «Con Leclerc si può vedere un giovane campione in divenire, che è stato il vincitore morale del Gp. Era il pilota più veloce sulla vettura più veloce. Ha subito il lato più crudele delle corse, facendo la nostra fortuna. Ha personalità, è un giovane uomo umile e veloce. La combinazione tra velocità, personalità e autocontrollo nei momenti esaltanti e nelle avversi-

tà è un ottimo ingrediente. So per esperienza che molti altri piloti, con il 'leone' dentro, avrebbero reagito in maniera molto diversa al terzo posto finale, e avrebbero mostrato la loro rabbia. Charles non ha fatto niente di tutto questo. Sin dal principio sapevamo che avrebbe potuto essere una seria minaccia, ha una gran vettura e tutte le qualità e la personalità per raggiungere il successo. È una sfida per noi che ci stimola, e credo possa stimolare anche Lewis e Valtteri. Vogliamo combattere contro i migliori sulle macchine migliori». In attesa di vedere il verdetto del

terzo round della stagione, questa settimana abbiamo sviscerato davvero completamente il momento della Ferrari e pure la convivenza tra Leclerc e Vettel chiamati a conquistare punti per ribaltare l'inerzia di un inizio di stagione davvero felice per le Frecce d'Argento. In un'intervista a Speed Week, il team principal Mattia Binotto ha spiegato: «Come capo della squadra ora devo gestire i piloti e non era questo il caso, prima. Ma penso che sia anche una buona cosa, perché è importante avere il giusto spirito combattivo nella squadra e questo include i piloti. Per il pilota, è importante sentire la fiducia della squadra. Diamo tutto per farlo sentire bene. Ma più importante di questo, a mio avviso, è avere una macchina forte. Dopo, tutto funziona meglio con una macchina valida e veloce. E deve anche essere una vettura che gli si adatta».

Nel frattempo nel prossimo week end non ci sarà soltanto la F.1 a tenere desta l'attenzione, ma anche la Formula E che per la seconda volta consecutiva torna a Roma. Su questo numero troverete una superguida all'ePrix d'Italia che sul circuito dell'Eur manderà in scena uno show per 35mila spettatori. In azione, le nuove Gen.2 che hanno fatto alzare l'asticella delle prestazioni alle monoposto della serie elettrica. ●



IN EDICOLA
DAL 20 MARZO

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 8 VERSO GP CINA FEBBRE LECLERC
- 20 VERSO GP CINA CHARLES NEL MIRINO
- 24 VERSO GP CINA SEBASTIAN ORA O MAI PIÙ?
- 30 VERSO GP CINA ALFA COMINCIA BENE
- 30 TEST F.1 MICK CONVINCENTE

VELOCITÀ

- 38 F2 BOCCONE GHIOTTO
- 40 IL PERSONAGGIO ALONSO IL BELLO È ADESSO
- 43 FE MAGICA ROMA
- 68 INDYCAR BARBER
- 70 CAMPIONATI AL VIA BLANCPAIN
- 72 WTCR TARQUINI PRIMO CENTRO
- 74 CAMPIONATI AL VIA FORMULA REGIONAL
- 76 CAMPIONATI AL VIA F. RENAULT
- 77 CAMPIONATI AL VIA ELMS
- 78 GT ITALIA BMW SUBITO A SEGNO
- 80 TCR ITALY AUDI PARTE CON DUE SQUILLI
- 82 TCR DSG ENDURANCE ALTOÉ SUBITO AL TOP
- 84 PROTOTIPI PARTENZA LANCIATA
- 87 CARRERA CUP BERTONELLI PRIMO LEADER
- 89 CAMPIONATI AL VIA LOTUS CUP
- 90 CAMPIONATI AL VIA PERONI
- 92 CAMPIONATI AL VIA CIVM

RALLY

- 60 MONDIALE NEUVILLE SEI UNA ROCCIA!
- 64 CAMPIONATI AL VIA JUNIOR SHOW
- 66 IRC DE TOMMASO GRAN VITTORIA!

RUBRICHE

- 4 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 26 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 28 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI



”

**ADESSO
A PROPOSITO
DI FERRARI C'È
CHI VEDE SEMPRE
MEGLIO MICK
SCHUMACHER
E SEMPRE PEGGIO
SEB VETTEL...**



SUTTON-IMAGES.COM

Coppie tutte da definire

SONO PROPRIO GLI SPUMEGGIANTI CONFRONTI INTERNI, PRIMO FRA TUTTI QUELLO ALLA FERRARI TRA IL NUOVO IDOLO LECLERC E VETTEL IN CRISI, A OCCUPARE IL CENTRO DEL PALCOSCENICO

Scelta

Un manager di alto rango presente da anni in F1, si è lasciato scappare questa frase, al termine del Gran Premio del Bahrain: «*E pensare che qualcuno avrebbe tenuto Raikkonen al posto di questo qui*».

Intendendo “al posto di Leclerc”.

A chi si riferisse possiamo soltanto intuirlo e non ha più nemmeno grande importanza. In compenso, gli irriducibili tifosi di Kimi, dopo l'ottima gara mostrata nel deserto, non potendo contestare il

suo sostituto in Ferrari, cominciano a prendersela con Vettel. È proprio vero: il tifo da stadio di calcio ormai ha contagiato (quasi) tutti.

Attesa

Mick Schumacher è passato indenne dal debutto in Formula 2 in Bahrain: non ha combinato nulla di eclatante, ha giustamente pensato ad accumulare esperienza senza strafare. È quello che gli si chiede in questo momento, anche se l'ingombrante cognome che si porta appresso è un costante pericolo



PARALLELISMI INTERESSANTI

Se alla Renault, a lato, Hulkenberg sopravanza Ricciardo e a punti gli è davanti per sei a zero, alla Ferrari Leclerc ha sbancato letteralmente in Bahrain, divenendo il nuovo idolo del popolo Rosso, anche per come ha saputo dimostrarsi ben più prestazionale sia in prova che in gara del compagno di squadra Vettel, nella foto grande

LAT

di sovraesposizione. Poi, la domenica pomeriggio, ha assistito alla gara dal box della Ferrari, insieme all'amministratore delegato Louis Camilleri. Ed a molti è parsa una "minaccia" a Sebastian Vettel, che tra l'altro proprio a Sakhir è incorso nell'ennesimo errore.

Perché minaccia? Perché si chiama Schumacher prima di tutto. E perché ha lo stesso manager di Leclerc, ossia quel Nicolas Todt figlio di Jean, che farà di tutto per monopolizzare i piloti in rosso di un futuro vicino...

Spunti

Dai punti della classifica piloti, arrivano i primi spunti per trascorrere una serata al bar sul tema compagni di team. Si può cominciare con Norris a quota 8 mentre Sainz è a quota 0, oppure con Magnussen, 8 punti pure lui, con Grosjean a secco. In alternativa: Stroll 2- Perez 1 o magari Albon 2- Kvyat 1. Scegliete il dato meno atteso e divertitevi. Per noi, che al bar abbiamo un tavolo fisso, il confronto più sorprendente è quello tra Hulkenberg e Ricciardo (6-0), considerando una serie di elementi



← e la grave difficoltà che pare stia incontrando Daniel con la Renault. Tenendo in sospeso, ovviamente, il 26-22 che separa Leclerc da Vettel dopo due gare.

Beckham

David Beckham è una star del mondo dello sport. Un atleta esemplare che ha fatto immagine nel calcio, la cui popolarità è aumentata con le pubblicità di prodotti di vario tipo, comprese le mutande di un noto stilista. In Bahrain, Beckham si è mosso da divo anche nel paddock, vezzeggiato da emiri e nobili locali. Poi ha assistito alla gara dal box della McLaren, festeggiando il sesto posto di Lando Norris.

Gufi

Gufi e gufetti, altroché. Circondano questa Ferrari sin dai primi metri del Mondiale. Li avete notati? Pronti a chiedere dimissioni a gridare allo scandalo dopo il primo Gp in Australia, ammutoliti dopo le qualifiche, demoralizzati a metà gara in Bahrain, ringalluzziti nel finale. Lo spettacolo è interessante, da seguire corsa dopo corsa leggendo qua e là, tra le righe di chi esterna, si scandalizza, fa finta di applaudire di fronte agli eventi.

Potenze

C'è chi ha misurato la potenza di tutti i motori, tramite speciali rilevazioni fonometriche ma non solo, nelle giornate del GP del Bahrain. Ed è risultato che Ferrari e Mercedes viaggiano alla pari sui 990 cavalli, contro i 965 della Honda e meno di 960 della Renault.

Dove sono andate a finire le promesse roboanti di Cyril Abiteboul, responsabile della Casa francese, che parlava di incremento di potenza e di affidabilità, se Ricciardo e Hulkenberg neppure hanno visto il traguardo per guasti imprecisati (e non rivelati) che già si conoscevano e non erano riparabili in tempi brevi?

Modestia

Uno dei piloti più immodesti e meno rispettosi della Formula 1 è certamente Max Verstappen. Sarà l'arroganza dei giovani, sarà la voglia di arrivare, ma i suoi giudizi sono sempre stati sopra le righe. Nell'ultima gara invece – udite, udite – ha dichiarato che “il podio sarebbe stato immeritato” perché la Red Bull aveva problemi di aderenza col posteriore. E – aggiungiamo noi – si prendeva un secondo di distacco a giro da Ferrari e Mercedes. Ma come la mettiamo ora che c'è il motore (Honda) e manca invece la macchina?

Misteri

Abbiamo spiegato come, da rilevamenti segreti, sia emerso che Ferrari e Mercedes viaggino sugli stessi livelli di cavalli. E allora da dove arriva quella “enorme potenza” del Cavallino, che Toto Wolff ha sbandierato ai quattro venti? Da dove esce quel “mezzo secondo di differenza in rettilineo” che il responsabile della Mercedes ha tenuto più volte a sottolineare? Questione di migliore aerodinamica della SF90 o dichiarazioni esagerate per puntare a qualcos'altro?



SUTTON-IMAGES.COM

PER VERSTAPPEN A SAKHIR IL PODIO SAREBBE STATO IMMERITATO!

È un momento interlocutorio per Verstappen, che non sta andando male ma non è neanche protagonista come vorrebbe: qui è con Helmut Marko, un mentore. A destra, Nico Rosberg all'opera con lo smartphone



LA PRESSE

Crisi

«Vettel è di nuovo crollato sotto la pressione. Deve trovare una via d'uscita». Lo ha detto Nico Rosberg nel ruolo di commentatore televisivo. Tra l'altro, proprio Nico è andato sotto il podio di Sakhir ad applaudire Hamilton.

A nostro avviso, Vettel dovrebbe agire in un modo molto semplice: farsi dare qualche consiglio (o qualche indirizzo) speciale proprio da Rosberg, che la pressione l'ha superata mettendo k.o. il pilota più forte dell'ultima decade. Dai, Nico, dagli la dritta!



DAVID BECKHAM AL TOP NEL GP DEL BAHRAIN

David Beckham ha calamitato attenzione nel paddock del Bahrain e poi ha avuto l'onore, a lato, di sventolare la bandiera a scacchi, a sinistra. Sotto, la cover del libro in cui e con cui Giancarlo Fisichella racconta la sua carriera



SUTTON-IMAGES.COM

Padrino

Quelli del Ferrari Club Vedano al Lambro, tutti vecchi, esperti, agguerritissimi appassionati, si stanno montando la testa. Già perché in occasione del cinquantesimo anniversario della fondazione, 2017, hanno organizzato un pranzo apposito "benedetto" da un padrino d'eccezione. Il suo nome? Charles Leclerc. Il quale trascorse un paio d'ore in amicizia, rispondendo a decine di domande, immediatamente adottato dai soci del club. I quali da allora considerano Carletto come una sorta di "figlio" battezzato ufficialmente in quella occasione. Bravi.

Premio

Vi farebbero comodo 5.500 euro? A noi sì, molto. E' questa la cifra (ma qualcuno è salito sino a 5.892) del bonus che hanno preso i dipendenti della Ferrari per la competitività mostrata nel corso del 2018, in base a traguardi aziendali fissati con i sindacati. Si tratta del bonus più alto della storia di Maranello. Domanda: che bonus avranno gli uomini della Gestione Sportiva se mai dovesse arrivare un titolo mondiale? Ma va anche ricordato che una volta erano gli stessi piloti del Cavallino a riconoscere un premio ai loro meccanici, quando arrivavano vittorie o traguardi importanti. Talvolta sotto forma di costosi orologi, altre volte sotto forma di contante che non faceva certo male. Sarà così anche oggi? Non ce lo rivelerà mai nessuno!

Letture

Poteva mancare il "consiglio per gli acquisti" della settimana da parte di Flobert? No. E infatti ve lo molliamo con l'entusiasmo di chi ha appena finito di leggere "Il profumo dell'asfalto" (Sperling Kupfer, 17,90 euro) che Giancarlo Fisichella ha realizzato con la penna sapiente e documentata di Carlo Baffi. Ci sono le esperienze di Fisico, ci sono tanti episodi, molti inediti, sulla F.1 degli ultimi anni, che aiutano a capire e ad entrare nel mondo dei Gran Premi dalla porta principale. La F.1 come romanzo (lo dice il sottotitolo) ma anche come realtà da scoprire.

Ricordo

La splendida esuberanza del giovanotto Leclerc ci ha ricordato quella del nostro caro amico Bernd Rosemeyer all'inizio della sua breve ma sfolgorante carriera. In particolare il suo bellissimo Gran Premio dell'Eifel 1935 quando giunse secondo con l'Auto Union alle spalle di Rudy Caracciola su Mercedes. La memoria vola verso quelle immagini e la nostra commozione prende il sopravvento se pensiamo a Bernd che ci viene incontro, dopo la gara, ci abbraccia e ci offre una coppa di champagne per poi confidarci la sua gioia nel guidare quell'auto strepitosa a motore posteriore.

Un vero e grande amico, lo diciamo con le lacrime agli occhi. Leclerc non è ancora di quella statura, non ci ha mai offerto champagne ma in qualche modo lo ringraziamo per averci fatto tornare con affetto e nostalgia allo splendore degli anni Trenta, a quella magnifica giornata trascorsa in pista con il caro, indimenticabile Bernd. ●

**LA SPLENDA
ESUBERANZA DEL
GIOVANOTTO LECLERC
RICORDA ADDIRITTURA
QUELLA DI ROSEMEYER
ALL'INIZIO DELLA SUA
SFOLGORANTE CARRIERA**





VERSO IL GP CINA

GETTY IMAGES



Febbre Leclerc

ALTRO CHE BAHRAIN MAN... LA CHARLES-MANIA È GIÀ REALTÀ! SOCIAL IMPAZZITI, TIFO FERRARI ALLE STELLE E CONCORDIA TRA GLI APPASSIONATI: IL MONEGASCO HA TUTTO PER DIVENIRE UN GRANDE FORGIATO DALLA ROSSA

di Mario Donnini

Interrompiamo l'usuale programmazione per un comunicato indifferibile di rilevanza sanitaria e, soprattutto, agonistico-passionale: è scoppiata la Febbre Leclerc.

Sì, facciamocene una ragione e entriamo senza preamboli nella questione, perché rappresenta la più grande novità nella F.1, dal giorno in cui nei Gran Premi Max Verstappen ha potuto disporre di una monoposto al top, in Spagna 2016, cogliendo subito la vittoria. Perché certe gare son come

annunciazioni laiche, liete novelle, ovvero serate innamoranti da vivere col cuore in gola, pronte a cristallizzarsi in promesse infinite, già ragionevolmente certe d'essere mantenute.

Il Gran Premio del Bahrain 2019 è trampolino che proietta Charles in una dimensione fino a ieri solo lontanamente ipotizzabile e in realtà del tutto inimmaginabile per quanto il monegasco sta suscitando entusiasmo tra gli appassionati, ovunque e specie nei social e, soprattutto, nel loggione nobile degli addetti ai lavori.

Manama son tanto felice!

E in effetti ciò che ha mostrato Charles Leclerc nel weekend del Bahrain ha del sensazionale e dell'entusiasmante. Il terzo posto finale, in fondo, è il più bugiardo, ingeneroso e meno attendibile dei giudizi, poiché generato solo da un calo d'affidabilità del propulsore Ferrari, all'interno di una SF90 al top quanto a prestazioni pure e adattabilità alla pista desertica.

Imprendibile nel primo settore e in grado di controllare sia sul giro secco in qualifica che sul passo gara la sfida fornita dalla W10, la Ferrari di Charles, a differenza del pilota, purtroppo non ha retto perfettamente alla distanza, ma presto potrà essere in grado di farlo, eccome. Intanto resta la prodezza del Principesco di Monaco, che nei primi minuti della gara bahrenita ha vissuto più emozioni e rovesciamenti di fronte di quanti un uomo normale possa averne in una vita intera. ▶

PROFILO DA PILOTA IN NETTA ASCESA

Lo sguardo dolce ma determinato, carezzato da un velo di lontana malinconia. Questa è l'alchimia di Leclerc che tanto sta piacendo ai tifosi della Rossa e non solo a loro...

IO HO LA FEBBRE
LECLERC





Quegli incredibili primi istanti

Dopo la pole da re, l'inizio gara non è buono. Al via Charles ha un'esitazione e viene bruciato immediatamente dal compagno di squadra Vettel. Non finisce qui, perché, tempo il battito d'ali di una farfalla, e a infilarlo è anche Bottas, il quale per la seconda volta consecutiva s'è avvia meglio del caposquadra Hamilton. Poi addirittura tocca a Lewis tentare di piazzare la terza pugnolata agonistica consecutiva in pancia al baby rosso, che, chissà, sembrerebbe quasi allo stremo dopo mezzo balletto.

Troppa pressione? Panico da palcoscenico? Ansia da prestazione? Ma neanche per sogno. Zitti e mosca. Ed è qui, pochi secondi dopo l'inizio del momento più delicato nella vita, nella carriera e nella stagione di Charles Leclerc, che il ragazzo reagisce, tira fuori gli attributi restando imperturbabile, con effetti devastanti sugli avversari.

Il bimbo non si perde d'animo, deglutisce e continua a respirare, mentre dà vita a una reazione immediata che non lascerà prigionieri.

Resiste a Hamilton, tanto per cominciare, spiegandogli con un paio di spigolate che proprio non ce n'è. Poi va alla caccia selvaggia di Bottas e, in men che non si dica, lo mangia.

Non finisce qui, perché dopo aver raggiunto Vettel lo mette nel mirino e, ignorando suggerimenti buonsensai provenienti dall'emisfero più ragioneristico del suo cervello e, ehm, anche dal muretto, volti ad attendere un paio di giri per studiare meglio la situazione, al sesto passaggio Leclerc Charles di anni ventuno rompe gli indugi e passa al comando.

Iniziando da lì in poi una galoppata a ritmo inavvicinabile, trasformatasi prima in intelligente trotto di gestione e infine, dall'allarme motore del 46esimo giro sui 57 totali, in malinconico paso doble della provvidenziale Safety-Car, che gli salva almeno il terzo posto finale.

Ma nel frattempo al ragazzo succede di tutto. In un fine settimana sontuoso, nel quale diviene signore assoluto delle Free Practice e delle qualifiche, oltre che battistrada sferzante in gara.

IO HO LA FEBBRE
LECLERC



L'opinionista più attendibile e sbilanciato? Lewis

Attenzione, adesso. La valutazione sull'exploit di Charles non deve diventare esaltazione irrazionale e paracula, ma agganciarsi razionalmente e saldamente alla realtà, alla concretezza e all'attendibilità di chi la formula.

E allora, per una volta, l'opinionista più schierato, chiaro e franco diventa, pensa te, Lewis Hamilton, il quale si rende protagonista di due comportamenti istintivi totalmente anomali per un campionissimo del suo blasone.

Punto primo, al 48esimo giro, mentre infila a destra la Ferrari ferita di Charles, gli rivolge un quasi impercettibile ma umanamente meraviglioso gesto con la mano sinistra, incredibilmente a scusarsi, mostrando solidarietà ed empatia per il problema tecnico che sta derubando il baby della vittoria.



fotografie GETTY IMAGES





È UN NUOVO PUNTO DI RIFERIMENTO
Tranquillo, concentrato e nello stesso tempo alieno alla pressione mediatica sempre più montante. È questo, a oggi, il miracolo di Charles Leclerc



Punto secondo, nel pre-podio, a salviette in mano, Lewis, già complimentatosi appena sceso di macchina, va da Leclerc e gli dice chiaramente che deve star tranquillo, non ha senso prendersela, perché ben presto avrà occasioni per consolarsi e per lui le gioie dureranno tanto, tantissimo, e saranno prodromi di una carriera bellissima.

Attenzione, Lewis non è uno da regalare recensioni a chicchessia, men che meno a un rivale. Anzi, è la prima volta in assoluto che l'asso di Stevenage si sporge così e pronuncia giudizi netti e sperticati sulle qualità di un giovanissimo avversario. Non è così che funziona, in F.1. Posticino squalesco in cui non ti infiocchetta complimenti tosti e gratis proprio nessuno, figuriamoci il più forte, a fronte d'un terzo posto finale, in sé e come tale, anonimo.

Il concetto di Febbre

E non finisce qui. Perché dal convulso - e, ovvio, col senno di poi deludente per Charles - finale del Gp del Bahrain in poi, non accenna a calare l'ondata emotiva nei confronti della giovanissima guida della Ferrari, che riscuote il pieno di consensi in ogni dove, dagli immancabili bar sport ai virtuali ritrovi dei social, laddove Charles Leclerc diviene improvvisamente il motivo in più per tornare a entusiasmarsi in quota Ferrari e, come minimo, per rimettersi davanti alla Tv nel prossimo Gp di Cina, mordendosi le unghie, strafatti d'ansia bella.

Ed è così che l'euforia endorfinica che lo accompagna diviene qualcosa di speciale, di galvanizzante e accalorante, tanto da rassomigliare, nei sintomi e negli entusiasmi, a una vera e propria Febbre



nei confronti della nuova stella in divenire di marca Ferrari.

Già, ma cos'è una Febbre, nella civiltà delle corse? Be', è la cosa più bella e leggendaria che possa capitare nei confronti di un pilota e del suo popolo. E a oggi di precedenti sintomatologici se ne conoscono pochissimi.

Presumibilmente due. Tazio Nuvolari e Gilles Villeneuve. Anche se è col secondo che nasce il termine trovando cittadinanza nelle enciclopedie medicorombanti e la meravigliosa patologia emotivo-dinamica viene censita, glorificata e financo accudita.

Vi rimandiamo alle vicine e seguenti pagine del Cuore da Corsa di questo numero, non a caso dedicato alla Febbre di Villeneuve, per rinfreschi di memoria, rimandi o, più semplicemente, per un riassunto delle puntate precedenti, per chi vuole scoprire e gustare da capo e ab origine il fenomeno. Il quale si riassume in pochi e felici concetti: la Febbre non si prova per un campione affermato, ipervittorioso, certificato e iridato. No, la Febbre è trascinante sentimento di trance emotiva che avvolge e spinge un pre-campionissimo a fronte delle sue mere potenzialità, già da sole capaci d'incantare.

È scommessa immensa, mare di lava che accompagna un ragazzo prima ancora che venga sommerso da coppe, trofei, gloria e soldi. Chiamiamola pure sostanziosa apertura di credito a fronte di una

QUELLA RECENSIONE DI HAMILTON

Dopo aver fatto sfracelli in pista, sopra, malgrado la sfortuna finale della mancata affidabilità, Charles nell'immediato dopo gara del Bahrain ha goduto non solo dei complimenti di Hamilton, nell'altra pagina, ma anche di frasi inusuali e sbilanciate da parte dello stesso Lewis, il quale riconosce nel ragazzo della Ferrari un pilota destinato ad una luminosissima carriera

semplice ma rarissima, quasi unica e riconosciuta vocazione all'impresa. Indipendentemente e ben al di là dal fatto che essa sia già stata concretizzata.

Tutto chiaro, no? E così ecco bello spiegato perché dopo Villeneuve eccoci qui a fare i conti con quella che sembra tanto e già è la Febbre Leclerc.

E, attenzione, Charles non ha nulla in comune con lo stile di vita e di corsa di Gilles. Zero. Al volante in Bahrain e pure in F2, così per dire, sembrava più Jim Clark che Gilles, quanto a pulizia, determinazione e capacità di regolare i conti in un battibaleno, andando subito in fuga per la vittoria. Però, però...

La favola sua

Già, oggi come allora lo strepitoso Charles di Sakhir con Gilles condivide un dna ben più decisivo e inorgogliente. Quello d'essere l'unica, vera, grande, immensa scommessa sul piano umano della Ferrari, contro tutto e tutti.

Gilles veniva dal nulla e così il monegasco.

In una Rossa che da Schumi in poi come schema strategico offensivo ripeteva in modo salmodiante quello di comperare, sborsando un oceano di dollari, il migliore sulla piazza - vedi il Kaiser e poi Alonso e poi Vettel -, possibilmente per farlo vincere, Charles è frutto di una linea nuova.

Di un ritorno al futuro che sa di passato, oh yes,



di dottrine enzoferraresche di stretta osservanza. Prendi un ragazzo, pagalo poco, curalo tanto e cerca di farlo diventare il migliore. Se riuscirà e riuscirai, potrai gestirlo e avere il massimo del merito per il tuo marchio. Ma non farlo mai sentire intoccabile e affiancagli uno che gli dia fastidio, perché il campione tranquillo è già tristemente mezzo campione.

L'essenza della fascinazione per Leclerc

Ecco. Charles Leclerc quest'è. Ragazzo pazientemente fatto crescere con gli antichi metodi della premiata ditta. Il Mulino Rosso che sforna antichi e freschi sapori perfino meglio di quello bianco. Leclerc non è solo uno che va forte. No, è l'estrinsecazione e la reviviscenza dell'orgoglio Ferrari. Della capacità di forgiare uomini, non solo macchine. Di creare contender e astropiloti partendo da un mero talento postadolescenziale. C'è un che d'antico e nuovo, d'avita e fresco, di culturalmente e infinitamente Ferrari nel dna di Charles che rappresenta qualcosa d'un diverso narrativo e filosofico rispetto alle storie e ai corteggiamenti che la Rossa ebbe con la razza già padrona dei Prost, Senna, Schumi, Alonso e Vettel medesimo. Leclerc non è il pilota sognato e quindi, nella maggior parte dei casi, comprato dalla Ferrari. Leclerc è una Ferrari. È puro Umanesimo Rosso con due braccia, due gambe e una bella testa, fortunatamente tutta sua. E noi dai tempi di Lauda attendiamo un iridato pazientemente inventato e costruito dalla Ferrari.

Una storia che mette un nodo in gola

La tragica perdita dell'amico e mentore Jules Bianchi, la scomparsa del genitore a sua volta ex pilota, la vocazione al transfert struggente, la mission esistenziale vissuta come beffa e reazione a quanto bastarda può essere la vita con chi ami e ti ama, il rivolgere gli occhi al cielo nei momenti vissuti da dominatore ma anche da ragazzo umanamente e affettivamente solo rispetto ai punti di riferimento esistenziali più cari, fanno di Charles una bella persona, per la quale non si può non provare trasporto, empatia e voglia di rifilargli un semplice, onesto, fortissimo e sentito abbraccio. Sì, ha tutto per piacere a tutti e perfino altro per gratificare il pubblico femminile, il che non guasta mai.

Le prospettive reali

Certo, adesso bisogna anche dare un salutare colpetto di freno e evitare d'esagerare quanto a pressioni, strilli da stadio e celebrazioni premature. Perché Charles merita - e ci mancherebbe -, anche la sola cosa di cui ora ha davvero bisogno: la tranquillità. E accanto alla serenità, merita pure una Ferrari che non si rompa più o quasi.

Ecco, diciamolo: in questo momento, in verità, i destini agonistici e la glorificazione del pilota dipendono dalla competitività che saprà mantenere e dall'affidabilità che potrà raggiungere la Ferrari Sf90.

Trovate e incardinate quelle, ne vedremo delle belle. Magari a partire dalla Cina.



Morfologia e fisiognomica illuminanti

E proprio apprestandoci a seguire la discesa di Shanghai - alla fine della divertita disanima di questa neocensita nuova patologia febbricitante della e dalla quale nessuno cerca vaccino -, vale la pena sottolineare un altro paio di aspetti che spingono a guardare con voglia matta ciò che

ci riserva la sorte dietro l'angolo, per altri intensi motivi. Cioè questi.

Charles Leclerc è uno che in poco tempo ha dimostrato d'avere una personalità e una spina dorsale al titanio. Un anno fa partiva in fondo in Bahrain su un'Alfa-Sauber, sverniciato di tre decimi dal compagno Marcus Ericsson. Okay, niente paura.

Ci si è messo di buzzo buono a risalire e curva dopo curva, gara dopo gara, è finito a ridosso dei migliori. Poi eccoti la Ferrari. Stessa storia. E allora viene da dire che la cosa più michelangiolesca e monumentale mai vista di lui, be', è una mezza battuta e mezza no, sono le palle di Leclerc. Gli attributi più metallici mai visti in F.1 da un baby in Ferrari, nella storia moderna della F.1.

E occhio perché nei Gran Premi la Rossa è una macchina filosoficamente e fisicamente ben diversa da tutte le altre, in quanto unica monoposto la quale al tocco diretto scotta più il volante del motore. E le mani di Charles a oggi sembrano uscite dalle cure cremose e profumose d'un'estetista, tanto sono lisce e indenni.

Lui è così. Lo vedi in Tv e sembra piccolo e indifeso. Quasi minuto, dalla storia e dallo sguardo umido-ceruleo e dolcemente velato di malinconia. Lo vedi nella realtà e supera tranquillo il metro e ottanta, ha il vitino da vespa ma le spalle da nuotatore bello ignorante e una retroculosa tignosa e consapevole negli occhi, da far paura.

Dai, questo non è un pilota qualsiasi.

È una serie televisiva, è il Trono di Spade incrociato con Lost e Breaking Bad, sembra la promessa che si vivranno tante volte davanti alla Tv col cuore in gola, tra hype, cliffanger, twist, incazzature, esaltazioni, colpi di scena, capovolgimenti di fronte, possibili gioie meritate e tanta, immensa passione.

Con Binotto e i Rossi che hanno tutto per supportarlo e regalarci quella che adesso sembra sempre più una meravigliosa realtà lontana solo due passi. Anzi, due linee.

Due linee di Febbre. ●



LAT

di **Mario Donnini**

Quarant'anni esatti sono passati dall'incubazione del morbo e per una volta, quasi facendo il verso al grande Luciano Onder e a Medicina 33, oggi parliamo di Febbre. In particolare della più speciale ed entusiasmante delle sue manifestazioni: la Febbre Villeneuve.

Rara, trascinate e irrefrenabile affezione che comincia a colpire il tifoso - non necessariamente ferrarista ma trasversalmente passionale, oltre che appassionato di corse strappacuore -, al termine della stagione 1979.

E che dilaga per quasi tre stagioni, salvo trasformarsi nel simulacro d'un'emozione forte, intensa, a tratti emulabile e recidiva, sì, ma mai eguagliabile davvero, tuttavia citabile e revivescente.

In quanto non ne esisteranno di campioni più tali e quali nello stile al suo soggetto e oggetto prezioso: Gilles Villeneuve da Saint-Jean-sur-Richelieu, Canada, pilota ufficiale della Ferrari a partire dal Gp del Canada di due stagioni prima, anno di grazia 1977, in sostituzione del dimissionario neo-campione del mondo Lauda Niki.

Come andarono davvero le cose?

La Febbre di Villeneuve nasce e si propaga in due modi. Il primo banale, furbo, para-commerciale e quasi burocraticamente innocuo.

Poi il virus muta, si fortifica, diventa aggressivo trasformandosi in simpatica e benefica pandemia, alla quale nessuno vorrebbe sfuggire e dalla quale ben pochi saranno risparmiati, nonché a essa indifferenti.

Ma procediamo con ordine.

Nella primavera 1979 gli organizzatori del Gran Premio del Canada concordano con lo sponsor ufficiale Labatt - ossia la birra locale -, una potente campagna pubblicitaria legata al nuovo idolo dell'automobilismo nazionale, Gilles Villeneuve, vincitore dell'edizione precedente: le flamboyant pilote canadien qui a fait les beaux jours de la Scuderia Ferrari.

Manifesti, adesivi, depliant, flyer da ogni parte, perfino nelle scuole. Il messaggio arriva bello chiaro e felice: "J'ai la fièvre Villeneuve".

Sì, ho la febbre Villeneuve.

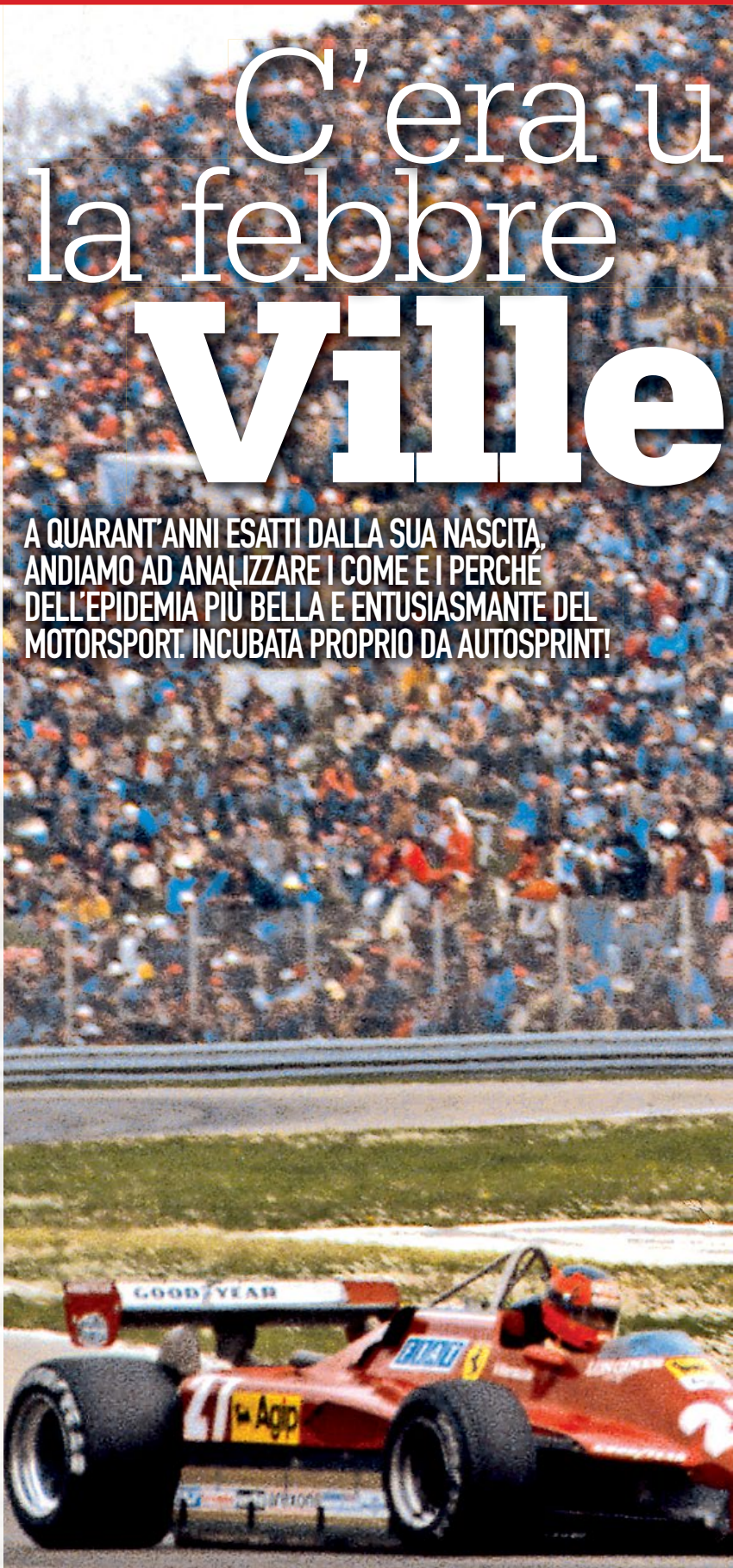
Ma il Paziente Zero? È Marcello Sabbatini

E siamo allo stadio uno. Robina da niente. Sembra una semplice campagna pubblicitaria come tante, ma improvvisamente si trasforma in qualcosa d'altro e di ben diverso, perché a essere colpito, come in tutte le pandemie che si rispettino, è uno storico, leggendario e telescopico Paziente Zero: il supergiornalista Marcello Sabbatini.

Lui. Il Direttore di un Autosprint capace di arrivare a 240mila copie di venduto, in occasione del numero successivo al Gp d'Italia 1979, quello che segue il mondiale vinto dalla Ferrari e da Jody Scheckter, fedelmente scortato a Monza dal compagno e amico Gilles Villeneuve. Ossia, guarda caso, il numero

C'era u la febbre Villeneuve

A QUARANT'ANNI ESATTI DALLA SUA NASCITA, ANDIAMO AD ANALIZZARE I COME E I PERCHÉ DELL'EPIDEMIA PIÙ BELLA E ENTUSIASMANTE DEL MOTORSPORT. INCUBATA PROPRIO DA AUTOSPRINT!



L'AFFEZIONE ENTUSIASMANTE NACQUE TIMIDAMENTE IN ATTESA DEL GP DEL CANADA 1979, CON UNA CAMPAGNA PUBBLICITARIA DELLA BIRRA LABATT PRONTA A LANCIARE LA FEBBRE VILLENEUVE. IN ITALIA IL DIRETTORE DI AS MARCELLO SABBATINI CAPI IL POTENZIALE DEL CONCETTO E LO TRASFORMÒ IN UN CREDO CHE SAREBBE DIVENUTO ELEMENTO FONDANTE DEL MITO GILLES

una volta neuve



GILLES LEGGENDA STRUGGENTE

Villeneuve ai Caschi d'Oro 1979, sopra, a Fiorano con la T2 e col Drake, a destra. A sinistra, la cover di As che lancia la Febbre e, sotto, Gilles con Sabbatini. Nella foto grande, è a Imola 1982



fotografie ACTUALFOTO



di Autosprint che precede di pochi giorni l'attesa e pompatissima corsa canadese, nella quale Gilles sarà secondo dietro alla Williams di Alan Jones.

La Febbre arriva in Italia su As il 16 ottobre 1979

Marcello Sabbatini, in quel momento, è tante cose. Adesso se a uno gli danno del giornalista, quello si può pure mezz'offendere. Al tempo no, la professione ha ancora dignità forte e inattaccabile, a prescindere. Eppoi Marcellone è anche qualcosa di diverso e molto di più d'un semplice bravuomo dell'informazione.

No, lui dirige un giornale quasi fosse un partito, è pervaso dal sacro fuoco delle battaglie ideali, gode a schierarsi, a scendere in campo, preferibilmente attaccando i leccchini dei poteri forti - i famigerati leccobardi - e, peggio ancora, direttamente e frontalmente, i poteri forti medesimi. E più potente è il nemico, più bella e audace è la pugna e avvincente la vittoria che gonfia il cor.

Di converso, quanto più tatticamente debole è il soggetto da difendere, tanto più eroico e immortale è l'agone promesso e permesso.

In uno scenario del genere, l'arrivo di Gilles Villeneuve sulla scena rende il canadese stesso immediatamente legittimo sposo e manico prodigio per una nuova, entusiasmante e indimenticabile battaglia di e su Autosprint.

Gilles, la scommessa

E questo è niente, poiché Villeneuve è forse la più grande scommessa nella quasi centenaria vita di Enzo Ferrari.

Il Drake nell'intensissimo 1977 si separa da Niki Lauda, bi-campione iridato da lui costruito più robotico, giovane, esoso e insolente, per dare fiducia e abbracciare le sorti di un semiconosciuto privo di blasone, povero, mediaticamente nullo, promettente ma desolatamente digiuno di Formula 1, politica, giochi di palazzo e sponsor.

Ingaggiare Villeneuve è un passo nel buio che solo uno con le spalle larghe come Enzo Ferrari può permettersi. Spingerlo a tifar, difenderlo, esaltarlo contro tutto e tutti, è invece roba fatta apposta per uno come Marcellone.

L'ode di un magico e magista sciamano-patriarca, solo apparentemente urlatore e in realtà per dutamente invaghito d'un'idea, di un sogno, di un consapevolissimo grido di libertà che giorno dopo giorno, irrazionalmente, irresistibilmente, implacabilmente abatteranno barriere, pregiudizi, perplessità e felpate cautele, trasformandosi nel più colossale, condiviso e unificante innamoramento in bianco nella storia delle corse.

In quel 1979 tutto cambia per sempre

Attenzione, Gilles Villeneuve all'inizio con la Ferrari fa danni e fatica a più non posso. Si prende coi veterani della F.1, picchia forte, con incidenti spettacolari, drammatici, perfino tragici. Ma mica una volta e neanche solo due. No. Di più.

Lottare con Ronnie Peterson, campione corretto ma terrificante quanto a combattività o provare a doppiare l'arcigno Clay Regazzoni a Long Beach 1978, che quando vede negli specchietti la sua ex ama-



**CORSI E RICORSI
ALLA VOCE FEBBRE**

La Febbre nasce nel 1979, nella foto grande, con Gilles al fianco del compagno di squadra Scheckter, che diverrà campione del mondo. Sopra, Gilles nel 1981 mette addirittura il termometro sulla tuta, mentre nel 1996, al debutto di Jacques in F1 su Williams nel Gp d'Australia. As cita l'affezione di (e per) l'amato papà... Al centro Gilles e Pironi in lotta a Imola 1982

ta Ferrari condotta da un altro non è così felice di far sconti, ecco, diciamo pure che son cosine da farsi venire l'ansia, piegando sempre più telai Ferrari, aperture di credito e opportunità a disposizione. La vera riscossa di Gilles Villeneuve avverrà proprio a casa sua, a Montreal 1978, la prima volta in cui la F.1 corre sul tracciato amico di Notre Dame, in luogo del gotico e terribile Mosport.

L'Aviatore, così soprannominato perché i suoi spettacolari crash mostrano più d'una volta tonitruanti propensioni al decollo, finisce col vincere la corsa che forse avrebbe meno meritato.

Visto che viene dominata fin lì in lungo e in largo da Jean-Pierre Jarier supplente in casa Lotus, ma costretto al ritiro per un sasso che gli rovina il radiatore, che gli cuoce il motore che al mercato suo padre comprò.



DALLE MOTOSLITTE AI FASTI DELLA F1 IN FERRARI

Sopra, Gilles ai tempi delle motoslitte e, sotto, in volo dopo la toccata con Peterson nel Gp del Giappone 1977. In basso con la Ferrari 126 Ck nel Gp del Canada edizione 1981



fotografie ACTUALFOTO



Lo strano destino del mito Gilles

Insomma, per farla breve, la Febbre di Villeneuve è affezione strana, che sublima un pilota, un esempio e un campione in divenire, che al momento non ha iridi, coppe e riconoscimenti a iosa, in cascina - né ahimé, ahilui e ahinoi - nel suo caso li avrà mai - ma può contare sulla magia emozionale delle sue gesta, della sua filosofia oltre il limite, sempre e comunque. Sul talento innato, unito a una vocazione omerica al sacrificio senza paura, all'interno d'una scala di valori nobile e condivisa.

Cristo, come si fa a restare insensibili, a uno così? Non si deve, non si può.

E non è vincendo, che Gilles provoca la Febbre, ma provandoci.

Non è il cosa o il quanto, che arrapa, ma il come.

Tanto che quando il virus si propaga, di fatto Cit-



tanuova in realtà ha appena perso il mondiale vantando solo 4 vittorie iridate all'attivo, due delle quali in Italia non sono state trasmesse neppure in diretta televisiva.

No, Gilles nel 1979 e pure dopo non piace per come vince, ma - come Nuvolari e ma anche per ragioni sue - è uno che entusiasma per tutt'altri motivi.

Il secondo posto più bello nella storia dell'Uomo

Sei giri e circa 7 minuti alla fine del Gp di Francia. Digione, 1° luglio 1979. In testa Jean-Pierre Jabouille su Renault procede sereno, pregustando il primo successo del motore turbo in F.1, per giunta davanti al pubblico di casa. Ma a circa 15" dietro di lui sta per avvenire l'imprevedibile. Lo scoppio di sogno. Gilles Villeneuve su Ferrari è 2° e si ritrova attaccato agli scarichi René Arnoux con l'altra Renault, che ha appena fatto segnare il giro più veloce a 197,802 km/h di media. Gilles pare spacciato. Okay, perdere un 2° posto non dovrebbe essere problema. Ma Villeneuve non la pensa così e Arnoux vede la faccenda esattamente come lui. Scia piena di René, sul rettilineo piatto, sterzata secca d'uscita e frenata in vista della piega destrorsa. Villeneuve risponde: tre quarti di curva all'esterno. Non molla. E subito diventa la cosa più grande che René Arnoux abbia mai visto riflessa negli specchietti, in vita sua. I due piombano in un'altra dimensione, sembrano dar vita a un torneo medioevale in cui i cavalieri corrono dalla stessa parte ma non per questo possono evitare d'urtarsi col clangore di ruote e cerchi che s'arpcionano quasi fossero scudi e picche.





Scie infinite, inchiodate in cui gli sbuffi di caucciù nebulizzato delle Michelin paiono ormai incenso sacrificale di un rito antico, in cui è in palio non un posto sul podio ma l'orgoglio, la dignità stessa di due piloti venuti dal nulla. Dalle nevi delle motoslitte, piuttosto che dalla buca di un'officina.

Sono entrambi nel cerchio magico e spietato del gioco, dove il tempo è sospeso e tutto può accadere. C'è chi conta le volte in cui le monoposto si toccano, in quei 6 giri, e ciascuno azzarda un numero, mai inferiore a cinque.

Nella telecronaca Rai, Mario Poltronieri, compassato signore della vecchia scuola, perde improvvisamente il controllo di se stesso e didascalizza quel che stanno facendo quei due, gridando a squarcia-gola come vendesse pesce fresco agli avventori palermitani di Ballarò.

Il mondo dimentica Jean-Pierre Jabouille che vince, invisibile e filato zero, mentre gli ultimi secondi di corsa consegnano alla leggenda Gilles e René: 2° il canadese e 3° il francese

Ma chisseneffrega del verdetto. Perché in fondo il risultato non importa.

Nella memoria di tutti c'è come una poesia sospesa, l'immagine ballonzolante con una macchia gialla e una rossa che caracollano e s'inseguono all'infinito. Perse in un moto rotatorio e coraggioso attorno ai saliscendi di Digione a recitare quella che non sembra ormai solo una corsa ma la poesia di un pomeriggio che per molti, da quel giorno, non finirà mai più.

Il senso della Febbre

La Febbre vuol dire cose belle assai. L'essudato esistenziale, l'estratto nobile delle competizioni non è la vittoria, ma la lotta. Chiunque, nel finale, potrà recitare la parte del buono a patto che il cattivo fino all'ultimo sia disposto a fare la sua parte, in una trama in cui nessuno è buono e cattivo fino in fondo. Ecco perché quei minuti conclusivi di Digione 1979, con gli spettatori tutti in piedi, due macchine al comando - ma solo delle nostre viscere -, Poltronieri col cuore in gola e Forghieri ai box che balla il twist, non sono una gara, ma un simbolo. Una lezione. Un inno bello ai sogni mai rinnegati.

Questo è l'humus, il brodo primordiale in cui pullulano batteri che genereranno di lì a poco la Febbre e che Marcello Sabbatini saprà sontuosamente nobilitare. Facendo surf mediatico sull'onda montante della commozione adrenalinica del Gilles sconfitto e mai arreso su tre ruote a Zandvoort e col cuore in mano a Monza, nel difendere l'amico Jody, perché una promessa è una promessa e un amico è per sempre.

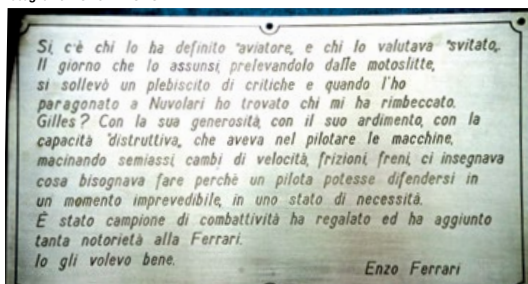
Quella malattia bellissima

Fermiamoci qui, non andiamo oltre. Da lì in avanti, da fine 1979, in poi, da quando la Febbre è realtà segnalata in ogni presidio passionalmente sanitario, tante altre imprese baceranno l'epopea breve e magica di Gilles.

Altri giorni strani, delusioni, rovesci, esaltazioni, glorificazioni vicine e solo sfiorate, con la tragedia a Zolder 1982 purtroppo resa inevitabile dalla sorte maligna, in un clima avvelenato.



fotografie ACTUALFOTO



**AMATISSIMO
DA ENZO FERRARI**

Sopra, Gilles nella sfida contro l'aereo F-104, a Istrana e, a sinistra, una significativa frase dedicata al campione da Enzo Ferrari, che più di tutti seppe credere in lui



**UN CAMPIONE
CHE MERITAVA DI PIU'**

Sopra a destra, il tifo degli appassionati per Gilles Villeneuve, capace d'incarnare una filosofia di vita oltre che uno stile di guida. In basso, Gilles festeggia a Monaco 1981



Ma no, dai, noi ora stoppiamoci prima. Esattamente e giusto a quarant'anni fa.

Per capire. Per ricordare. Per gustare e rivivere l'afflato nobile della F.1 d'un'altra epoca che avrebbe raccontato la sua ultima favola fatta non di coppe, soldi, azioni e asset, ma impastata di valori umanissimi e fondanti quali coraggio, abnegazione, correttezza e senso del cuore oltre l'ostacolo.

In questo e per questo fu grande Gilles Villeneuve e la di lui Febbre - considerata tale perché dilagante, inspiegabile, accaldante e mai più padroneggiabile -, di cui Marcellone Sabbatini fu cerimoniere geniale e benemerito, oltre che commovente e scatenato untore autosprintiano.

Tra adesivi, gadget, corsivi, richiami e perfino uno spannometrico termometro, donato simbolicamente a Gilles, in occasione dei Caschi d'Oro 1979.

E noi qui a non dimenticare, ancor oggi, tutto ciò. Perché l'amore più bello e vero è quello che non ha più speranze e s'infiamma solo della tenacia tenera e struggente del ricordo. Che avvampa ormai quale antica e quasi inspiegabile malia, capace ancora di scaldare l'anima, malgrado tutto e tutti. Sì, malgrado quanto cristallizzi la morte e poi, peggio ancora, malgrado quanto consumi la vita.

Ma qualcosa resta. A mezz'aria. Nella città delle corse, pur sempre ammorzata di e da un che di non più dimenticabile e sublimante, tipo la Venezia contagiata di Thomas Mann.

Proprio come se fosse una, anzi, La Febbre. ●



QUESTA BMW HA FATTO TANTA STRADA, MA È RIMASTA SEMPRE LA STESSA.

GRAZIE AGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DI SERVIZIO DI VALORE, IL TEMPO SEMBRA NON PASSARE MAI.

Vieni su bmw.it/serviziodivalore e scopri l'offerta più conveniente per la tua BMW con più di quattro anni. Ti bastano la targa e pochi minuti.

SERVICE E MANUTENZIONE

La nostra offerta



RIPARAZIONE

La tua scelta



Servizio di Valore BMW è riservato ai possessori di BMW Serie 1 (E81/E82/E87/E88/F20/F21), BMW Serie 2 Active Tourer F45, BMW Serie 3 (E46/E90/E91/E92/E93/F30/F31/F34), BMW Serie 4 (F32/F33/F36), BMW Serie 5 (E60/E61/F10/F11), BMW X1 (E84), BMW X3 (E83/F25), BMW X5 (E70/F15), BMW X6 (E71) e BMW Z4 (E89) immatricolate entro il 31/12/2015. Sono esclusi i modelli M e le versioni speciali. L'offerta è valida fino al 30/11/2019 presso i Centri BMW Service e le Concessionarie BMW aderenti.



VERSO IL GP CINA

Charles nel mirino

E DOPO IL MEZZO MIRACOLO NEL DESERTO, ORA LECLERC DIVENTA L'OSSERVATO SPECIALE IN VISTA DELLA GARA DI SHANGHAI, DOVE LA FERRARI SF90 È ATTESSISSIMA...

di Alessandro Gargantini

GETTY IMAGES





**UNA STUPENDA NOVITÀ
PER QUESTO CAMPIONATO**
In Bahrain i colpi d'orgoglio Rosso sono stati due: quello della SF90 vista bella competitiva sia in qualifica che in gara, anche se non ancora affidabile al cento per cento, e il sontuoso Leclerc

L'ultimo frame del Gran Premio del Bahrain vede protagonisti gli uomini Mercedes, al termine di una corsa che, in linea con le ultime stagioni, si è rivelata ad alta tensione. Hamilton e Bottas hanno nuovamente guardato tutti dall'alto al basso, pur a gradini invertiti, anche sul podio di Sakhir, ma l'espressione di sicurezza vista nei loro occhi in Australia è parsa soltanto un lontano ricordo. Perché questa volta il risultato della pista è stato bugiardo e a prevalere non sono stati i più forti. La tempesta nel deserto è stata scatenata da Leclerc, un ragazzo che ha solo ventidue Gran Premi alle spalle, ma che ha saputo riaccendere la passione dei tifosi della Scuderia Ferrari con una guida impeccabile e con un atteggiamento sicuro, che lo ha visto superare un Vettel in chiara difficoltà dopo soli cinque giri di corsa e conquistare la leadership del secondo atto del mondiale. Due ingredienti che l'avrebbero legittimamente portato a vincere il primo Gran Premio di una carriera che si prospetta assai luminosa senza quel calo di potenza che gli ha tagliato le gambe sul finale. Sul deserto dell'isola del Bahrain ha soffiato forte e impetuoso un vento di novità che porta il nome del ragazzo del Principato, al quale sono bastate due corse per entrare nel cuore dei tifosi ed essere adottato come loro beniamino. Perché alla sua immagine fresca e pulita Charles può sommare un indiscutibile talento e una precocità straordinaria che gli hanno consentito in tempi rapidissimi di conquistare un volante nel line-up Ferrari, di puntare dritto al successo già in occasione del suo secondo Gran Premio con la SF90 e ora anche di essere indicato come l'uomo in grado di mettere in soggezione Hamilton e tener testa ad un'armata solidissima come quella diretta da Toto Wolff. Il mondiale punta dritto verso la Cina, dove l'osservato speciale non può che essere il pilota di Montecarlo, dal quale i tifosi si aspettano nuovamente emozioni forti che alimentano la loro passione. →

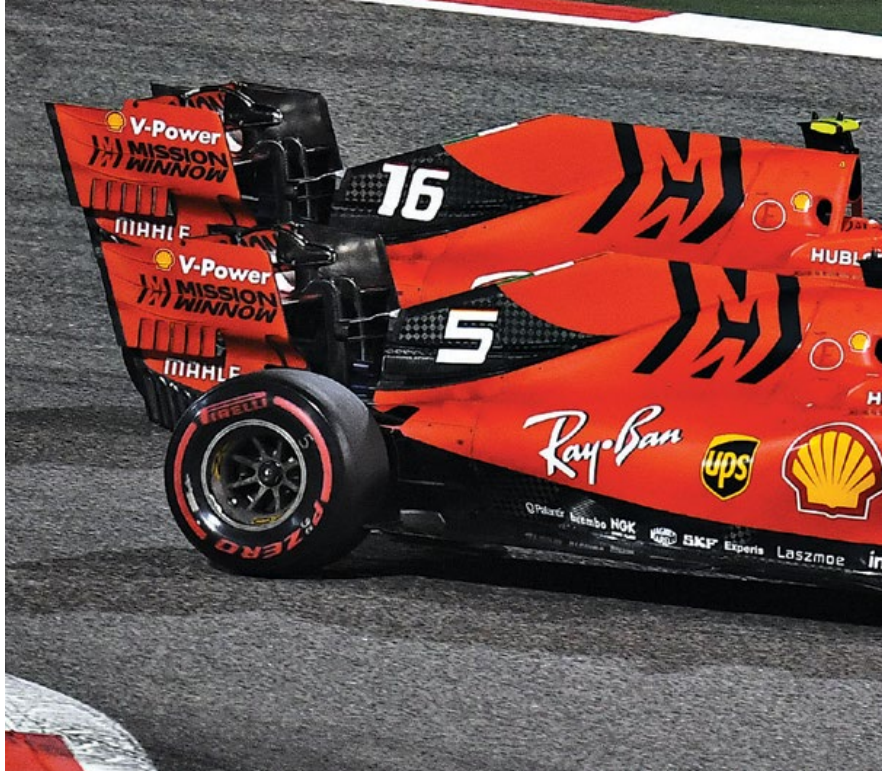


Charles e il suo percorso di crescita da rispettare

Se da un lato Leclerc ha saputo riaccendere la passione degli appassionati, ferraristi e non, dall'altro bisogna tener presente che ha solo una stagione intera di F.1 alle spalle non si deve commettere l'errore di pensare che il pilota imprevedibile di Sakhir si possa esprimere sempre nei medesimi livelli. Il monegasco potrà nuovamente sorprendere, ma è fisiologico che stia attraversando una fase di crescita della sua carriera che potrebbe portare naturalmente momenti di discontinuità. Charles va rispettato nella sua crescita, evitando di creare attese irragionevoli o di metterlo sotto una pressione eccessiva. Può rassicurare il fatto che negli anni scorsi il trend del ventunenne non abbia mai incontrato pause, ma la F.1 è un palcoscenico molto più complesso rispetto alle serie minori, che pone insidie e pressioni fuori dal comune con le quali tutti i suoi colleghi hanno dovuto fare i conti. Charles ha sempre gestito molto bene le pressioni dall'esterno, ha una maturità fuori dal comune considerando la sua età, ma va valutato all'interno di un processo di crescita del quale non si conoscono ancora i limiti. Ricordiamo tutti la personalità con la quale Leclerc ha gestito l'ingresso prima nella F.1 e come ha saputo reggere dal punto di vista emotivo a grossissime difficoltà in ambito familiare. Non si può non pensare al 2017, quando a Montecarlo Leclerc corse con il cuore in gola a causa delle preoccupazioni per lo stato di salute di papà Hervé, le cui condizioni erano peggiorate, ma che voleva rasserenare con un successo nella corsa di casa. Dopo aver siglato la pole-position, Leclerc fu costretto al ritiro quando era saldamente al comando della corsa a causa della rottura d'un tirante dello sterzo. Charles non poté regalare l'ultimo successo al padre, che scomparì in vista dell'appuntamento successivo di Baku. E sul gradino più alto del podio in terra azera dove Leclerc ritrovò prontamente la via del successo, tra le lacrime di commozione il primissimo pensiero fu per papà Hervé. L'altra persona che non c'è più e che ha avuto il medesimo peso del padre nella crescita di Charles è Jules Bianchi, che ha fatto a Leclerc da fratello maggiore e dal quale il monegasco ha finito per ereditare il testimone.

In Bahrain Leclerc ha messo tutti nell'angolo

La doppietta della Scuderia Ferrari è sfuggita a causa di un problema tecnico occorso al propulsore di Leclerc e di un errore di Vettel, ma la sensazione che quest'anno le Rosse saranno un avversario durissimo per le Freccie d'Argento lo si è capito chiaramente. Su un tracciato standard nelle sue caratteristiche si sono riviste le SF90 che avevano spaventato tutti nei pre-season test. A Sakhir il mondiale ha riproposto il copione che si era interrotto a Barcellona, con le monoposto della scuderia diretta da Mattia Binotto che si sono rivelate superiori ogni qualvolta sono uscite dalla corsia box. In Medio Oriente si è rivistata una Ferrari in gran forma, che ha creato le condizioni ideali affinché il talento, non ancora esplorato nella sua magnitudine, potesse emergere. Alla seconda apparizione su una monoposto della Casa del Cavallino, il ventunenne pilota del Principato ha dato una prova di forza tale



fotografie GETTY IMAGES

da mettere tutti nell'angolo, dall'iridato Hamilton al team mate Vettel. L'esito del Gp del Bahrain ha una portata che va ben oltre l'ordine d'arrivo. La corsa nel deserto rimarrà nella memoria dei tifosi come quella della consacrazione di Charles Leclerc, un ragazzo che con poco più di venti Gran Premi alle spalle ha saputo tenere a bada due piloti che insieme sommano nove titoli iridati.

Vettel, è il momento di voltare pagina

Vettel, oltre ad avere perso il confronto diretto con Charles, ha il rammarico di aver bruciato una vittoria comunque certa per la Casa del Cavallino con un errore figlio di una serenità smarrita nel corso della passata stagione e non ancora ritrovata. Il disagio del tedesco ogni volta che incontra sulla sua strada Hamilton è evidente. Ricordate quando Sergio Marchionne sottolineava l'anomalia di avere un pilota tedesco dal temperamento latino? Ecco, il compianto ex numero uno del gruppo FCA aveva perfettamente descritto la realtà. Vettel dovrà fare della presenza di Leclerc un punto di forza se vorrà riprendersi il suo ruolo di pilota di riferimento della Ferrari. Il quattro volte iridato ha certamente le qualità per farlo e non ci sarebbe affatto da sorprendersi se a Shanghai lo vedremo in gran spolvero e in grado di lottare per la vittoria. Perché è un punto di forza dei campioni il saper reagire alle difficoltà e ripresentarsi più forti di prima. Dopo la corsa in Bahrain sono in molti a mettere in discussione il suo ruolo di pilota di riferimento in Ferrari. A Melbourne Leclerc gli è rimasto alle spalle, ma in Bahrain il monegasco non ha esitato a superarlo quando l'ha visto in difficoltà e si è reso conto di avere un ritmo superiore di tre decimi al giro. E se la situazione dovesse ripresentarsi in Cina, c'è da attendersi che le cose andranno nello stesso modo. Perché per la Scuderia Ferrari imporre una gerarchia a favore del tedesco in questo momento potrebbe rivelarsi controproducente. Marchionne aveva visto lontano nel comprendere la necessità di puntare su giovani di valore per il futuro della Ferrari, in discontinu-





ità con quanto accaduto in precedenza. Gli esempi di Verstappen alla Red Bull, di Bottas in Mercedes o dello stesso Hamilton in McLaren nel 2007 hanno dato la chiara indicazione di quanto sia opportuno prendersi dei rischi puntando sugli junior program. Un discorso che vale per il monegasco e per lo stesso Giovinazzi, soffiato al fotofinish alla Mercedes quando a fine 2016 Toto Wolff attraverso il suo fidatissimo Uli Fritz aveva già fatto recapitare al pugliese un contratto di terzo pilota Mercedes e garantito un volante da ufficiale della Casa della Stella a tre punte nel Dtm. La Scuderia Ferrari può certamente affrontare i prossimi mesi con la certezza di avere le spalle ampiamente coperte per quel che concerne il line-up, con dei ragazzi che pesano meno sul budget rispetto a campioni affermati e che possono consentire alla squadra di investire di più sullo sviluppo con le risorse risparmiate.

A Shanghai il mondiale s'incendia

Nonostante il successo nel deserto del Bahrain sia sfumato al fotofinish, la Scuderia Ferrari può puntare verso Shanghai forte di due fortissimi e inequivocabili segnali che riguardano sia l'aspetto tecnico che quello umano. E che hanno spaventato la Mercedes, che questa volta con Toto Wolff e Lewis Hamilton ha lasciato trapelare una preoccupazione parsa genuina. Perché nel deserto la Sf90 ha ritrovato grande competitività e trovato tutte le risposte ai quesiti rimasti aperti dopo Melbourne, e perché la Scuderia Ferrari ha sempre più la consapevolezza di avere due frecce molto acuminate per rispondere agli attacchi della Casa della Stella a tre punte. Vettel e Leclerc stanno benissimo sull'altro lato della bilancia sulla quale siedono Hamilton e Bottas.

E se il tedesco saprà trovare le energie, soprattutto mentali, per tornare ai livelli che gli riconosciamo, la lotta in estremo oriente sarà realmente totale. E se dalla bocca del dragone cinese uscirà un fuoco rosso Ferrari, il mondiale potrà prendere una nuova piega. ●

PROSSIMO GP CINA



14 APRILE

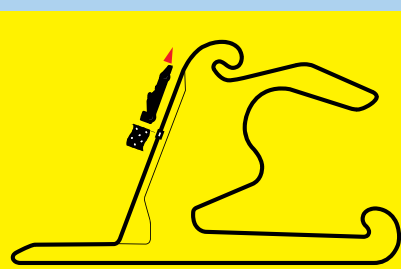
partenza alle ore **8.10**
Circuito Shanghai - 5451 metri - 56 giri

I PRIMATI

In qualifica: S.Vettel (Ferrari SF71h 2018) 1'31"095 media 215,419 Km/h

In gara: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'32"238 media 212,749 Km/h

Distanza: R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1H29'12"420 media 205,185 Km/h



GIOVEDÌ 11 APRILE

SkySportF1	Conferenza stampa piloti	8.00
------------	--------------------------	------

VENERDÌ 12 APRILE

SkySportF1	Libere 1	4.00
SkySportF1	Libere 2	8.00
SkySportF1	Conferenza stampa Team Principal	10.00 differita

SABATO 13 APRILE

SkySportF1	Libere 3	5.00
SkySportF1	Qualifiche	8.00
SkySportF1	Qualifiche replica	9.45 12.00 14.00 17.30 21.00
Tv8	Qualifiche differita	15.00

DOMENICA 14 APRILE

SkySportF1	Gara	8.10
SkySportF1	Gara replica	11.00 14.00 18.00 20.30 23.00
SkySportF1	Race Anatomy	13.00
Tv8	Gara differita	15.00 *

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da **venerdì 12 a domenica 14 aprile** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

* La programmazione è aggiornata a domenica 7 aprile, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

Sebastian

Sebastian Vettel si ritrova nuovamente a fare i conti prima di tutto con sé stesso, dopo Sakhir dove, il compagno di squadra Charles Leclerc, ha incantato tutti con la sua maturità, velocità e, soprattutto con la sua qualità di guida, superando Seb in qualifica e in gara. Passato il monegasco in partenza, Seb si è dovuto arrendere al numero 16 Ferrari nettamente più veloce, perdendo infine un duello con Lewis Hamilton tradottosi in un testacoda 'fatale' per le speranze di podio del tedesco (e, nella migliore delle ipotesi, di doppietta Ferrari). Vettel non è sereno, guida in modo troppo aggressivo, vede i fantasmi del passato... «Vedo Vettel molto nervoso, come confermato dall'errore in gara a Sakhir. Parlando della guida, ho visto Seb 'strappare' un po' di più rispetto a Leclerc e penso che questa aggressività lo abbia penalizzato nella velocità sul giro - spiega Piero Martini - Vettel non guida in modo rilassato e penso che per il tedesco sarà un anno difficilissimo: o Sebastian ha la forza per reagire subito, oppure rischia di subire Leclerc. Charles, dal canto suo, ha il vantaggio psicologico perché non ha nulla da perdere, mentre Seb è nella situazione contraria. Vettel penso dovrebbe ritrovare prima di tutto la tranquillità nella guida, dimostrando di non patire psicologicamente l'arrivo di Leclerc. Binotto è una persona molto bilanciata e sa bene che, al giorno d'oggi, è opportuno puntare su due cavalli, considerando soprattutto la competitività del team Mercedes e dei suoi driver. Il tallone d'Achille di Vettel, secondo me, non è il solo Hamilton. Seb deve stare tranquillo, lavorare e credere in sé stesso, non facendosi influenzare dai singoli risultati in un weekend ma guardando sempre in prospettiva nell'arco della stagione». Anche l'ingegner Giorgio Stirano, capo progettista Osella F1 e direttore tecnico con Forti, è convinto che Seb vada prima di tutto recuperato mentalmente: «La qualità del pilota Vettel si conosce, ad essere in discussione penso sia la solidità psicologica del ragazzo. Lo scorso anno, nei momenti



VETTEL NON GUIDA IN MODO RILASSATO E PENSO CHE PER LUI SARÀ DAVVERO UN ANNO DIFFICILISSIMO

PIERO MARTINI



QUEI CONFRONTI MOLTO SCOMODI

È stato un Gp del Bahrain con molte ombre per Sebastian Vettel che nel confronto con il compagno di squadra Leclerc e il rivale di sempre Hamilton è uscito molto ridimensionato. Ora in Cina deve rifarsi!

CHI È VICINO A SEB DEVE CONFORTARLO E LUI DOVRÀ METTERCI DEL SUO PER USCIRE DA QUESTA SITUAZIONE

GIANCARLO MINARDI



di difficoltà, Seb ha faticato molto. Il momento di massima confusione per la Ferrari è stato Monza 2018, il paradigma di tutto: la squadra, in pratica, a campionato quasi finito, fece capire a Kimi che era il numero 2 e, a quel punto, si sono giocati molte chances. Nell'arco di poche centinaia di metri, sin dal via, Kimi non agevolò Seb e quest'ultimo non capì cosa stava succedendo, mentre Hamilton doveva 'solo' superare il tedesco. Ecco, in quell'episodio, non mi sento di colpevolizzare troppo Vettel. Teniamo conto, inoltre, che Hamilton è uno squalo, ma che il Lewis dello scorso anno è già molto diverso rispetto a quello di qualche anno fa,



visto contro Nico Rosberg. Stiamo parlando di super uomini, ma anche loro hanno dei limiti (ride). Hamilton che ha consolato il monegasco è stato un bel gesto, apprezzato da tanti tifosi. Anche se, va detto, lo squalo quando ne vede un altro inizia a girargli intorno.... Tornando a Vettel e alla Ferrari, credo

che Seb debba evitare assolutamente i piccoli errori in modo da recuperare serenità. Credo che Leclerc sia un elemento di grande qualità, sia come persona che come pilota. Le occasioni Charles le sa cogliere al volo, tuttavia deve poter maturare. Penso che Vettel non sia ancora fuori dai giochi irridati comunque, non diamolo per finito.



ora o mai più?

**L'ARREMBANTE E PASSIONALE CHARLES LECLERC
TURBA I GIÀ IRREQUIETI SONNI DI VETTEL, CHIAMATO
AD UNA REAZIONE TITANICA PER RISOLLEVARE LE SUE SORTI.
ASCOLTIAMO ALCUNI PARERI AUTOREVOLI...**

di Alessandro Bucci



GETTY IMAGES

Un errore che Ferrari non dovrà ripetere, è la mancanza di chiarezza nei team order dal muretto. A tal proposito, ho apprezzato il team order dato a Leclerc in Australia, evitando così inutili rischi con Vettel e risparmiando al tedesco una possibile 'umiliazione'. La gara in Bahrain è stata molto bella, ha emozionato tutti. La delusione che ha patito Leclerc ha creato una sorta di "movimento d'opinione", di pathos». Sul potenziale del numero 16 e sul suo ruolo di possibile rivale per Vettel sin dalle prime fasi della stagione, a vederci subito piuttosto bene fu l'ex team boss Giancarlo Minardi: «Ho sempre sostenuto che Charles abbia tutti i requisiti per insidiare Vettel, avendo visto crescere agonisticamente il giovanissimo monegasco, e che il tedesco andasse recuperato mentalmente, in virtù

del negativo finale di stagione 2018. All'interno della Ferrari dovranno comprendere bene quali fattori abbiano portato Seb a commettere l'errore dopo il sorpasso di Hamilton. Chi è vicino a Vettel deve confortarlo e Seb dovrà metterci del suo per uscire da questo momento molto difficile. In Bahrain Leclerc non ha avuto un avvio dei migliori, probabilmente perché era la prima partenza al palo con una Ferrari e per non danneggiare Sebastian, ma Charles ha recuperato immediatamente dimostrando un ritmo migliore di Seb, gestendo il problema occorso alla sua SF90 con grande maturità. L'errore del tedesco in gara, purtroppo, ha vanificato un possibile doppio podio per la Ferrari». Minardi è propenso a pensare che, nel 2019, il maggior problema per la Rossa di Maranello possa

ritrovarsi al di là delle prestazioni dei propri piloti: «L'affidabilità giocherà un ruolo significativo nel rendimento Ferrari e nella gestione dei piloti nei prossimi Gran Premi. Teniamo presente che Mercedes e Ferrari, probabilmente, sono le uniche due squadre in grado di garantire parità di macchina ad entrambi i piloti. La mia sensazione è che il Cavallino sia diventato un team più forte complessivamente rispetto allo scorso anno e questo è positivo». L'ingegner Gabriele Tredozi, amico e socio di Giancarlo Minardi in mille avventure motoristiche, ha proposto un paragone con una recente lotta interna nella Formula 1 moderna: «I piloti, come le macchine, evolvono: penso alla situazione Alonso-Hamilton in McLaren nel 2007, con due driver di altissimo livello in grado di lottare tra loro



**LA FERRARI
È FORTUNATA
AD AVERE DUE
PILOTI FORTI: TUTTO
DIPENDE DALLA
LORO GESTIONE**

GABRIELE TREDOZI



nello stesso team sino alla battaglia iridata. E' possibile che Seb soffra in particolar modo Lewis, ma penso che ogni campione sappia bene chi deve temere o meno in pista. Vettel deve tornare a fare il Vettel, dando il meglio di sé come pilota, ottimizzando il proprio talento in modo da essere molto produttivo. Non dimentichiamo che Sebastian ha vinto quattro titoli Mondiali, due dei quali ottenuti all'ultima gara del campionato, per cui il tedesco, in

realtà, ha già dimostrato di sapere reggere la pressione sino alla fine». E sul confronto diretto tra il veterano Vettel e il giovanissimo rampante Leclerc? Tredozi si è espresso così: «Le aspettative sulle capacità velocistiche di Leclerc erano fuor di dubbio, ma Charles ha dimostrato sinora anche grande maturità sia dentro che fuori la pista, cosa non scontata. E' un potenziale campione, nei primi due GP della stagione ha dimostrato grande gestione di gara senza commettere errori. Il confronto con Vettel viene naturale. Ricordiamo che la velocità è importante, ma non è sinonimo di vittoria iridata. La Ferrari credo sia fortunata ad avere due piloti forti, tutto starà nella loro gestione da parte del muretto, come spesso è accaduto. Ottenere il massimo da entrambi sarà una chiave di volta». ●



Chi ama Leclerc sostiene Vettel

IL BELLO DI QUESTA FERRARI È DI POTER ESSERE A DUE PUNTE, FINALMENTE IN PARI DIGNITÀ. ECCO PERCHÉ CHARLES E SEB POSSONO CONVIVERE BENE, A PATTO DI MOSTRARE TUTTI UNA FLESSIBILITÀ NUOVA

Ecosì improvvisamente la moda dell'anno sembra quella favorevole al processo per direttissima, alla condanna e allo spettacolare abbruciamento sportivo (che poi sportivo mica tanto) seduta stante di Sebastian Vettel. Il tedesco da un anno a questa parte è reo in flagranza di reato d'aver tradito speranze, aspettative e soprattutto sogni del popolo Rosso, con una serie imbarazzante d'errori, imprecisioni e sbavature in pista che starebbero inesorabilmente facendo perdere sempre di più a tutti, squadra compresa, la fiducia in lui e a lui la fiducia in se stesso.

Nel 2018 Baku, Paul Ricard, Hockenheim, Austria in prova, Monza e Suzuka, per culminare col mancato duello vinto, finito in testacoda, del Bahrain 2019, weekend in cui è stato surclassato nettamente e tutti i giorni e le serate dal giovanissimo compagno di squadra, Charles Leclerc. E allora, dagli al tedesco. Non va più. È fuori come un terrazzo. Non ne ha. Bisogna pensare ad altro e altri. Se solo avessimo saputo, uno così non l'avremmo mai preso. E così via.

Adesso in molti già si fanno un film con un futuro Rosso all'insegna della coppia Leclerc-Schumi jr all'insegna del rinnovamento e della salvifica linea verde per la Rossa. Senza pensare che Mick per arrivare al livello da F1 e, in un secondo momento, in zona meriti abitacolo Ferrari, deve ancora serenamente compiere un non breve, fondante e maturante cammino di crescita.



GETTY IMAGES

Ma torniamo a Vettel.

Seb arriva in Ferrari a fine 2014, dopo quattro mondiali consecutivi vinti con la Red Bull-Renault by Newey e la nomina d'essere un nuovo Michael Schumacher in versione millennial.

L'arrivo in Ferrari, la sua storia, le sue stesse potenzialità, tutto quello che riguardava Vettel in Rosso, fin dal primo momento viene presentato, vissuto e metabolizzato come il ripetersi magico di un destino già vissuto nella seconda metà Anni '90, col Kaiser a Maranello.

Sì, tutta questa storia comincia quando Seb viene pacificamente e ottimisticamente ritenuto la reincarnazione di Schumi, tale e quale a quando Hernán Cortes,

condottiero dei conquistadores spagnoli, giunse nel nuovo mondo, a Tenochtitlan, e il re atzeco Montezuma lo riconobbe come la reincarnazione del dio Quetzalcoatl che se n'era andato e che un giorno, secondo la leggenda, sarebbe tornato per mare, dando vita a una nuova era felice.

Poi, be' certo, il giorno in cui arrivò Vettel in Emilia, Montezuma non v'era e Montezemolo se n'era andato da poco, ma son particolari. È una bellissima storia, questa del transfert Schumi-Vettel, che affonda genesi e radici nella voglia di poesia del popolo ferrarista e degli amanti del motorsport in genere. Favola stupenda alla quale e per la quale è stato bello credere e tifare. Eppure la realtà, i riscontri

DALLA SERATA DEL BAHRAIN, L'UNICO VERDETTO NON IGNORABILE DICE UNA COSA SEMPLICE: È TEMPO D'AVERE UNA FERRARI CON DUE PILOTI CONSIDERATI ALLA PARI

**IL MODULO COL CAPITANO
ORA HA PIU' SENSO?**

**Vettel in Bahrain
si complimenta con Leclerc,
poleman e dominatore in gara,
fino al guaio d'affidabilità**



e la vita di tutti i giorni, stanno fornendo un quadro asettico, ormai chiaro e ben diverso: comunque vada, Sebastian Vettel non è Michael Schumacher. No, non lo è. Sembrerebbe un concetto scontato e certo per definizione, una realtà apodittica, tipo A è diverso da B che non potrà mai essere uguale a A, eppure bisogna partire da questo, dall'ovvio non proprio così ovvio, per accettare la demolizione della favola Rossa che ci ha scaldato e fatto compagnia in questi anni, per digerire e rispettare uno stato di cose differente. Il quale dice appunto, very easy, che Sebastian Vettel è Sebastian Vettel. Quattro volte campione del mondo, sì, con una monoposto che per un quasi quinquennio - mettiamoci anche la seconda metà del 2009, mentre la BrawnGp era in calo e vinceva l'iride con Button per inerzia dopo il glorioso avvio -, è stata mediamente e non di poco la migliore del lotto, tanto da tar-

pare le ali - a ragione o a torto -, alla Ferrari di Alonso che comunque qualche bella chance se l'era guadagnata, a Abu Dhabi 2010 e a Interlagos 2012.

Fatto sta che quel Vettel giovanissimo, velocissimo, sorridentissimo e efficacissimo si rivela per quello che Seb tutto sommato è: un meraviglioso, talentuoso, bruciante, tosto e spietatissimo gestore di una superiorità tecnico-prestazionale della sua monoposto, all'interno di una struttura gerarchica che lo vede nettamente e indiscutibilmente sovraordinato al compagno di squadra dell'era d'oro, Mark Webber. Seb è uno che per rendere, vincere e convincere ha bisogno indefettibile di due condizioni: una vettura che gli garantisca d'andarsene e un compagno che non gli crei problemi e/o, meglio ancora, possibilmente sia ai suoi servizi.

Seb, come il centauro Jorge Lorenzo nei giorni migliori, non ama la mischia, la lotta al coltello, non s'esalta a dover lottare ruota a ruota e preferisce evitare problemi nel suo locale col team-mate, che deve rispettare la gerarchia.

Poi il fatto che Seb medesimo abbia vinto un mondiale con un rimontone a Interlagos 2012 in condizioni disperate, è l'eccezione che conferma la regola.

Appena, nel 2014, la Red Bull non è più quella del ciclo vincente, il tedesco perde supremazia gerarchica nel team e al suo fianco arriva il rognosissimo (in pista, non nella vita) Ricciardo, l'incanto si rompe e per la prima volta in vita sua il tetracampeo viene sonoramente battuto a parità di macchina.

Scelta politica dell'odiosa Red Bull, si disse allora. Forse. Magari sì. Ma ci sta anche che fosse il primo segnale di come è fatto Vettel. Psicomorfologia che sta emergendo sempre più all'interno di questo intenso quanto sempre più travagliato quinquennio in Ferrari. Vettel non ha neanche trentadue anni. Non ha subito incidenti gravi. Non ha vizi, sregolatezze o colpe particolari. È semplicemente un campione con le sue caratteristiche e sta vivendo un periodo di crisi.

La Ferrari, questa Ferrari, ora non ha molte alternative: o lo elietta o lo gestisce, cercando di recuperarlo nel migliore dei modi. Ebbene, sia detto subito e chiaro: la prima eventualità sarebbe consuminsticamente, umanamente, agonisticamente e tecnicamente disgraziata.

Per il verificarsi della seconda e salvifica possibilità c'è una pre-condizione: Seb deve accettare che oltre a Lewis Hamilton in pista c'è un altro uomo capace - magari non sempre ma in proiezione neanche raramente - di andare più forte di lui, ossia Leclerc. Vettel e solo Vettel può uscire da questo cul de sac, agendo su di sé.

Intanto, la serata del Bahrain non rappresenta la fine agonistica e tanto peggio il declino del tedesco, ma solo e soltanto il segnale della fine del modulo a una sola punta della Ferrari, questo sì.

In questa Rossa Leclerc e Vettel possono e devono convivere l'uno accettando l'altro e soprattutto la filosofia che in una situazione del genere il modulo a una punta battezzata e dichiarata sembra dover cedere a una strategia ben più flessibile, in vista dei tanti altri appuntamenti di campionato, ossia ben diciannove.

C'è una morale entusiasmante, costruttiva, incuriosente e che dà voglia di preparare già le scorte di provviste con cui accompagnare la visione del Gp di Cina, e cioè questa. Avere un Leclerc in forma favolosa e Vettel tutto da rassicurare e ricostruire, permette e consente d'aver finalmente una Ferrari a due punte, di pari dignità tra i suoi piloti. E non più lo schema fisso del capitano e del cavalier servente che tanto ha portato nell'era Schumi ma da lì in poi - fatto salvo l'aiuto che Massa dette a Kimi a Interlagos 2007, ma non da gregario bensì da carinissimo ragazzo alla pari -, ma da lì in poi, dicevo, ha dato zero soddisfazioni al Cavallino.

In altre parole, a questo punto se Vettel è in crisi, la Ferrari per metterlo in condizione di uscirne può fare due cose: continuare a mettergli a disposizione una monoposto competitiva - quella del Bahrain, ovvio - e togliergli pressioni soverchie, riconoscendo in Leclerc un pilota dotato delle stesse chance di partenza. Poi, di volta in volta, si vedrà.

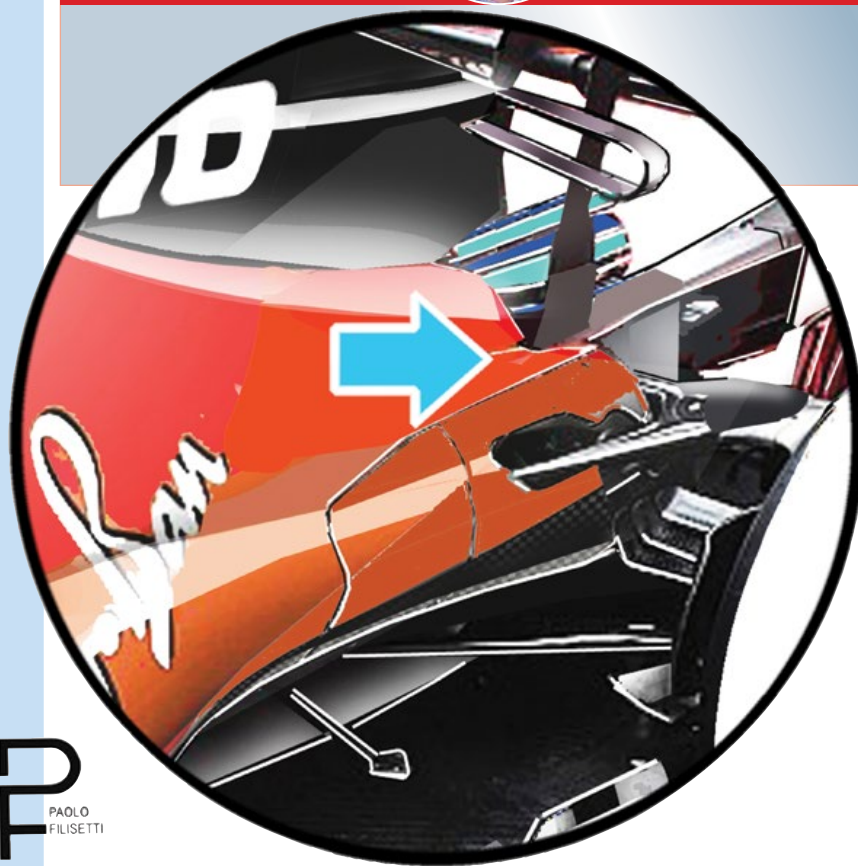
Ma senza più gerarchie, paraocchi o colpi di guinzaglio per nessuno. Il segnale di Sakhir, al di là del problema verificatosi nella Ferrari di Charles e nell'anima di Seb, spiega che a rompersi in realtà non è tanto questo o quel particolare, ma lo schema del capitano e del gregario a tutti i costi.

Cosa che poteva avere senso quando c'era Schumi al massimo dello splendore nell'abitacolo. Ma Vettel, abbiamo detto, è Vettel. E come tale va accettato, rispettato e riconvertito. È tempo d'evitare atti di forza alla Schwarzenegger limitandosi a un atto d'intelligenza a due stadi. Riconoscendo che non era Sebastian Vettel il nuovo Michael Schumacher e non è Mick Schumacher - a oggi e neanche a breve termine - il sostituto pronto e ideale di Sebastian Vettel. Il quale può succedere a se stesso, con meno pressioni addosso a patto di accettare d'averlo al fianco in Leclerc non più un gregario ma un ragazzo fortissimo. Basta volerlo. E la Ferrari, questa interessantissima, promettente e telescopica Ferrari di Mattia Binotto, ha tutto per evitare il fascino delle favole e saper gestire la realtà. ●



RIDOTTO LO SFOGO DELL'ARIA CALDA DAI RADIATORI

INTERESSANTE NOTARE QUANTO FOSSE RIDOTTO LO SFOGO POSTERIORE DELL'ARIA CALDA IN USCITA DAI RADIATORI, INDICATO DALLA FRECCIA NEL DETTAGLIO DELLA SF90. CIÒ DIMOSTRA L'ASSENZA DEI PROBLEMI DI SURRISCALDAMENTO PAVENTATI DOPO MELBOURNE.



La Ferrari ha individuato il guasto che ha impedito a Charles Leclerc di vincere il Gp del Bahrain, in un cortocircuito elettrico, della centralina di controllo dell'iniezione della power unit 064, come comunicato ufficialmente lo scorso venerdì pomeriggio. Ciò ha posto fine alla ridda di ipotesi più disparate sorte a partire dall'immediato dopo gara. Ipotesi, peraltro, volte a scorgere nella maggior parte dei casi, una sorta di fil rouge con i problemi tecnici accusati dalla SF90 a partire dalla seconda settimana di test al Montmelò. Sin da allora, infatti, è stato posto l'accento sulle notevoli performance della vettura, ma soprattutto sulla sua "presunta" fragilità. Insomma la mancanza di un'affidabilità granitica è stata vista come il "vulnus" principale di questo progetto, estremizzato nel suo concetto aerodinamico, e per questo, secondo vari osservatori, più pronò a inconvenienti tecnici, rispetto alla vettura dello scorso anno. La stessa prestazione opaca di Melbourne, aveva dato la stura a interpretazioni che non consideravano la carenza prestazionale diretta conseguenza di una tangi-

SF90 rivincita a Shanghai?



DOPO LA DELUSIONE DI MELBOURNE E L'ENTUSIASMANTE ILLUSIONE DI SAKHIR, LA ROSSA IN CINA FARÀ DI TUTTO PER MANTENERE LA SUA COMPETITIVITÀ, AUMENTANDO AUSPICABILMENTE L'AFFIDABILITÀ

PACCHI RADIANTI MINIATURIZZATI

CONFRONTANDO IL DISEGNO CON QUELLO DELLA SF70H, SI NOTA COME L'EVOLUZIONE SIA CONSISTITA IN UNA GENERALE MINIATURIZZAZIONE E SOVRAPPOSIZIONE DEI PACCHI RADIANTI, LASCIANDO INALTERATO LO SPAZIO PER LE CENTRALINE ELETTRONICHE DI CONTROLLO NELLA PARTE INFERIORE DELLA SCOCCA E ALL'ESTERNO DELLE CANALIZZAZIONI INTERNE IN CARBONIO.

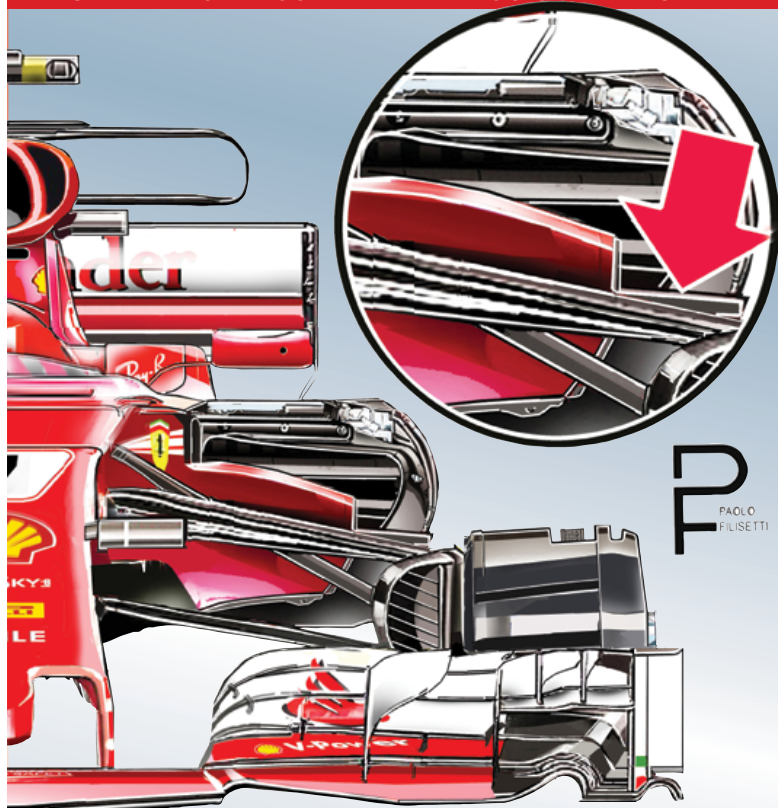
bile carenza di equilibrio, generata da un assetto aerodinamico e dinamico non ottimale, bensì consideravano più credibile, l'illusione sull'uso di una modalità conservativa del propulsore, per presunti problemi di raffreddamento.

Insomma, lo scambio termico garantito dai radiatori e scambiatori, nelle sciancratissime fiancate della SF90, con imboccature ridotte ed altrettanti sfoghi posteriori, sarebbe stato insufficiente, producendo un progressivo e incontrollato innalzamento delle temperature sia della componente endotermica, sia dell'Ers, della monoposto italiana. Proprio in Bahrain, per tutto il fine settimana, invece, abbiamo avuto la riprova che tali problemi paventati soprattutto dai media stranieri, fossero inesistenti. La SF90, infatti, a Sakhir era la monoposto tra quelle top, a presentare la configurazione più chiusa, ovvero dotata di poche feritoie aggiuntive per lo smaltimento del calore, soprattutto se confrontata con la rivale Mercedes. Come abbiamo spiegato nello scorso numero di AS, il problema alla power unit di Leclerc, non ha alcun collegamento, con le scelte operate a livello di prese d'aria per il raffreddamento del propulsore. L'analisi compiuta dalla Ferrari lo ha confermato nel dettaglio, peraltro, indicando come inedito il guasto alla centralina di controllo dell'iniezione.

È importante considerare che questi elementi sono posizionati in aree della monoposto considerate ottimali in termini di vibrazioni e sollecitazioni termiche a cui sono sottoposte. Nello specifico, l'alloggiamento di queste componenti è nella parte bassa della scocca a livello del bordo di attacco del fondo. Si tratta, con lievi differenze tra le ultime monoposto di Maranello, di una collocazione già adottata sulla SF71H, e sulla SF70, di fatto le prime ad integrare inferiormente le strutture anti intrusione, consentendo una maggiore libertà in termini di disegno delle multiple prese d'aria con sezione orizzontale poste a livello della linea di cintura della monoscocca. Per chiarire ulteriormente, semplificando i concetti, il problema alla centralina non sarebbe stato indotto da particolari condizioni di stress termico o da vibrazioni anomale. Ergo, si sarebbe trattato di un problema specifico intrinseco a quella centralina, senza precedenti. Ciò induce anche ad escludere problemi relativi alla concezione della centralina stessa, in quanto, da nostre informazioni, la specifica di hardware adottata, non rappresentava una novità, essendo già stata deliberata nell'ultima parte della scorsa stagione, utilizzando in gara, e successivamente nei test di Barcellona.

In definitiva, parrebbe corretto sostenere che l'affidabilità della SF90, non debba essere messa in questione, anche in relazione al fatto che subito dopo i test in Spagna, sono state rivedute/corrette e certificate tutte le procedure di controllo di qualità, che a Maranello trovano oltre all'omonimo reparto, anche in uno specificamente denominato "affidabilità della monoposto", il nucleo interdisciplinare (avanzatissimo) per garantirla. Ciò detto la gara di Shanghai, questo fine settimana, rappresenta il banco di prova decisivo per valutare la competitività all'round della SF90. Se il tracciato di Sakhir, in-

SIN DAL 2017 I CONI ANTI-INTRUSIONE INTEGRATI



P
PAOLO
FILISSETTI

NEL DETTAGLIO SI NOTA COME SIN DALLA SF70H DEL 2017 I CONI ANTI INTRUSIONE FOSSERO INTEGRATI NELLA PARTE INFERIORE DELLE FIANCATE, PER CONSENTIRE UNA PARTICOLARE INCLINAZIONE AI RADIATORI E IL POSIZIONAMENTO DELLE PRESE D'ARIA ORIZZONTALI NELLA PARTE ALTA.

fatti, poteva essere considerato quello che per varie caratteristiche replicava Barcellona, non è così per la pista cinese.

Alla luce delle ultime prestazioni, il lungo rettilineo di ritorno potrebbe in verità costituire la sola sezione favorevole alla SF90, mentre il tratto misto del circuito, sulla carta tenderebbe a privilegiare la reattività della W10, ed il carico da essa generato in curva. La partita si presenta apertissima, con il team campione pronto a consolidare la leadership in campionato, e la Ferrari certa del proprio potenziale, alla ricerca della prima vittoria stagionale. Il millesimo Gp della storia della F.1, si preannuncia una gara dura, apertissima, e davvero tutta da seguire... ●

P
PAOLO
FILISSETTI

INCLINAZIONE ASSAI RIVISTA

LA POSIZIONE DEI PACCHI RADIANTI RISPETTUA LE GRANDI LINEE QUELLA ATTUALE, NONOSTANTE FOSSERO POSTI LEGGERMENTE MENO INCLINATI RISPETTO ALLA VERTICALE.



Alfa comincia bene

di Alessandro Gargantini

Prima lo shake down di Fiorano, poi tutti gli occhi puntati addosso nelle due sessioni di test di Barcellona, dove le forme innovative ed estreme della C38 hanno rubato la scena e suscitato curiosità e attese. L'Alfa Romeo Racing è stata tra le scuderie regine del pre-campionato, dove in termini di seguito non è stata da meno rispetto a scuderia di primissima fascia. Anche la presenza di Raikkonen e la creazione di un organico di prim'ordine, che lascia chiaramente trasparire un progetto di alto livello e assai ambizioso, hanno contribuito ad aumentare l'effetto alone attorno ai garage della Casa del Biscione, che ha in Frederic Vasseur in Team Principal di qualità ed esperienza invidiabili. Le vetture della squadra ubicata a Hinwil sono state osservate speciali nei due appuntamenti di Melbourne e Sakhir. In entrambi i casi, il responso della pista è stato assai favorevole, al punto che la squadra basata nel zurighese ha già collezionato un ottavo ed un settimo posto che le consentono di occupare la quarta posizione nella graduatoria riservata ai costruttori. L'etichetta di quarta forza è i questo momento un importante vessillo per l'Alfa Romeo Racing, che in pochi si attendevano così concreta e affidabile da mettersi alle spalle compagni ben più collaudate.

Il meglio deve ancora venire

Mentre in Bahrain le dirette rivali Renault e Haas hanno pagato dazio a incredibili problemi di motore (entrambe le Renault), grip (Magnussen) o incidenti (Grosjean), Kimi Raikkonen ha artigliato una pesantissima settima posizione che, sommata all'ottavo posto dal debutto di Melbourne, ha proiettato la Casa di Arese alle spalle dei team di primissima fascia. Un risultato che certamente ripaga l'ottimo lavoro svolto da Vasseur e dallo staff tecnico dell'Alfa. Se i primi passi nella stagione che ha riportato la Casa italiana nel mondiale sono già molto positivi, ci sono fondate ragioni per ritenere che il meglio debba ancora venire. Perché un line-up completamente inedito avrà modo di amalgamarsi sempre di più con il resto della squadra, e perché ci si attende un concreto apporto in termini di punti anche da Antonio Giovinazzi, che ancora deve fare breccia nella top-ten in un gran premio. E la storia del pugliese dice che quando Antonio prende il ritmo e si lascia alle spalle le tensioni, poi non lo ferma più nessuno. Gli zero punti non rispecchiano il potenziale che il ragazzo di Martina Franca ha mostrato fino a questo momento. Ricordiamoci l'ottimo quarto tempo nel Q1 a Melbourne, dove il pilota pugliese ha poi trovato sulla sua strada alcuni de-

**UN SETTIMO
E UN OTTAVO POSTO
AD OPERA
DI RAIKKONEN
CONSENTONO
ALLA SQUADRA
DI OCCUPARE
IL QUARTO POSTO
TRA I COSTRUTTORI**

GETTY IMAGES



LAT

UNA SQUADRA IN CRESCITA

Sopra, il timoniere Vasseur con Giovinazzi, a destra la monoposto nuda ai box e, in alto, in piena azione in pista. A oggi l'Alfa Romeo C38 si sta comportando più che bene, vantando anche interessantissimi margini di crescita e sviluppo

triti sparsi dalla monoposto di Daniel Ricciardo che hanno danneggiato l'ala anteriore ed il fondo della sua C38 e hanno rallentato il suo ritmo. Antonio si è poi sacrificato alle esigenze della squadra, battagliando come un leone nonostante l'aerodinamica compromessa ed un degrado agli pneumatici evidenti e finendo per agevolare la marcia verso l'ottavo posto del team mate. Un miglior posizione sulla griglia di partenza avrebbe potuto consentire a Giovinazzi di evitare i detriti al via, così come in Bahrain gli avrebbe evitato di perdere tempo alle spalle di Kvyat. La differenza tra Kimi e Antonio, considerando il ritmo gara di entrambi, l'ha fatta



LAT

soprattutto l'esperienza del finlandese in qualifica, prima area di miglioramento ammessa dallo stesso pugliese, che ha sua difesa ha il fatto che non corre da due anni.

Per Kimi, l'ottavo posto di Melbourne alla base dell'ottima prova in Bahrain. Il finlandese grande valore aggiunto per l'Alfa.

L'Alfa Romeo Racing è arrivata in Bahrain forte di un ottimo risultato alla prima uscita di Melbourne, riuscendo a uscire da Sakhir con un bilancio ancora migliore. Sulla pista del deserto Giovinazzi ha visto sfumare un piazzamento ormai scontato in zona punti, dato il suo ritmo, a causa dell'ingresso del-

**A SAKHIR ABBIAMO
DISPUTATO UNA
BUONA GARA, CON
DEI BEI DUELLI. A
METÀ CORSA HO
AVUTO QUALCHE
PROBLEMA A
CAUSA DEL VENTO
E DELLE GOMME
DEGRADATE. DOPO
IL SECONDO
CAMBIO GOMME LA
MACCHINA SI È
RIMESSA AD
ANDARE FORTE.
PASSO DOPO
PASSO, STIAMO
CERCANDO
DI RAFFORZARCI
E DI PROGREDIRE**

KIMI RAIKKONEN



la safety-car sul finale che ha favorito Perez e Albon, in crisi con le gomme. Certamente, le prime due corse hanno sottolineato l'importanza per la Casa di Arese di avere a bordo un ex-campione del mondo con ventuno vittorie, oltre cento podi e diciotto pole-position come Kimi Raikkonen, al fianco del quale il pugliese può certamente crescere a velocità doppia. A fianco di Raikkonen, è come se il pilota di Martina Franca frequentasse un master lungo in anno. Il finlandese ha messo a disposizione della squadra il suo formidabile patrimonio di conoscenza ed esperienza, un valore che non è disponibile presso nessuna delle altre squadre in lotta per il quarto posto.

Kimi, che sul finale senza la safety-car avrebbe potuto anche insidiare la sesta posizione di Norris, incarna certamente il valore aggiunto che sta facendo la differenza a vantaggio dell'Alfa Romeo verso le dirette rivali. Presso la Casa del Biscione, il trentanovenne finlandese pare davvero divertirsi. E, nel caso dell'ex pilota della Scuderia Ferrari, non c'è miglior situazione per farlo esprimere meglio. Conoscendo Kimi, c'è da attendersi ancora di più su piste meno standard, dove la sue capacità potrebbero essere ancora più determinanti.

In Cina, lotta di posizione

La squadra italiana può dunque dirigersi verso l'estremo Oriente con un pieno di motivazioni e con l'obiettivo di riuscire a tener testa a squadre ben più rodiate e che possono fare affidamento su investimenti ben più corposi.

Antonio ritroverà quella Shanghai che gli ha giocato un brutto scherzo in qualifica e nelle prime fasi del gran premio del 2017 quando, su una macchina non sua, fu autore di due uscite di pista che furono criticate oltre di misura da chi non aveva correttamente compreso il rischio al quale si era esposto Antonio salendo su una vettura cucita su un altro pilota e presentandosi i griglia senza nemmeno aver disputato le tre ore di prove del venerdì che erano saltate a causa del maltempo.

Nessuno, meglio dei membri della sua squadra, aveva gli elementi per valutare il valore di Antonio, e il fatto che dopo due anni scenda in pista con la medesima scuderia zurighese testimonia quanto il pugliese stato l'apprezzamento del team che ha nuovamente puntato su di lui.

Se a Shanghai il pugliese dovrà convivere con un ricordo scomodo, esattamente l'opposto accadrà a Baku nel successivo appuntamento in calendario. Sulla pista che si affaccia sul Mar Caspio Antonio letteralmente esplose nella Gp2 Series, cogliendo una pole position e due vittorie, la seconda dopo aver recuperato dall'ultima posizione (il suo motore era entrato in protection mode), che hanno lasciato il segno e permesso di apprezzare le sue indiscusse doti. Fino a quel momento, Giovinazzi non aveva ancora raccolto un punto.

Certo la seconda serie è profondamente diversa dalla Formula Uno, ma il precedente è certamente incoraggiante.

Ma tocca a Shanghai, dove i primi punti stagionali per il pugliese sono un obiettivo certamente alla portata. ●



**IL FASCINO DI UNA ROSSA
"BY M. SCHUMACHER"**

Mick ai box in attesa di prendere la pista e fuori dall'abitacolo, sorridente ed entusiasta del vero e proprio rito che l'ha visto ripercorrere le orme paterne guidando una Rossa di F1, quasi un quarto di secolo dopo l'illustre genitore





GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

Mick

convincente

SCHUMI JR STAR DEGLI "IN-SEASON" TEST DI SAKHIR, AL DI LÀ DEL LOGICO CLAMORE MEDIATICO, DIMOSTRA DI SAPERE ANDARE FORTE CON LA FERRARI!

di [Alessandro Gargantini](#)

Negli anni scorsi, gli In-Season Test organizzati in coda al gran premio del Bahrain sul tracciato di Sakhir non erano mai stati seguiti con tanto interesse. Per quel che concerne i colori della Scuderia Ferrari, sul tracciato medio-orientale non è sceso in pista quello che per molti è stato il vincitore morale Charles Leclerc, che ha però lasciato la scena a Mick Schumacher, per la prima volta in azione su una monoposto della massima serie per due giornate consecutive. La prima, martedì 2 aprile, Schumi Jr. è salito sulla Ferrari SF90, mentre il giorno seguente sulla Alfa Romeo Racing C38. A spartirsi il primato al vertice della graduatoria tempi nelle due giornate sono stati cronologicamente Max Verstappen e George Russell, con il pilota olandese che ha strappato il miglior tempo sul finale al diciannovenne figlio d'arte tedesco, che ha provato anche delle simulazioni di qualifica nel corso della prima giornata. In quella successiva, al rookie George Russell non è parso vero potersi libe-

rarsi almeno per un giorno dalle frustrazioni che a lui ed a Robert Kubica provoca la poco performante Williams FW42 e scatenarsi sulla Mercedes W10, con la quale ha rifilato tre decimi a Checo Perez respirando così un po' di aria fresca in cima alla graduatoria di giornata. Non avendo ancora disputato tre Gran Premi, il giovane inglese poteva essere impiegato dalla Casa di Stoccarda come pilota rookie, e l'occasione è certamente stata utile al campione in carica della seconda serie per lasciarsi alle spalle le difficoltà che sta fronteggiando in seno alla storica squadra di Grove, le cui monoposto sono relegate al ruolo di fanalino di coda della categoria da troppo tempo.

Accantonato l'aspetto statistico legato alla leadership delle due giornate, che ha un valore relativo trattandosi di prove libere, va sottolineato che la maggior parte delle squadre ha lavorato in vista della trasferta di settimana prossima a Shanghai. Il cinque volte iridato Hamilton si è limitato al quin-



UNA BELLA PROVA DI ISTINTO VELOCISTICO

Mick in pista ha saggiato la Ferrari, sopra e anche l'Alfa Romeo, al centro, impressionando per la capacità di procedere per gradi nell'apprendimento, pur spingendo. Il tutto sotto gli occhi della mamma Corinna, a destra nel box Alfa Romeo e, nell'altra pagina, al muretto, durante le prove del figlio con la Rossa



dicesimo tempo nel primo giorno dopo 72 giri, mentre ritroviamo il suo principale antagonista Vettel terzo nella seconda giornata con ben 103 tornate alle spalle, nelle quali il pilota di Heppenheim si è dedicato soprattutto a piani di lavoro focalizzati soprattutto sul bilanciamento della monoposto e sulla messa a punto. Prima della pausa pranzo, Vettel ha anche svolto ripetuti short run, inferiori ai dieci giri ciascuno, facendo analisi comparative. Hamilton ha potuto percorrere meno chilometri del tedesco a causa delle quattro ore in cui la pista era bagnata nella giornata di martedì. Lo staff tecnico della Mercedes ha chiesto al pilota nato a tevin test aerodinamici. Sono state anche fatte verifiche al sistema di raffreddamento della W10.

Sakhir, oltre che aver fatto da scenario alla "prima" assoluta di Mick Schumacher, ha per la prima volta consentito di apprezzare il pupillo di Helmut Marko Daniel Ticktum al volante della Red Bull W15. Il teenager di Londra, due volte vincitore a Macao, ha raggiunto la cifra impressionante di 135 giri nel corso della seconda giornata, percorrendo la distanza di due gran premi nel giorno che lo ha visto per la prima volta al volante di una monoposto della massima serie. «*Ho fatto molta fatica ad imparare le procedure e memorizzare i comandi al volante, con i settaggi che si modificano anche nei giri lanciati. È stato strano vedere tanta gente nel garage: mi sono sentito molto responsabilizzato nei confronti della squadra* – ha raccontato Dan – *Oggi la priorità era quella di non commettere errori e capire come reagiscono gli pneumatici, insieme a tutto il resto. Sono soddisfatto per il bilancio odierno. Sarà per me*

fotografie GETTY IMAGES



AL DI LÀ DEL PIACERE DEL TEST IL MIO TARGET CON LA FERRARI È STATO QUELLO DI IMPARARE

MICK SCHUMACHER



impossibile dimenticarmi di questa giornata!». Con i colori dell'energy drink austriaco non è sceso in pista Pierre Gasly, mentre il rookie Alex Albon, che fino a questo momento in Toro Rosso non sta certamente facendo rimpiangere il pilota di Rouen, con i suoi oltre 210 giri è stato il più costante in pista, a conferma dell'ottimo grado di affidabilità mostrato nelle prime due uscite stagionali dai propulsori della Casa di Wako.

Passando alla Alfa Romeo Racing, nella prima giornata è sceso in pista Antonio Giovinazzi, che il giorno successivo ha lasciato il volante a Mick Schumacher. Il pilota di Martina Franca ha preferito concentrarsi sull'utilizzo di pneumatici di mescola



media, ovvero i C3, e svolgere i long-run che non ha potuto svolgere nella giornata di venerdì precedente il gran premio a causa delle perdite accusate al sistema di raffreddamento che lo hanno afflitto ben prima di presentarsi anche sulla vettura gemella di Kimi Raikkonen. Il pilota italiano a Shanghai avrà a disposizione tre treni di pneumatici hard, contro di due del finlandese. Appare chiaro che siano state valutate diverse strategie di gara dallo staff tecnico diretto da Simone Resta in vista del prossimo appuntamento di Shanghai, dove l'asfalto è molto abrasivo e c'è da attendersi che saranno in pochi a scegliere la strategia della singola sosta. Tornando ai fatti di Sakhir, l'attenzione in occasione

**NON VEDEVO
L'ORA DI SALIRE
SULL'ALFA ROMEO
PER PERCORRERE
IL MAGGIOR
NUMERO DI GIRI**

MICK SCHUMACHER



degli In-Season Test non poteva che essere catalizzata da Mick Schumacher, reduce da un fine settimana nel quale ha debuttato con un sesto ed un ottavo posto nella FIA Formula 2 Championship con i colori di una scuderia iper-vincente come la Prema Racing prima di vivere le emozioni che solo il debutto su una vettura della massima serie può regalare. A maggior ragione, quando ci si mette al volante di una vettura della Casa del Cavallino, che è qualcosa di impareggiabile dal punto di vista emozionale anche per piloti di lungo corso. Nel deserto di Sakhir il cuore del giovane portacolori della Ferrari Driver Academy avrà certamente battuto forte, e la stessa emozione ha certamente accomunato anche una foltissima schiera di tifosi che non hanno potuto rimanere insensibili al rinnovato sodalizio tra la Rossa ed un cognome che le ha regalato ben cinque titoli iridati.

La Scuderia Ferrari ha organizzato un'apprazziatissima sessione nella quale i principali media internazionali hanno potuto alternarsi nel porre domande a Schumi Jr. Ne è uscita una chiacchierata ricca di contenuti nella quale Mick ha raccontato le sue emozioni, i suoi obiettivi, ma soprattutto cosa gli ha lasciato quest'intensa e attesissima prima esperienza con i colori della scuderia con la quale papà Michael ha scritto alcune tra le pagine più rappresentative della storia delle corse.

- Com'è andata la tua "prima" su una monoposto della Scuderia Ferrari?

«È stato semplicemente qualcosa di incredibile, molto difficile da descrivere sia del punto di vista emozionale che professionale. Mi ha molto impres-



sionato il comportamento della SF90, la cui frenata è realmente fantastica».

- Che obiettivi ti eri posto prima di salire sulla Ferrari SF90?

«La mia priorità era soprattutto quella di imparare, utilizzando una giornata intera per comprendere più cose possibili e acquisire informazioni nuove per me. La mia prima esperienza è stata molto positiva. Il secondo giorno con l'Alfa Romeo Sauber puntavo a dare continuità a quanto svolto il giorno prima. È stato davvero grandioso».

- Come ti sei ambientato con la squadra?

«Posso dirvi che è stato molto molto bello e che mi sono subito sentito come a casa. Lo staff tecnico con il quale ho lavorato è stato meraviglioso e mi ha fatto davvero sentire a mio agio».

- Com'è stata la tua interazione con Vettel e con i piloti più esperti con i quali ti sei confrontato?

«Sebastian mi ha dato una gran mano nell'indicarmi la strada. Mi ha indicato come calarmi in una nuova realtà che non conoscevo. Abbiamo parlato a lungo in merito al mio debutto. Ogni suggerimento o consiglio che posso avere da piloti di valore e più esperti di me è certamente una cosa preziosissima in questo processo. Ho provato a mettere in pratica tutto quello che mi è stato suggerito, per vedere se funzionava anche con me e ne ho fatto tesoro. Quando invece non mi trovo, perché non tutti siamo uguali, provo semplicemente qualcosa di diverso».

- Alonso dice che bisogna cogliere al volo la prima chance di salire su una F1. Tu hai fretta di fare un passaggio di categoria? Sono preferibili due stagioni in F2 o non escludi, qualora ci fossero le condizioni, un tentativo al passaggio nella massima serie già l'anno prossimo?

«Tutti sapete che questo è il mio primo anno in Formula 2: bisogna vedere come andranno le cose. Voglio arrivare in Formula Uno soltanto da pilota completo e bisogna vedere quando questo sarà possibile. Penso che sarà il tempo a dirlo. Se non sarà l'anno prossimo, forse accadrà in quello successivo. Io penso a fare un passo alla volta».

- Molti piloti ricordano il primo giro e il primo giro in Formula Uno come una delle più belle esperienze della loro vita. Qual è stata la tua sensazione quando sei uscito dalla pit-lane e nei tuoi primi due o tre giri?

«Sono rimasto stupefatto. Il feeling che ho avuto quando sono sceso dalla macchina è stato qualcosa di realmente forte. C'è un tale potenziale nella macchina che è davvero sorprendente. La velocità in curva, la trazione ed ogni cosa sono mega e sono difficili da spiegare. E sono certo che molto in questa direzione deve ancora venire per me. Ho provato a frenare sempre più tardi, sempre dopo, e la macchina si arrestava nello stesso modo. È stato realmente pazzesco!».

- Nonostante la pioggia, nel corso del primo giorno hai inanellato 56 giri. Com'è stato il programma con la squadra?

«Certamente le precipitazioni non stato state un evento fortunato, ma sono parte del gioco. Sono comunque riuscito a fare un' apprezzabile serie di giri e ho potuto ottenere informazioni ed imparare il

RUSSELL AL TOP SU MERCEDES

Russell, a lato, su Mercedes è stato il migliore nella lista tempi. Sotto, i due Fittipaldi, Enzo, in casacca Ferrari Fda e Pietro, che ha guidato la Haas. In basso, Latifi su Williams, e, nell'altra pagina, Ticktum con la Red Bull



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



più possibile».

- Quali sono state le tue priorità quando sei sceso in pista?

«Sono salito in macchina con il fine di divertirmi, di godermela, e di dare il cento per cento. Posso dirvi di essermi realmente divertito nei giri conclusivi».

- Come hai gestito la pressione dei media che è stata realmente forte in queste giornate?

«Ero talmente concentrato in macchina che ho messo tutto il mio focus in quello che stavo facendo, volevo godermi ogni momento. Alla fine, quando indosso il casco e chiudo la visiera si tratta solo di correre».

- Tanti piloti hanno affermato di aver fatto leva, al debutto nella massima serie, su quanto hanno imparato in Formula 2. Hai avuto le medesime impressioni?

«Certamente. Una monoposto di Formula 1 è davvero molto complessa, ci sono così tanti aspetti di considerare della macchina. Ho provato ad utilizzare quello che ho imparato nella mia esperienza nella seconda categoria fino a questo momento».

- Dopo la prima giornata hai detto che sei rimasto molto impressionato dalla macchina e che molto avrebbe dovuto ancora arrivare. Qual è stata la tua aspettativa in vista del secondo giorno quando sei salito sull'Alfa Romeo Racing?

«Non vedevo l'ora di proseguire con il lavoro svolto il giorno prima, con l'obiettivo di percorrere il maggior numero possibile di giri».

- Dopo che sono passate le emozioni dei primi giri

LA COSA CHE PIÙ DI TUTTE MI HA IMPRESSIONATO DELLA F1 È SENZA DUBBIO LA FRENATA

MICK SCHUMACHER





come ti sei immerso nel piano di lavoro predisposto dallo staff tecnico?

«Devo dire che è stato tutto semplice. Ogni volta che sono uscito dalla corsia box ho imparato qualcosa, su come guidare la macchina e a cercare le risposte che mi attendevo stando al volante. Penso che insieme abbiamo svolto un buon lavoro e che l'equipe che mi ha assistito l'abbia fatto in maniera ineccepibile, fornendomi tutte le informazioni delle quali avevo bisogno».

- Ti la sei solo goduta o hai avuto anche un po' di soggezione per la macchina che stavi guidando?

«C'è stato molto rispetto per la mia monoposto. Ho cercato di stare alla larga da situazioni di pericolo, considerando la potenza a disposizione e che la macchina va molto veloce in curva».

- Ti ha dato un po' fastidio il fatto che Max Verstappen alla fine abbia abbassato i tuoi tempi?

«Max ha molta esperienza e non cercavo alcun confronto con lui. Penso che noi possiamo essere molto soddisfatti, abbiamo fatto il nostro lavoro e al termine della giornata sono rimasto molto contento per come sono andate le cose e per la fiducia che avevo al volante. È stata una giornata molto buona».

- È stato complicato affrontare il debutto nel FIA Formula 2 Championship nel fine settimana che ha preceduto la tua "prima" su una monoposto di Formula Uno?

«No, affatto. È stato abbastanza semplice gestire le due cose. Lo sapevo dall'inizio che avrei dovuto farlo e non ho avuto problemi. In primis, ho pensato soprattutto alle corse nella seconda categoria, senza pensare che pochi giorni dopo sarei salito sulla Ferrari. Soltanto domenica sera dopo ho potuto pensare a quello che sarebbe accaduto nei giorni successivi. Sono molto contento di come sia andate le cose in questi giorni. È stato un fine settimana molto positivo in una settimana positiva».

- Qual è la cosa che ti è rimasta di più della tua prima esperienza alla guida di una Formula Uno?

«Senza dubbio la frenata, perché è molto dura trovare il limite, che arriva sempre più avanti, dentro la curva. Ogni giro ho provato a frenare più avanti e riuscivo a farlo perché c'era ancora margine!». ●

TUTTI I TEMPI A SAKHIR

	2 APRILE		3 APRILE	
	TEMPI	GIRI	TEMPI	GIRI
1. George Russell (Mercedes F1 W10 EQ Power+ Mercedes F1 M10 EQ Power+)			1'29"029	101
2. Sergio Pérez (Racing Point RP19 Mercedes F1 M10 EQ Power+)			1'29"095	60
3. Sebastian Vettel (Ferrari SF90-Ferrari 064)			1'29"319	102
4. Max Verstappen (Red Bull RB15-Honda RA619H)	1'29"379	62		
5. Carlos Sainz Jr. (McLaren MCL34-Renault E-Tech 19)	1'32"059	32	1'29"795	20
6. Daniil Kvyat (Toro Rosso STR14-Honda RA619H)	1'33"653	45	1'29"911	111
7. Mick Schumacher (Ferrari SF90-Ferrari 064)	1'29"976	56		
8. Mick Schumacher (Alfa Romeo C38-Ferrari 064)			1'29"998	70
9. Alexander Albon (Toro Rosso STR14-Honda RA619H)	1'31"089	71	1'30"037	143
10. Lance Stroll (Racing Point RP19-Mercedes F1 M10 EQ Power+)	1'31"964	32	1'30"049	35
11. Lando Norris (McLaren MCL34-Renault E-Tech 19)	1'30"800	22	1'31"303	72
12. Dan Ticktum (Red Bull RB15-Honda RA619H)			1'30"856	134
13. Romain Grosjean (Haas VF-19-Ferrari 064)	1'30"982	42	1'30"903	86
14. Fernando Alonso (McLaren MCL34-Renault E-Tech 19)	1'32"207	64	1'31"006	69
15. Lewis Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+ Mercedes F1 M10 EQ Power+)	1'31"156	77		
16. Pietro Fittipaldi (Haas VF-19-Ferrari 064)	1'32"708	20	1'31"209	48
17. Jack Aitken (Renault R.S.19-Renault E-Tech 19)			1'31"500	103
18. Daniel Ricciardo (Renault R.S.19-Renault E-Tech 19)	1'31"584	45		
19. Antonio Giovinazzi (Alfa Romeo C38-Ferrari 064)	1'32"067	53		
20. Nicholas Latifi (Williams FW42-Mercedes F1 M10 EQ Power+)			1'32"198	100
21. Carlos Sainz Jr. (McLaren MCL34-Renault E-Tech 19)			1'32"269	60
22. Robert Kubica (Williams FW42-Mercedes F1 M10 EQ Power+)	1'33"290	19		
23. George Russell (Williams FW42-Mercedes F1 M10 EQ Power+)	1'33"682	27		

GETTY IMAGES



Boccone Ghiotto

LUCA HA INIZIATO SUBITO COL PIEDE GIUSTO NELLA SERIE CADETTA. MA ADESSO SERVE TROVARE CONTINUITÀ PER PUNTARE DAVVERO AL TITOLO

di Alessandro Gargantini



Una pole-position siglata con tre decimi rifilati al più diretto rivale Louis Deletraz, seguita dal secondo posto nella Feature Race, condizionato dal guasto di un sensore della frizione posto sul volante, e da una schiacciante vittoria nella Sprint Race in classifica costituiscono il brillantissimo biglietto da visita per Luca Ghiotto al ritorno della prima uscita stagionale in Formula 2. Ma non è soltanto la prima posizione nella graduatoria di campionato a pesare sul bilancio del pilota vicentino al ritorno dalla trasferta in Bahrain; ad impressionare è soprattutto la grande prova di forza mostrata dal portacolori della UNI-Virtuosi. Il pilota veneto ha tinto di tricolore la tappa d'apertura della categoria cadetta che lo ha visto ritrovare un successo che gli sfuggiva dalla corsa di Monza del 2017 quando vestiva i colori della Russian Time e chiuse al quarto posto una stagione dominata da Charles Leclerc. Nella passata stagione, il driver di Arzignano ha avuto a che fare con una stagione altalenante a causa di problemi legati al set-up di base sulla sua monoposto che non sono mai stati risolti e non gli hanno consentito di andare oltre tre podi nel corso

PROSSIMO ROUND SULLA PISTA DI BAKU

Con una vittoria e un secondo posto Luca Ghiotto ha iniziato alla grande la stagione 2019 in F2.

Il vicentino è ora al comando della serie cadetta che manderà in scena il secondo round a fine aprile sulla pista di Baku

dell'intero campionato, che pareva l'ultimo per il pilota italiano nella categoria.

La svolta per Luca è arrivata al termine della corsa di Sochi della passata stagione, quando sono stati compiuti i passi decisivi del progetto legato al Team UNI-Virtuosi, che ha rilevato l'iscrizione della Russian Time con l'obiettivo di creare la struttura più idonea per far crescere il pilota cinese Guanyu Zhou, che è uscito dal Ferrari Driver Academy e ha puntato sulla struttura che fa capo a Paul Jackson. Luca Ghiotto era parso, insieme a De Vries, tra i piloti più convincenti in occasione dei pre-season test che, soprattutto nel caso del pilota italiano, hanno fornito un'indicazione genuina.

In molti, a seguito della superiorità mostrata, indicano nel veneto il pilota da battere nella corsa per il titolo. Le indicazioni che arrivano dal Bahrain sono certamente molto promettenti, ma servirà attendere l'arrivo della categoria in suolo europeo per esprimere giudizi più robusti e comprendere se questa potrà essere la stagione giusta per il veneto. Non sono mancati alcuni addetti ai lavori che hanno sottolineato che il vicentino abbia colto la



LA STAGIONE È INIZIATA SOTTO I MIGLIORI AUSPICI, MA ESSERE USCITO AL VERTICE DELLA GRADUATORIA DOPO IL PRIMO ATTO NON SIGNIFICA NULLA. ORA ABBIAMO L'OBIETTIVO DI TROVARE CONTINUITÀ ED ESPRIMERSI SU QUESTI LIVELLI ANCHE SU PISTE MOLTO DIVERSE DAL BAHRAIN. SPERO DI TROVARE SPAZIO IN OTTICA F1, MA NON CONSIDEREREI ASSOLUTAMENTE UN RIPIEGO UNA CATEGORIA IPER-PROFESSIONALE COME IL DTM

LUCA GHOTTO



sua prima pole soltanto all'inizio del suo quarto anno nella categoria. In realtà, se si valuta il background di Luca, quello che deve sorprendere è il fatto che in tre stagioni non sia mai riuscito a primeggiare in prova.

Ghiotto, nel 2015, nella GP3 Series ha colto ben cinque pole position e altrettante vittorie che gli avevano consentito di mantenere la leadership della graduatoria fino all'ultima tappa stagionale di Abu Dhabi, quando al fotofinish Esteban Ocon è riuscito ad avere la meglio. Giusto per sgranocchiare due dati, in quella stagione Ghiotto ottenne cinque vittorie, cinque pole, otto podi e nove giri veloci, contro l'unica vittoria di Ocon, che prevalse soprattutto grazie alla continuità e addirittura quattordici podi. Ghiotto è sbarcato nella seconda serie con mille occhi puntati addosso, dopo essere andato vicinissimo ad entrare nelle junior team Red Bull, con Helmut Marko che alla fine di una lunga valutazione si tirò indietro avendo già Pierre Gasly, poi vincitore del titolo, nella categoria. Ghiotto esordì con il Team Trident convincendo, colse una vittoria in Malesia e l'ottavo posto finale, migliorato con il

quarto l'anno successivo alla Russian Time, nonostante fosse il team mate di Markelov, proprietario del team che ha indiscutibilmente sempre goduto di una evidente priorità in squadra. Ma la qualità del lavoro svolto dal ragazzo di Arzignano non è passata inosservata e, quando la squadra ha dovuto scegliere un pilota dalle capacità e rendimento indiscusso, non ha esitato a contattare Ghiotto, che può ora correre in un contesto stabile che punta tutto su di lui e che il veneto ha subito ripagato con un fine settimana da incorniciare. Fa molto piacere per il pilota italiano, che fino a questo momento era incompiuto nella categoria e che ora può finalmente realizzare i suoi obiettivi. Ricordiamo che il team Russian Time era semplicemente frutto del puro cambiamento di nome del Team Virtuosi, e che parlare di Russian Time o UNI-Virtuosi è essenzialmente la medesima cosa. La principale differenza è... l'indirizzo, visto che la squadra ha costruito un nuovo quartier generale abbandonando il precedente.

Tornando a Luca Ghiotto, servirà soprattutto continuità, intensità e determinazione se vorrà mantenere le redini della categoria fino alla fine. Piloti d'esperienza e velocità come Latifi, Sette Camara, De Vries e Deletraz venderanno certamente cara la pelle, così come è attesa la crescita dei rookie di talento come Mick Schumacher, Iloft o Alesi, che potrebbero diventare insidiosi nella seconda parte di stagione. Dove possa portare Ghiotto una stagione convincente nella seconda serie è presto per dirlo. Il fatto che l'anno scorso la categoria abbia accompagnato ben tre dei suoi protagonisti nella massima serie è un dato certamente promettente. Attendarsi che il miglior interprete di questa stagione meriti una chance è certamente legittimo, soprattutto se Luca saprà impressionare e convincere tutti di esserne in valore assoluto la migliore espressione. Le squadre di Formula Uno, soprattutto quelle di metà classifica, puntano soprattutto ai piloti più pronti e che possono garantire risultati immediati. E' anche per questo motivo che, se Luca riuscirà a esprimersi con continuità sui livelli di Sakhir, il treno della massima serie per il pilota italiano non è certamente una chimera. ●

di Pasquale Di Santillo

LE CASTELLET - Tutti pazzi per Fernando. Il team, i compagni, i meccanici. Diciamo la verità, alzi la mano chi si aspettava che il fenomeno, il marziano due volte Campione del mondo in F.1 sarebbe stato capace di integrarsi con velocità e capacità in un mondo così distante dalle sue abitudini "altolocate". E invece l'Alonso furioso delle ultime stagioni - dopo l'addio alla Ferrari - a bordo di monoposto senza ambizioni e costretto alle retrovie, quando si cala in una realtà nuova come quella del Mondiale Wec, il passepartout per la 24 Ore di Le Mans, torna l'Alonso magico, quello capace di qualsiasi cosa al volante. Gioviale e disponibile, quasi giocoso e scherzoso. E non solo perché con la Toyota TS050 è riuscito a centrare il sogno della 24 Ore più famosa al mondo, avviando una stagione di successi della Casa di Nagoya, proseguita tra il Mondiale costruttori Rally e il primo successo alla Dakar con Al Attiyaha bordo del pick up Hilux.

La verità è che Fernando, lontano dalla F.1 torna il Fernando innamorato della velocità, delle corse. Quello capace, stando ai racconti del terrore del team Toyota, durante il suo primo stint (turno) di guida notturno a Le Mans, lo scorso anno, di effettuare un sorpasso di 4-5 vetture contemporaneamente passando sul prato e prendendosi dei rischi incredibili. Solo per la fame di portare a sé stesso e alla Toyota il primo trionfo, dopo una trentina di tentativi andati a vuoto (dei giapponesi) e il relativo cumulo di sfortuna senza fine

Così, sono tutti pazzi per Fernando. Il team, i compagni, i meccanici: globalmente consapevoli del talento infinito dell'asturiano e della sua determinazione feroce a vincere sempre e comunque per dimostrare di essere il pilota migliore al mondo, sa-

LA F.1 È BELLA MA QUESTO PASSARE DA UNA CATEGORIA ALL'ALTRA FA BENE, TI COMPLETA. È LO SPECCHIO DI UNA PASSIONE

FERNANDO ALONSO



Alonso

il bello è adesso

FERNANDO RACCONTA LA SUA VITA DA CORSA SENZA FORMULA UNO (PER ORA) MA CON ANCORA TANTI OBIETTIVI DA CENTRARE. TRA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS E MONDIALE ENDURANCE



TEST TOYOTA AL RICARD

A Le Castellet Fernando Alonso ha effettuato una serie di test con la Toyota in vista dei prossimi appuntamenti del Wec a Spa e Le Mans

pendo già di esserlo. Così gli passano questo suo girovagare da un Mondiale all'altro: dai test di F.1 con la McLaren in Bahrain, a quelli del Mondiale Endurance della scorsa settimana al Paul Ricard a Le Castellet, passando per quelli nel deserto sudaficano per la Dakar. Fermo restando, l'autentico obiettivo di stagione, cioè la 500 Miglia di Indianapolis per la quale da oggi sarà in Texas per l'unico slot di prove che gli è concesso prima di correre la 103ª edizione del prossimo 26 maggio, a caccia di quella Triple Crown, senza dimenticare la 24 Ore di Daytona vinta l'anno scorso.

Pascal Vassellon di Fernando dice che «porta energia positiva e che è sempre in grado di dirti come riuscire ad essere più veloci. Tutto con un grande rispetto per chiunque. Una persona genuina anche se sappiamo benissimo che è difficilissimo far parlare più di Toyota che di lui...».

**È IMPRESSIONANTE
LA SUA
ESPERIENZA.
GLI PERMETTE DI
ADATTARSI MOLTO
VELOCEMENTE ED
AD ALTISSIMO
LIVELLO**

SEBASTIAN BUEMI



Sebastian Buemi, uno dei suoi compagni sostiene che: «È impressionante, la sua esperienza gli permette di adattarsi molto velocemente e ad altissimo livello». Kazuki Nakajima, l'altro compagno sulla Toyota n.8 campione in carica a Le Mans, precisa: «Fernando sa sempre dirti le parole giuste non aggressive, per spingerti a dare di più, ti stimola a fare sempre meglio».

- E lui Fernando Alonso da Oviedo, che dice di questa sua esperienza da infaticabile globetrotter dei motori?

«Che la F.1 è bella, ma questo passare da una categoria all'altra fa bene, ti completa. È lo specchio di una passione».

- Differenze tra guidare un prototipo LmP1 da Le Mans e una monoposto di F.1?

«Sono mondi completamente diversi. Nell'endurance devi tenere conto di tante variabili (non a ca-
→

GIORNI INTENSI

Sono giorni intensi per Fernando Alonso tra test Toyota per il Wec e in F1. Effettuerà poi test in Texas con la Indycar



so Toyota ha fatto preparare un memorandum per i suoi piloti...! ndr), il carburante, l'energia giro per giro, la frenata rigenerativa che serve appunto a recuperare energia. Devi essere molto preciso nella guida, non avere esitazioni. In Formula Uno puoi tranquillamente metterti tutti questi pensieri alle spalle e concentrarti sull'unica maniera di guidare che esiste: andare più forte degli altri. E poi è diverso lo spirito, c'è grande competizione tra i piloti ma è tutto più friendly, ci si incontra a colazione, si scherza. In F1 è impensabile».

- Il test-Dakar, com'è andato?

«Davvero divertente, mi interessava capire cosa potevano fare queste macchine in quelle situazioni. Ma una cosa è un test, un'altra andare veloci senza esperienza con quella realtà tecnica. La prossima settimana andrò in Texas e a fine mese ci sarà la 500 Miglia di Indianapolis, il primo vero obiettivo di questa stagione. Poi Spa, Le Mans. Insomma, prima di luglio sarà difficile avere tempo di valutare».

- Probabilmente parteciperà al rally del Marocco in ottobre. Già, parliamo di Indianapolis.

«È una sfida davvero difficile. Può succedere qualsiasi cosa in ogni momento, ci vuole abilità e fortuna. Nell'ultima edizione, ci sono state 10 safety car negli ultimi 15 giri. Posso solo lavorare e prepararmi. Ma c'è davvero tanto da fare».

- E la Formula E le potrebbe interessare?

«Al momento no, in futuro vedremo. Ci corrono tanti amici, compresi i compagni qui in Toyota e quando posso li seguo. Ma non è facile trovarli in televisione...».

- Ha tempo per il resto della vita?

«Quest'anno di più (ride). negli ultimi 18 mesi ho fatto di tutto, sono successe tante cose. ma sono fortunato perché faccio da sempre, da quando andavo in kart, quello che mi piace. La scuola di kart di Oviedo va bene, mi piace insegnare ai bambini, sto imparando ad ascoltarli. Hanno grande timore di me, al punto da frenare in rettilineo solo perché glielo dico io. Meno i genitori che parlano tanto, meglio mandarli al bar qualche ora. E poi va bene anche il mio team di Formula Renault...».

- Capitolo Formula Uno: Fernando, visto Leclerc domenica com'era arrabbiato sul podio?

«Lo capisco, lo sarei stato anch'io, lo sarebbe stato chiunque... Fai la prima pole della carriera, domini



LA PROSSIMA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS È IL MIO PRIMO OBIETTIVO DI QUESTA STAGIONE

FERNANDO ALONSO



fotografie GETTY IMAGES

la gara superando tutti e poi sei costretto a rallentare per un problema della macchina. È crudele ma fa parte delle corse. Non sono sorpreso dalla sua gara. Ha dimostrato di avere talento in F2 e in Gp3 e anche l'anno scorso con l'Alfa».

- Vede delle possibili analogie tra la situazione che sta vivendo Leclerc con Vettel e quella vissuta da lei nel 2007 con Hamilton?

«Zero. Assolutamente no. Non c'è niente di paragonabile tra le due vicende».

- Che ne pensa della stagione appena iniziata, quali sono le gerarchie?

«Le prime tre scuderie corrono un Mondiale a parte. Per quanto riguarda le altre, c'è ancora grande confusione. Perché si sono verificate profonde differenze di rendimento tra i test e le performance in gara. Così, mentre Haas e Renault avevano dato l'impressione di andare molto forte nei test invernali e in Australia, in Bahrain hanno avuto tanti problemi. Così, ora è difficile stabilire un ordine preciso».

- Dica la verità, ma se il suo amico Carlos Sainz jr. all'ultimo Gp della stagione ad Abu Dhabi le concedesse il volante della McLaren, la farebbe un'altra gara in F1?

«No, assolutamente, a meno che la McLaren non riesca a vincere qualche gara... (sorride ndr)...».

Tutti pazzi per Fernando, un po' Highlander, un po' globe-trotter, ma sempre innamorato delle corse. E di sé stesso. ●



AUTO SPRI NT E

**SUPERGUIDA
ALL'EPRIX
D'ITALIA**

Magica Roma

PER IL SECONDO ANNO DI FILA
LA FORMULA E SBARCA NELLA
CAPITALE: È SHOW NELLO SHOW



Quanto sei bella

LA FORMULA E TORNA NELLA CITTÀ ETERNA. ED È UN VALORE AGGIUNTO PER TUTTA LA SERIE. ECCO PERCHÉ

Michele Salvatore



a Roma!



Gli orari

La sfida sul tracciato dell'Eur sabato prossimo avrà i seguenti orari: prove libere dalle 7.30 alle 10; qualifiche ore 11.45; via della gara ore 16

È curioso notare come alcune storie siano legate a posti particolari. Quella della Formula E è intrecciata ai luoghi simbolo di Roma, anche se le monoposto corrono sulle strade del circuito cittadino dell'Eur solo dal 2018.

È una storia iniziata nel 2012, quando Lucas di Grassi sfrecciò con il primo prototipo della vettura da corsa a batterie sotto il Colosseo e il silenzio di quell'auto incuriosì cittadini e appassionati. Racconto che è proseguito poi 5 anni fa, all'Esera di Marco Aurelio in Campidoglio, quando il presidente FIA Jean Todt, l'allora sindaco di Roma Gianni Alemanno, il presidente e fondatore della serie Alejandro Agag si incontrarono per discutere sulla possibilità di un ePrix italiano.

5 anni e 51 gare dopo, stesso luogo, ecco un nuovo capitolo da raccontare: la sindaca della Capitale, Virginia Raggi, e Agag hanno presentato la seconda edizione dell'ePrix di Roma.

«Abbiamo festeggiato a Hong Kong la gara numero 50, Roma è il 52esimo ePrix della nostra storia - ha detto con orgoglio il fondatore - e pensare che, quando abbiamo iniziato, dicevano che non saremmo arrivati a 5».

Il ritorno nella Città Eterna si presenta con novità importanti. I 35.000 spettatori attesi all'Eur (+5000 rispetto al 2018) potranno guardare in azione le Gen2, le nuove monoposto più potenti

”

Quello di Roma sarà il 52° ePrix della nostra storia: in pochi ci credevano

Alejandro Agag

(200 kWh in configurazione da gara, contro i 180 kWh dell'anno scorso), ma soprattutto più efficienti perché dotate di una batteria dalla migliore capacità (54 kWh), che consente ai piloti di arrivare fino in fondo alla gara senza cambiare macchina.

Inoltre ci sono nuovi piloti sulla linea di partenza. Felipe Massa, il brasiliano con il Rosso Ferrari cucito sulla pelle, dopo aver concluso l'esperienza in F1 con la Williams, si è lasciato elettrizzare dalla

nuova sfida. E non è l'unico ex pilota del Circus catapultato nella F.E. Assieme a lui quest'anno sono arrivati Stoffel Vandoorne e Pascal Wierlein ad aumentare competitività e spettacolo nella serie. Spettacolo garantito dalla novità regolamentare rappresentata dall'Attack Mode, l'aumento di potenza temporaneo a 225 kW per consentire un ulteriore spunto alla ricerca del sorpasso decisivo. Quello che non cambia è la cornice, infatti l'Eur sarà ancora una volta teatro della gara. La pista ha caratteristiche uniche rispetto a quelle degli altri cittadini del calendario: è veloce, tecnico e ha più curve da percorrenza rispetto a quelle secche a 90° molto presenti sulle altre piste.

«Cornice super - come l'ha descritta Agag - che ci ha dato una grande soddisfazione»

con una bella gara lo scorso anno. Ha velocità difficili da trovare nelle altre città ed è circondato da palazzi bellissimi che danno una stupenda immagine di Roma».

Roma, dunque, concede per una settimana un suo quartiere alla F.E e la serie ringrazia facendo la sua parte lasciando un'eredità ai cittadini. Gli organizzatori della serie si sono impegnati a prendersi cura delle aree verdi del quartiere attraverso la potatura degli alberi su Viale Europa e a donare 15 decespugliatori da dare in dotazione al Ministero di Grazia e Giustizia, all'interno del programma di reinserimento sociale dei detenuti. Ma non è tutto. Le telecamere lungo il circuito, installate e fornite da Huawei, verranno lasciate dopo la gara e faranno la loro parte per aiutare le forze di polizia per migliorare presenza e controllo sul territorio, con ricadute sulla sicurezza dei cittadini.

La legacy più importante è il messaggio rivolto alle prossime generazioni, indirizzandole verso una nuova mobilità sostenibile fondata sulla propulsione elettrica. Giovani da appassionare ai temi dell'ambiente attraverso le emozioni del motorsport.

«Quest'anno rinnoviamo lo spettacolo della Formula E con grande entusiasmo. Il futuro della mobilità privata e pubblica - ha detto la sindaca Virginia Raggi - è elettrica e Roma sta puntando tantissimo sul settore. Stiamo cercando di installare più colonnine possibili, stiamo investendo sui bus elettrici e vedere che la tecnologia sta

lavorando per rendere sempre più semplice l'utilizzo di questi mezzi ci fa ben sperare. Siamo convinti infatti che eventi come quello del 13 aprile siano una grande opportunità per promuovere la mobilità del futuro, a emissioni zero, dal circuito dell'Eur a tutte le strade della Capitale».

L'ePrix sarà di casa a Roma per i prossimi 5 anni. Dalla prossima stagione esordiranno Mercedes e Porsche e la serie non smetterà di porsi obiettivi di crescita importanti.

Anche perché, a questo ritmo, il confronto con la Formula 1 prima o poi sarà necessario.

«Sono due mondi paralleli - ha concluso Agag - a breve termine non vedo possibilità di combinazioni, ma a lungo termine secondo sarà inevitabile. Non so in che mondo, se loro acquistano noi, noi loro... Certo mi piacerebbe avere Hamilton un giorno. La Formula Uno, però è insostituibile perché il vincitore della F.1 è l'erede di Schumacher, Senna, Fangio... È qualcosa di irripetibile perché è fatta di persone che hanno scritto la storia».

SPORT



Il futuro della mobilità è elettrica e Roma punta forte sul settore

Virginia Raggi

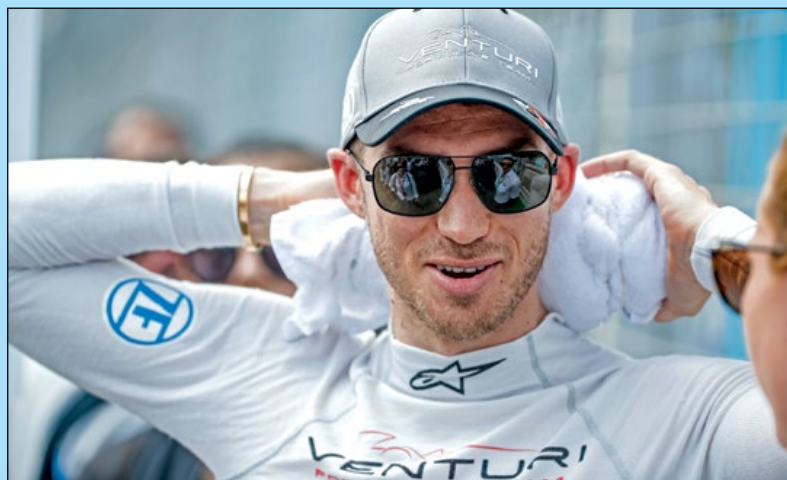
Il tracciato dell'Eur è molto tecnico e spettacolare. Sotto il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani e sotto a destra Virginia Raggi e Alejandro Agag





Mortara è già carico

L'ITALIANO DI GINEVRA SOTTOLINEA: «TRACCIATO BELLO E INSIDIOSO»



Sesto in campionato con 52 punti nel carriere a pari merito con Lucas di Grassi dell'Audi, il pilota Venturi Edoardo Mortara guarda all'ePrix di Roma con ottimismo, consapevole che la sua vettura presenta quest'anno caratteristiche maggiormente adatte al lunghissimo tracciato capitolino. Edo, ripercorriamo il primo ePrix di Roma nella storia disputato lo scorso anno.

«Abbiamo corso su uno dei tracciati più belli della serie, un 'cittadino' con tutti i crismi. La zona di Roma in cui si corre è interessante e non vedo l'ora di tornarci».

- Che aspettative avete per la prossima corsa nella Capitale?

«Centrare la top 10, perché sappiamo di non essere un team di vertice. Alcune squadre, se non commettono errori, sono davanti. Ma ce la metteremo tutta, sfruttando le possibilità».

- In Cina una gara dentro le aspettative considerando il potenziale della Venturi?

«È stato un weekend difficile, perché dopo Cile, Messico e Hong Kong la power-train sembrava aver fatto determinati progressi, ma poi a Sanya siamo stati riportati con i piedi per terra».

- Delle 21 curve presenti nel tracciato, quali ti hanno impegnato

maggiormente nel 2018?

«È una pista molto impegnativa che offre un po' di tutto: curve lente, abbastanza veloci, rettilinei lunghi e tornantini stretti. Ogni settore ha le sue insidie. A Roma conta molto il bilanciamento della macchina, in particolare il setup meccanico. Per le prossime due corse credo avremo la possibilità di essere molto competitivi in tal senso».

- Come pensi si adatteranno le Gen2 alla pista?

«Bene, in particolare la nostra vettura. Rispetto allo scorso anno, dove incontrammo molti problemi di peso e il setup meccanico non funzionò, credo che nel prossimo ePrix la vettura si adatterà bene e potrò fare meglio rispetto allo scorso anno».

- Che tipo di corsa dobbiamo aspettarci?

«Penso ad un ePrix caotico, seguendo il trend di quest'anno. Tanti contatti, con i commissari che non danno penalità in molti casi. Da pilota spesso rimango stupito dai metri che vengono adottati di gara in gara e penso che ci sia anche un po' di memoria corta talvolta. Credo che in Formula E, le penalità, dovrebbero essere commisurate alle conseguenze dei contatti. Mi auguro che, in futuro, sarà così».



Massa vuol salire sul podio

ALLA SUA PRIMA STAGIONE IN F.E FELIPE SVELA QUALI SONO I SUOI OBIETTIVI PER LA SFIDA SUL CIRCUITO DELL'EUR. SCOPRIAMOLI

Mario Donnini



Felipe ad Autosprint

Alla vigilia dell'ePrix di Roma, Felipe Massa è venuto a trovarci in redazione. È stata l'occasione per farsi raccontare passato, presente e futuro di un pilota ancora molto amato dal pubblico italiano



Felipe Massa, volente o nolente, è una delle grandi star nel ritorno della Formula E a Roma, a un anno dallo stupendo debutto del tracciato in zona Eur.

A pochi giorni dal 38esimo compleanno, il paulista di lontana ma nitida origine di Cerignola è a un nuovo esaltante appuntamento, dopo una militanza in Formula Uno sublimata in 11 vittorie, 16 pole position e 41 presenze sul podio, facendo segnare oltre 1000 punti iridati diluiti in quindici stagioni dal 2002 al 2017.

«*Momenti bellissimi di una vita dedicata alle corse - spiega Felipe in visita ad Autosprint - e che faranno per sempre parte dei miei ricordi. Come il giorno della mia prima vittoria a Interlagos davanti al mio pubblico o quando, due anni dopo, sullo stesso tracciato ho sfiorato il titolo mondiale, superato sul filo di lana da Lewis Hamilton*».

Bello pensare anche che il tuo addio alla F.1 sia diventato un arrivederci ai tifosi italiani, mantenuto a partire da questo appuntamento a Roma, a zero emissioni e mille emozioni... «*È esattamente ciò che penso e che sento, in una cornice stupenda e con un layout estremamente interessante, che ho visionato in anticipo e che sento adatto al mio stile di guida*».

A proposito del tuo debutto in Formula E, qual è il tuo feedback immediato con la categoria promossa e lanciata da Alejandro Agag? «*Sono deliziato dalle caratteristiche della categoria e per varie ragioni. Prima di tutto perché rappresenta il futuro, poi per la sfida diversa che offrono sia la guida che la competizione. E inoltre per il fascino del campionato, che a ogni appuntamento presenta nuovi e diversi possibili contendenti, all'interno di una sfida incessante e del tutto incerta. Si tratta di aspetti che nelle altre discipline dell'automobilismo si stanno rivelando assai difficili se non impossibili da ottenere, mentre in Formula E in pratica l'imprevedibilità e l'apertura della lotta sono una costante assoluta, gara per gara*».

E se andiamo sul versante delle difficoltà incontrate in questi tuoi primi approcci a questo tipo di corse così anomale rispetto al tuo retroterra tecnico-agonistico? «*Posso dire che, al di là della guida particolare, e che va affinata sul campo, non avendo a disposizione molti test, è proprio la particolare conformazione dei circuiti a consigliarmi cautela nell'approccio. Ovviamente essendo all'inizio di questa esperienza non conosco nessun layout ed è tutto nuovo per me. Quindi intendo*



Ho già visionato il circuito: lo sento adatto al mio stile di guida

Felipe Massa





dire che devo darmi il tempo per imparare e immagazzinare dati e sensazioni, per riuscire in un secondo momento a tradurre il tutto in prestazioni il più possibili competitive e soddisfacenti. Sono ottimista e molto positivo, anche perché il processo di apprendimento e crescita in me e per me sta avvenendo senza inciampi e con costanza». Andando a leggere la tua storia di pilota, segnatamente per quanto riguarda le categorie promozionali, si scopre che a due passi da Roma, a inizio millennio hai vinto sia al volante di una Formula Renault che con la Formula 3000 Italia, categorie nelle quali ti sei titolato con equipe italiane, prima la Cram di Marcello Rosei e poi la Draco di Adriano e Nadia Morini. Proprio per questo puoi essere definito un pilota a tutt'oggi race winner in suolo romano in qualsiasi categoria in cui s'è cimentato. Non pensi che la cosa possa risultare ancor più stimolante e intrigante anche in chiave Formula E? «Certo che sì. Se vogliamo metterla su questo piano dico che hai solo ragione e magari la gara romana della Formula E per me potrebbe rappresentare l'occasione perfetta per poter ambire a piazzarmi per la prima volta dalle parti del podio».

Corri per la Venturi la quale il prossimo anno è destinata ad avere una fornitura di grande riguardo, ossia di marca Mercedes. In quest'ottica la tua partecipazione alla Formula E oltre a non essere occasionale risulta mirata a un progetto a lunga scadenza che ti vede all'interno di un programma

Da tre gare va sempre a punti

Sempre a punti nelle ultime tre gare della serie elettrica, Felipe Massa con la Venturi è intenzionato ad alzare l'asticella delle prestazioni a Roma



A Roma posso tornare a incontrare il grande pubblico italiano

Felipe Massa

solido e importante. «Posso dire in questo momento che sono molto contento della mia squadra, appunto la Venturi. Sto vivendo una fase di accumulo d'esperienza all'interno di un cammino ancora lungo e che può riservarmi tante belle sorprese. D'altronde vivo questa avventura con piacere e giorno per giorno, pronto a cercare di capire tutti i segreti e le particolarità di un tipo di guida e di vettura, la Gen 2, che non hanno eguali rispetto a ciò che avevo sperimentato in tutti gli anni precedenti della mia carriera. Così adesso voglio concentrarmi sul weekend di gara a Roma perché per la prima volta posso tornare a incontrare il grande pubblico italiano al quale resto tanto legato, non solo viste le mie origini ma grazie anche al mio intenso e stupendo periodo vissuto alla Ferrari, per me indimenticabile e anche formativo e ricco di successi e salti di qualità professionali e sul versante umano».

Caro Felipe, tra pochi giorni Ayrton Senna sarà ricordato a venticinque anni esatti dalla sua scomparsa. Vuoi dire qualcosa anche tu, come ad aprire idealmente questo rito intenso e delicato? «Con piacere, perché Ayrton per tutti noi brasiliani resta un eroe e un grande esempio e motivo ispiratore. Un pilota immenso in pista e un uomo unico e indimenticabile nella vita. Classe e trionfi sui circuiti uniti a umanità e solidarietà per chi soffre, fuori dalle piste. Messaggi immortali, importanti, fondamentali, che rendono Ayrton Senna attuale e vivo, molto vivo in tutti noi».



pronti,
partenza, via

FASHION FESTIVAL
DOMENICA 14 APRILE

—
—
-70%

SUI PREZZI OUTLET*

Castel
Romano

Designer Outlet

TM

mcarthurlen.it/castelromano

*Nei negozi aderenti all'iniziativa, limitatamente ad una selezione di articoli e fino ad esaurimento scorte. Un limite di acquisto potrà essere applicato ai prodotti in promozione in base a quanto comunicato presso ciascun negozio del centro.

CIRCUITO DELL'EUR 21 CURVE PER **2860** METRI





Dischi incandescenti

ALLE CURVE 9 E 10 I PUNTI
DI FRENATA PIÙ ESTREMI

Brembo, da sempre impegnata nell'innovazione continua, ha visto nella Formula E un prezioso laboratorio mobile per lo sviluppo della tecnologia applicata all'elettrico, vera sfida per il futuro (e per il presente) del settore automotive. A partire dal 2018, lo storico marchio italiano si cimenta nell'elettro-show essendo stato selezionato come partner da Spark Racing Technology (SRT) in qualità di fornitore unico dell'intero impianto frenante, comprensivo di dischi e pastiglie in carbonio. Ne abbiamo parlato con Giovanni Clemente, F.E & F.1 Race Engineer di Brembo. Sul tracciato di Roma come si comporterà l'impianto frenante? «E' una pista molto tortuosa e presenta addirittura 21 curve, la maggior parte a 90°. Il tornantino successivo al rettilineo della partenza è tra i più complessi da affrontare. Nelle curve 9 e 10 sarà possibile probabilmente vedere i dischi dei freni divenire incandescenti, perché i piloti arrivano alla frenata dopo aver tenuto una velocità molto sostenuta nei tratti precedenti». Quali differenze ci sono tra F1 e FE per quanto concerne il vostro apporto? «L'impianto F.E è stato sviluppato per essere un compromesso valido per tutte le gare della stagione. A differenza della F.1, non ci sono setup differenti da impiegare su tutte le componenti a seconda del GP da affrontare. Brembo fornisce dischi, pinze, pastiglie, campane e pompa tandem a tutti i team, ma non il sistema BBW». Le Gen2 cosa hanno comportato in merito all'impianto frenante? «Le nuove macchine hanno portato un incremento di potenza sia per quanto concerne la singola frenata, sia per quanto riguarda la potenza erogata dalla power-train. L'aerodinamica maggiormente sviluppata, quest'anno, permette di essere più aggressivi nelle accelerazioni e va tenuto conto l'introduzione del BBW. L'impianto frenante delle Gen2 deve durare per l'intera gara e abbiamo contribuito nel margine consentito al costruttore nella distribuzione dei pesi nella vettura. Penso, in particolar modo, alla batteria».



ECCO LE **FORZE IN PISTA** NELLA SFIDA CAPIT

AUDI ABT

VITTORIE **11** PODI **38** GARE **51**



DANIEL **ABT**



66

VITTORIE **2**
PODI **9**
GARE **51**

LUCAS **DI GRASSI**

11



VITTORIE **9**
PODI **29**
GARE **51**

BMW ANDRETTI

VITTORIE **1** PODI **8** GARE **51**



A.FELIX **DA COSTA**



28

VITTORIE **2**
PODI **4**
GARE **47**

ALEXANDER **SIMS**

27



VITTORIE **0**
PODI **0**
GARE **6**

DS TECHEETAH

VITTORIE **6** PODI **17** GARE **30**



JEAN-ERIC **VERGNE**



25

VITTORIE **6**
PODI **17**
GARE **49**

ANDRE **LOTTERER**

36



VITTORIE **0**
PODI **2**
GARE **18**

MAHINDRA RACING

VITTORIE **4** PODI **18** GARE **51**



JEROME **D'AMBROSIO**



64

VITTORIE **3**
PODI **9**
GARE **51**

PASCAL **WEHRLEIN**

94



VITTORIE **0**
PODI **1**
GARE **5**

NIO TEAM

VITTORIE **2** PODI **6** GARE **51**



OLIVER **TURVEY**



16

VITTORIE **0**
PODI **1**
GARE **40**

TOM **DILLMANN**

8



VITTORIE **0**
PODI **0**
GARE **16**

NISSAN E.DAMS

VITTORIE **15** PODI **27** GARE **51**



SEBASTIEN **BUEMI**



23

VITTORIE **12**
PODI **21**
GARE **49**

OLIVER **ROWLAND**

22



VITTORIE **0**
PODI **1**
GARE **7**

ENVISION VIRGIN

VITTORIE 8 PODI 23 GARE 51



SAM BIRD



2

VITTORIE 8
PODI 17
GARE 51

ROBIN FRIJNS

4



VITTORIE 0
PODI 3
GARE 28

GEOX DRAGON

VITTORIE 2 PODI 9 GARE 51



JOSE MARIA LOPEZ



7

VITTORIE 0
PODI 2
GARE 26

MAXIMILIAN GUNTHER



VITTORIE 0
PODI 0
GARE 3

HWA RACELAB

VITTORIE 0 PODI 0 GARE 6



STOFFEL VANDOORNE



5

VITTORIE 0
PODI 0
GARE 6

GARY PAFFETT

17



VITTORIE 0
PODI 0
GARE 6

PANASONIC JAGUAR

VITTORIE 0 PODI 1 GARE 30



ALEX LYNN



VITTORIE 0
PODI 0
GARE 14

MITCH EVANS

20



VITTORIE 0
PODI 1
GARE 30

VENTURI TEAM

VITTORIE 1 PODI 5 GARE 51



FELIPE MASSA



19

VITTORIE 0
PODI 0
GARE 6

EDOARDO MORTARA

48



VITTORIE 1
PODI 3
GARE 15

CLASSIFICA DI CAMPIONATO

	AD DIRIYAH	MARRAKESH	SANTIAGO DEL CILE	MEXICO CITY	HONG KONG	SANYA	TOTALE
1. Da Costa	28	-	-	18	1	15	62
2. D'Ambrosio	15	25	1	12	-	8	61
3. Vergne	18	10	-	-	-	26	54
4. Bird	-	18	25	2	9	-	54
5. Di Grassi	2	7	-	25	18	-	52
6. Mortara	-	-	12	15	25	-	52
7. Abt	4	1	16	1	12	10	44
8. Frijns	-	18	10	-	15	-	43
9. Lotterer	11	8	-	10	-	12	41
10. Wehrlein	-	-	18	12	-	6	36
11. Evans	12	2	8	6	6	2	36
12. Rowland	6	-	-	-	-	21	27
13. Buemi	8	4	3	-	-	4	19
14. Sims	-	12	6	-	-	-	18
15. Massa	-	-	-	4	10	1	15



Sfida in equilibrio

Quest'anno a Roma la Formula E arriva con ben 6 piloti racchiusi in soli dieci punti. A guidare il gruppo dei 'gladiatori elettrici' Antonio Felix Da Costa (BMW iAndretti), autore di una bella vittoria nell'ePrix inaugurale in Arabia Saudita prima di andare incontro ad un doppio ritiro tra Marrakech e Santiago (Cile), con il portoghese invischiato in una frittata 'casalinga' con Alexander Sims in terra marocchina. Il vantaggio di Da Costa sarebbe potuto essere considerevole in classifica, se non altro perché Antonio ha ben figurato in Messico (secondo) e Cina (terzo) incappando, tuttavia, in una giornata storta in quel di Hong Kong. Solamente ad una lunghezza di svantaggio insegue il belga Jerome D'Ambrosio (Mahindra), maggiormente costante del lusitano, bravo ad approfittare del patatrac BMW iAndretti cogliendo la terza vittoria nella categoria full-electric. Seguono, più staccati, Sam Bird e Jean-Eric Vergne (DS Techeetah) a quota 52, con il campione in carica andato in apnea tra Cile ed Hong Kong, rimanendo coinvolto in un rovinoso quanto pericoloso incidente con Piquet

**LA SERIE
SBARCA
IN ITALIA
CON 6
PILOTI IN
LOTTA PER
IL TITOLO
RACCHIUSI
IN SOLI 10
PUNTI**

Alessandro Bucci

Jr in Messico (episodio, fortunatamente, senza conseguenze per i due). Secondo nell'ePrix inaugurale della season 5 a Riad e fresco vincitore a Sanya grazie ad un grande sorpasso inflitto a Rowland, JEV punta a ritrovare costanza nei risultati, consapevole di avere per le mani una vettura competitiva. Ne sa qualcosa il compagno di squadra André Lotterer, in testa ad Hong Kong sino al penultimo giro quando, un Bird in vena di follie, lo ha messo fuori gioco andando poi a vincere una corsa che è passata nelle mani dell'ottimo Mortara, in virtù della penalità inflitta al pilota Virgin. Il britannico, dopo un avvio poco convincente in Arabia Saudita, ha centrato un terzo posto in Marocco ed una vittoria in Cile, sfruttando in quest'ultimo caso una cattiva gestione del recupero energia da parte del leader della corsa Pascal Wehrlein (Mahindra), tra gli alfiere più competitivi sin ora in stagione. A completare la top 6, a quota 52 punti, Lucas Di Grassi (Audi) e Mortara, entrambi vincitori di almeno un ePrix nel 2019 ed alla ricerca di una 'quadra' per quanto riguarda il loro reale potenziale in stagione.



Già 6 le gare disputate

Sono già sei le gare andate in scena nel campionato di F.E che finora si è sviluppato all'insegna di un grande equilibrio. A lato in azione sulla pista di Varano la Mercedes EQ Silver Arrow 01 che debutterà nella stagione 2019-2020

Mercedes primi test

A VARANO LA EQ SILVER ARROW 01 È USCITA ALLO SCOPERTO. ECCO COME



La casa con la stella a tre punte, autrice sin ora di due doppiette in Formula 1 (vittoria di Bottas a Melbourne e di Hamilton a Sakhir), guarda al presente e al futuro facendo scendere in pista, all'autodromo di Varano, il primo esemplare di Mercedes full electric in previsione dell'esordio nella stagione 2019/2020, la sesta nell'ancor breve storia della Formula E. Le prove, svoltesi dal 27 al 29 marzo 2019, hanno visto scendere in pista il pilota dell'HWA race lab Stoffel Vandoorne (ex McLaren F1) e il driver Venturi Edo Mortara, chiamato a rimpiazzare Gary Paffett impegnato a Laguna Seca nell'International GT Challenge. Mentre nella prima giornata di test, entrambi i piloti hanno optato per una guida molto conservativa con la EQ Silver Arrow 01 macinando pochi chilometri, nei turni restanti Vandoorne e Mortara ne hanno totalizzati addirittura oltre 500 di km, dimostrando una buona affidabilità da parte del primo esemplare full electric Mercedes. È opportuno ricordare che, tutte le squadre iscritte al campionato di Formula E, dispongono di quindici giorni di test nell'arco della stagione, in modo da effettuare shakedown e filming day. Il team boss della squadra teutonica, Toto Wolff, non ha nascosto la sua soddisfazione: «Mi sono sempre emozionato molto ogni qual volta una nostra nuova creatura fa il proprio esordio in pista. Il debutto a Varano della Mercedes full electric non è solamente una pietra miliare nella storia della squadra, ma anche un'importante occasione per noi di portare avanti sviluppi per i prossimi anni».

Anche Ian James, managing director Mercedes-Benz FE, non ha nascosto la propria soddisfazione: «Siamo molto felici dei progressi che abbiamo fatto nei primi test con la nuova monoposto. I primi giorni di test a Varano sono stati un passo avanti importante per lo sviluppo del nostro team. Abbiamo riunito vari esperti dalle fabbriche Mercedes di Affalterbach, Brackley, Brixworth e Stoccarda e, alla fine dei tre giorni, siamo diventati un vero e proprio team».

L'ingresso di Mercedes previsto per la stagione 6, va a completare un terzetto formidabile di marchi tedeschi nell'eletto-show, considerando la presenza storica di Audi e della new-entry nel campionato 2018-2019 di BMW iAndretti. Conclusa la lunghissima parentesi nel DTM durata più di tre lustri, Mercedes punta ora a divenire punto di riferimento globale per il motorsport internazionale, potendo vantare la propria presenza non solo nella categoria regina dell'automobilismo, la Formula 1, ma anche la serie full-electric, sempre più in espansione e legata a doppio filo al mercato dell'auto. Considerata da molti team come una 'start-up', il campionato di Formula E ha visto nella season 5 il team HWA race lab (spinto da powertrain Venturi) fare da apripista all'arrivo di Mercedes, che potrà contare sul grande lavoro effettuato dalla compagnia di Affalterbach e dai suoi piloti, Paffett e Vandoorne in questa stagione, con l'ePrix di Roma ad attendere per il secondo anno consecutivo l'eletto-show nella capitale italiana.



Questa è una vera pietra miliare nella storia della nostra squadra

Toto Wolff



La Formula E secondo Dallara



L'INGEGNERE ANALIZZA: «È UNA SERIE CHE ATTRAIE UN PUBBLICO NUOVO E VA IN MEZZO ALLA GENTE»

L'apporto dell'azienda Dallara nel campionato di Formula E è di grande importanza, con il leggendario marchio emiliano impegnato con Spark Technologies nella fornitura di tutti i telai alle undici squadre coinvolte nella season 5. Abbiamo affrontato l'argomento con l'Ingegnere Giampaolo Dallara, dimostratosi molto curioso nei confronti della serie full electric. Ingegnere, innanzitutto, le è piaciuto l'ePrix di Roma lo scorso anno? «Sì, perché è una serie in grado di attirare un pubblico nuovo. Forse, molte persone, negli anni si sono allontanate dal motorsport tradizionale non vedendolo come una dimensione 'ecologica' e la F.E, inoltre, porta l'automobilismo direttamente a casa della gente, dal momento che si corre nel cuore delle città. Non dimentichiamo, infine, che le corse sono spesso decise all'ultimo giro».

- Come vede la seconda edizione considerando l'alto livello di competitività nel campionato 5?

«Vedo un crescente interesse da parte dei grandi costruttori e quindi è evidente che il mondo e la mobilità stanno andando in direzione dell'elettrico. In F.E, oltretutto, sono presenti piloti di alto livello con comprovata capacità di prestazione ed esperienza. L'abolizione del cambio vettura a metà gara garantisce ora una competizione maggiormente coerente. Parallelemente, la sfida tecnologica in atto nella Formula E è molto robusta».

- La pista romana offre scorci scenografici importanti della città ed è un bello spot per la Capitale, non crede?

«Concordo. Lo spirito 'avant-garde' della serie è evidente. Un bello sforzo organizzativo con lo spirito che guarda avanti, proponendo una formula innovativa».

- I telai delle Gen2 si stanno dimostrando molto efficienti e affidabili...

”

La sfida tecnologica in atto in Formula E è davvero molto robusta

Giampaolo Dallara

In alto l'ingegner Giampaolo Dallara e sotto la Gen.2 il cui telaio è costruito dall'azienda di Varano

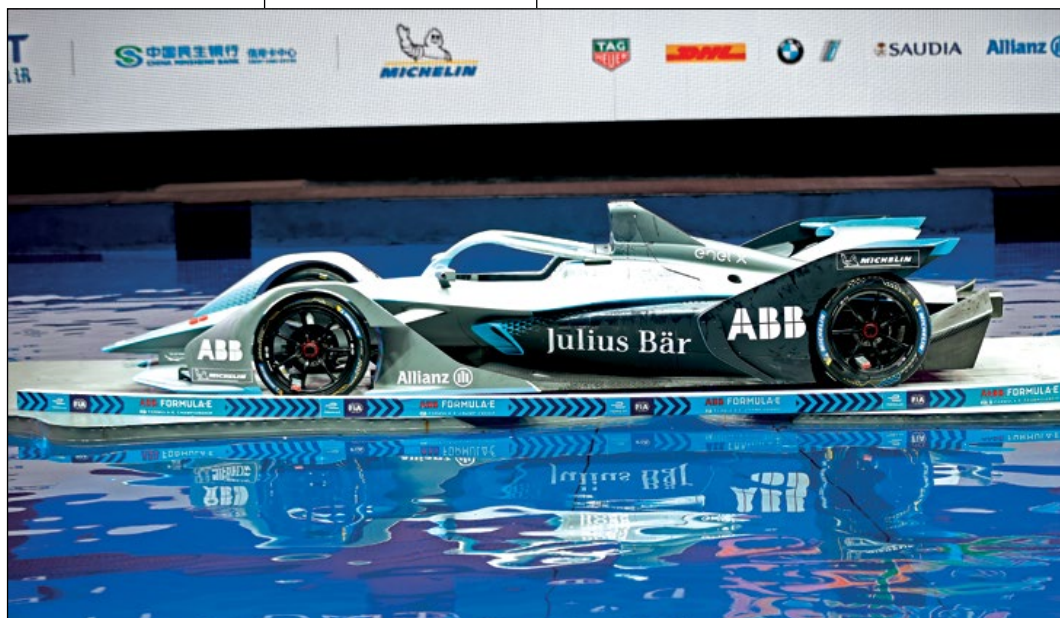
«Siamo soddisfatti di come abbiamo costruito il telaio e che incidenti molto pesanti si siano risolti senza problemi per i piloti coinvolti. Sono felice che la Federazione condivida il mio approccio forse fin troppo apprensivo e, ogni anno, aggiunga un'altra fetta di sicurezza. Per quanto riguarda il livello di sicurezza, l'asticella va sempre alzata, mai abbassare la guardia».

- Sei vincitore diversi in sei gare e sei differenti poleman sin ora. Sarà così fino alla fine?

«Non credo. Penso che, ad un certo punto della stagione, si chiariranno meglio quali sono gli effettivi valori in campo e la corsa al titolo si restringerà a meno concorrenti».

- Il campionato di F.E è in continua evoluzione rivelandosi sempre più importante per quanto riguarda il mondo automotive. Che futuro vede per la serie?

«Occorrerà un equilibrio molto sottile. Se le vetture sono uguali per tutti, i costi sono evidentemente migliori, ma questo rischia di diminuire l'interesse dei grandi costruttori, perché ne ricavano visibilità ma non aumentano la conoscenza. La liberalizzazione aumenterebbe i costi, ma al contempo consentirebbe una maggiore identificazione delle vetture. Trovare l'equilibrio sottile tra l'interesse dei costruttori e la compatibilità dei costi con la loro presenza, sarà la chiave».



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**

4^a USCITA
SOLO
€ 12,99

FASCICOLO +

RIZZATO CALIFFONE

un'esclusiva

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

CENTAURIA

visitaci sul sito:
www.centauria.it

Neuville sei una roccia!

TORNATO AD ASSAPORARE IL GUSTO DELLA VITTORIA IN CORSICA, IL BELGA DELLA HYUNDAI È IL NUOVO LEADER DI UNA SERIE IRIDATA DOVE NON C'È DAVVERO NULLA DI SCONTATO

di Marco Giordo

Era dal giugno scorso, dalla cavalcata vincente nella power stage dell'Argentiera in Sardegna, che Thierry Neuville e la Hyundai non vivevano più un weekend così emozionante. L'altra domenica a Calvi, dopo un Tour de Corse combattutissimo che ha regalato la prima vittoria stagionale alla casa coreana, tutti i malumori degli ultimi nove mesi sono spariti come d'incanto, perché la Hyundai Motorsport è rimbalzata di botto in testa sia al mondiale piloti che a quello costruttori. E se a Montecarlo Ogier aveva sconfitto Neuville nelle battute finali, per la legge di Giambattista Vico dei "corsi e ricorsi storici", stavolta è stato Neuville a rifarsi avendo la meglio (stavolta anche con un po' di buona sorte) su Elfyn Evans, come fece già due anni fa in Argentina. Già, l'Argentina, quella stupenda nazione dove si correrà la prossima manche del mondiale rally, dove si parla spagnolo ma si mangia e si vive come a casa nostra in Italia. Da noi "tanos" gli argentini hanno ereditato la febbre e la competenza per il calcio e lo sport dell'automobile in generale, Manuel Fangio docet, e per i rally in particolare, vedasi la storia del mitico Jorge Recalde e di tanti altri campioni. I riflettori sono già puntati dunque su Cordoba e su Villa Carlos Paz. Sarà probabilmente il mitico crono del Condor a decretare il nuovo vincitore di questa gara sempre appassionante. Un vincitore che molto probabilmente diventerà anche il nuovo leader del mondiale, in una corsa dove la Hyundai ha sempre fatto bene vincendola in tempi recenti con Hayden Paddon e Thierry Neuville, così come in Portogallo e Sardegna, dove i coreani hanno trionfato lo scorso anno con il pilota belga, mentre la "new entry" Cile sarà una novità per tutti. Arriva quindi ora una parte della stagione storicamente favorevole alla Hyundai, mentre nel frattempo la Toyota ha rimandato i test in Sardegna a maggio, preferendo all'ultimo momento testare in Portogallo. Una scelta un po' curiosa, visto che lo scorso anno i test sardi pre Argentina furono determinanti per lo sviluppo della Yaris, che vinse a mani basse sugli sterrati della provincia di Cordoba con Ott Tanak al volante.



SELFIE DA PROTAGONISTI

Neuville-Gilsoul e Andolfi-Scattolin: ecco un selfie scattato alla fine del Tour de Corse che ha visto il successo dell'equipaggio belga di Hyundai e la prima vittoria in Wrc2 per l'accoppiata di Aci Team Italia



Tour de Corse in o out?

Facendo un passo indietro, quello andato in onda dieci giorni fa sulle strade dell'Ile de Beauté è stato un Tour de Corse davvero spettacolare. Un "Giru di Corsica" con poche prove speciali, in pratica solo otto, ma tutte belle e guidate con molto pubblico a seguire le gesta dei piloti. Prove vere e tecniche come quelle di Bavella, Cap Corse e Notre Dame de la Serra che hanno fatto la storia di questa gara anche quest'anno, ne è un esempio per tutti la foratura finale di Evans, e che hanno restituito a questa mitica corsa ancor di più quel fascino unico che solo gli asfalti dell'isola napoleonica sanno offrire. Ora si gira pagina, e si guarda al prossimo anno che potrebbe veder sparire questa bellissima prova dal calendario iridato. Una scelta quella di escludere la gara francese che vuole la Wrc Promoter, che pensa soprattutto al business, una scelta che invece non vede di buon occhio il Presidente della FIA Jean Todt. Il "Giru di Corsica" ha una struttura di percorso simile alla Finlandia, per la complessità e le caratteristiche delle sue prove speciali. Che sono come quelle del Keski Suomi belle, guidate, veramente affascinanti, su strade che sono vere, naturali, senza incroci e bivi artefatti. La Corsica è un rally per veri specialisti della guida su asfalto, così come lo è la Finlandia per gli amanti della terra veloce. E allora che senso ha pensare sempre e solo al dio denaro se "l'argent" altrove non vale qualitativamente la "guerre", vista lo spettacolo offerto dal 62° Tour de Corse sulle sue strade?

L'Italia che vince

C'è un'Italia che vince nel mondiale rally, rappresentata da team manager, piloti, case fornitrici di pneumatici e fornitori. Ma andiamo per ordine iniziando dai team manager, anzi dai team principal, cioè da mister AA, Andrea Adamo, l'ingegnere piemontese massimo responsabile della Hyundai Motorsport. «Come ho già detto a fine gara in Corsica - ha dichiarato Adamo - sono contento di essere arrivato primo, non di come abbiamo vinto. Ovviamente sono molto felice di questo successo di Neuville, della squadra e della i20 Wrc ma sappiamo tutti molto bene com'è maturato. Ora ci attende una serie di gare sulla terra in cui in passato abbiamo sempre fatto bella figura. Ma andiamoci con la necessaria calma perché spesso le aspettative della vigilia non vengono confermate. Vedasi Ogier e la Citroen, che erano favoritissimi alla vigilia in Corsica e poi hanno avuto i loro problemi. Questo campionato poi è equilibrato come gli ultimi due, i piloti più forti sono suddivisi nei quattro top team in competizione tra loro e questo aumenta l'incertezza. La tipologia delle gare di oggi che sono più corte e veloci rende poi la lotta molto aperta sia nel campionato piloti che in quello marche». Poi Adamo ha affrontato l'argomento Finlandia, una gara dove la i20 non ha mai brillato. «Quella finlandese è una trasferta per la quale abbiamo una programmazione di sviluppo specifica, simile a quanto facciamo per gli altri eventi, vedi ad esempio la gara seguente in Germania. In passato non siamo mai andati forte in Finlandia, cercheremo di rifarci quest'anno e di ben figurare».



foto grafie BETTIOL



**ORA CI ATTENDE
UNA SERIE DI GARE
SU TERRA IN CUI IN
PASSATO ABBIAMO
SEMPRE FATTO
BELLA FIGURA...**

ANDREA ADAMO



Andolfi sulla nuova Fabia R5 in Sardegna?

Tra i piloti tricolori ovviamente il grande protagonista in Corsica è stato Fabio Andolfi. Il suo day after al ritorno dalla Corsica è stato un giorno normale, occupato com'era il giovane driver di Savona, a far andare avanti l'azienda familiare che gestisce con il papà ed il fratello. Ora Fabio avrà tutto il tempo di riflettere e di capire quanto di stratosferico ha combinato in Corsica. Mancano infatti quasi due mesi al Portogallo, l'importante è ora stare con i piedi per terra e focalizzarsi sugli obiettivi. Nel frattempo già a metà giugno in Sardegna, Fabio dovrebbe



PROSSIMO ROUND IN ARGENTINA

A lato, Neuville in azione lo scorso anno al Rally di Argentina che sarà il prossimo atto del Mondiale Rally. Sotto a sinistra, Adamo con Gilsoul e Neuville e sotto, Andolfi a segno con la Skoda in Wrc2

**DETERMINANTE
NELLA NOSTRA
VITTORIA È STATO IL
CONTRIBUTO DELLE
NUOVE GOMME
PIRELLI RA5**

FABIO ANDOLFI



consiglio per il futuro, è ricordargli che i problemi ce li hanno tutti e che in ottica di campionato deve esaminare ogni singola gara nei tre giorni, e non facendo riferimento al tempo di ogni singola speciale. Uno quando è a posto con la macchina può permettersi di fare il tempo dei primi, mentre quando non lo è, ovviamente è chiaro che fa quel che può. Se vuole giocarsi il campionato deve affrontarlo così. Tirando sempre il massimo possibile da ogni opportunità. Per quanto riguarda una sua potenziale promozione alla guida di una Wrc Plus, la cosa è più complicata. Sicuramente Andolfi è pronto a guidare una Wrc Plus. Tra le Wrc 2 e le vecchie Wrc la differenza era relativa, soprattutto di potenza, mentre cambiava e di parecchio la qualità degli avversari. Invece con le Plus la differenza è maggiore, soprattutto nel metodo di lavoro dei piloti che diventa fondamentale. E' un salto importante e molto difficile sia riguardo alla vettura, nettamente più potente, che agli avversari di livello elevato».

Pirelli Ra5 esordio ok

«Determinante nella nostra vittoria - ha detto Fabio Andolfi a botta calda a Calvi - è stato il contributo delle nuove gomme Pirelli RA5, che si sono rivelate davvero fondamentali nel nostro risultato con le loro ottime prestazioni. In tutta la gara ma soprattutto nel primo passaggio sulla speciale lunga 47 km di Castagniccia, hanno infatti avuto un rendimento davvero eccellente, che ci ha permesso di staccare l'11° tempo assoluto e di passare in testa nel Wrc 2. E' lì che in pratica abbiamo ipotizzato la nostra vittoria». Un bel complimento davvero per le nuove coperture milanesi che esordivano nel mondiale al Tour de Corse. «In pratica - ha ricordato Terenzio Testoni, il "Rally Activity Manager" della Pirelli - il nuovo disegno delle gomme da asfalto RA ha esordito a Montecarlo con le RA9, vale a dire le supersoft, e con le RA 7, le soft. Le RA5 sono le hard che abbiamo fatto esordire in Corsica. E' un pneumatico che ha per struttura e costruzione meno usura e che poi mantiene le prestazioni anche sulle lunghe distanze. Fa una grande differenza quando le condizioni del fondo diventano molto abrasive soprattutto con l'aumentare delle temperature sulle prove lunghe, come si è potuto vedere al Tour de Corse».

Brembo e Sparco

Oltre alla Brembo, che fornisce l'impianto frenante alla Hyundai, e che ha colto così il suo primo successo stagionale in Corsica, un'altra casa italiana si è messa in evidenza, la Sparco. La casa torinese ha infatti fatto esordire già in Svezia e riproposto poi in Corsica sulle nuove Ford Fiesta R2 della M-Sport Poland impegnate nel mondiale Junior, i sedili Circuit e Circuit II. Sviluppate e testate nella scorsa stagione, questi sedili QRT sono il risultato di un processo tecnico sviluppato dalla Sparco di derivazione aerospaziale. Un processo che genera le scocche dei sedili in vetroresina più leggere, circa il 30% in meno rispetto ad altre tecnologie esistenti oggi in commercio. Per questi motivi i sedili QRT sono stati la prima scelta di M-Sport per le nuove Ford Fiesta R2. ●



essere tra i primi a portare in gara la nuova Fabia R5, con una nuova trasmissione che peserà 10 kg in meno di quella attuale, nuovi braccetti e nuove sospensioni. Insomma la Volkswagen Polo R5 ha già il suo più grande nemico (e che nemico) in casa. Abbiamo chiesto a Lorenzo Bertelli, ultimo italiano ad essere riuscito a vincere tra le Wrc 2 cinque anni fa in Sardegna, la sua opinione sull'impresa di Andolfi al Tour. «In Corsica - ha commentato il pilota milanese - Fabio ha fatto una gara straordinaria perché era una prova difficile, lunga che vantava un alto livello di concorrenti. Adesso se devo dargli un



CAMPIONATI AL VIA



Junior show

DA SANREMO INIZIA UN TRICOLORE
RISERVATO AGLI UNDER 26
TOTALMENTE RINNOVATO.
ANDIAMO A SCOPRIRE COME

di Daniele Sgorbini

Parte sull'onda dell'entusiasmo, per la splendida vittoria di Fabio Andolfi nel Wrc2 in Corsica, il nuovo Campionato Italiano Junior. Il Tricolore riservato agli under 26, che nella sua nuova veste vivrà la sua prima il prossimo fine settimana a Sanremo, è davvero una rivoluzione nel panorama dei rally italiani. Una ventata di novità di cui si sentiva effettivamente il bisogno. Per tante ragioni, ma soprattutto perché, finalmente, la serie che più di ogni altra è destinata per far crescere i ta-

lenti, mette in palio una prospettiva di "carriera" concreta. Al termine della stagione infatti, il migliore tra i magnifici sette che hanno deciso di provarci, avrà a disposizione il budget per presentarsi al via del JWrc il prossimo anno, grazie al premio da 75.000 euro messo in palio dall'Acì, al contributo di 30.000 garantito da Motorsport Italia e alla fornitura completa di pneumatici da parte di Pirelli. Il tutto a un prezzo assolutamente competitivo, visto che l'intera stagione nello Junior costa 50.000 euro

più Iva e, franchigia esclusa, comprende praticamente tutto: noleggio della vettura, gomme, benzina, assistenza, catering, ingegnere di macchina e il test pre stagionale in programma mercoledì 10 aprile al Melogno, dove tutti i piloti potranno iniziare a prendere confidenza con la macchina.

Le vetture, come noto, sono le nuovissime Ford Fiesta Ecoboost R2 MY 2018, realizzate da M-Sport e affidate in regime di mono gestione alla Motorsport Italia. La scorsa settimana gli equipaggi iscritti

Giovani prospetti in vetrina

**VEDIAMO CHI SONO I POSSIBILI PROTAGONISTI DI UNA STAGIONE
DAVERO IMPORTANTE PER INIZIARE A COSTRUIRSI UNA CARRIERA**

Ci sono anche Marco Pollara (classe 1996) e Giuseppe Testa (nato nel 1994) al via del Tricolore Junior 2019. Entrambi hanno già in bacheca un titolo italiano under 26, conquistato vestendo i panni da ufficiale Peugeot. Il pilota siciliano lo ha vinto nel 2017, mentre il ragazzo di Cerce-maggiore ci era riuscito l'anno prima. Sono loro i più titolati tra i sette che hanno deciso di puntare tutto, per dare la svolta alla carriera, sull'Italiano Junior del nuovo corso. Ma non sono gli unici a vantare già una certa esperienza nell'arte del traverso. Luca Bottarelli, lombardo nato nel 1997, ha già vestito i colori dell'Acì Team Italia e lo scorso anno si è cimentato nello Junior Wrc, correndo in Svezia, Corsica, Portogallo e Finlandia. Parecchia esperienza la ha già anche Andrea Mazzocchi, pilota piacentino coetaneo di Testa: secondo nello Junior 2018, punta anche lui decisamente in alto. Al rientro con un programma completo è invece Giorgio Bernardi: piemontese, nato nel 1993, è il più "vecchio" del gruppo e nello Junior si è fatto già vedere nel 2015 e 2016. Ci sono poi il figlio d'arte Mattia Vita (classe 1996 e con esperienza internazionale), e il quasi debuttante Pasquale Pucella, anche lui del 1996, ma con appena una manciata di gare alle spalle. ●



Sopra, il presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani alla presentazione dei programmi del Tricolore Junior. A sinistra, gli equipaggi al via della serie

hanno già potuto toccarle con mano, facendo il sedile nella sede della squadra. Ogni pilota avrà a disposizione la stessa vettura - assegnata con un'estrazione durante la presentazione della scorsa settimana - per tutto il campionato, mentre le centraline elettroniche, tutte identiche, verranno sorteggiate di gara in gara, così da assicurare sempre la piena uniformità delle prestazioni. Altra profonda innovazione riguarda il calendario, non più legato a doppio filo a quello del Campionato Italiano: per garantire

l'equa ripartizione tra terra e asfalto, si è infatti deciso di inserire anche il Rally Adriatico, valido quest'anno "solo" per il Terra. Dopo l'inizio di Sanremo sarà infatti la volta della trasferta marchigiana, per spostarsi poi al Rally d'Italia, a Roma, in Friuli e per finire di nuovo sulla terra con il Tuscan Rewind. Considerando che il Sardegna conta Gara 1 e Gara 2, sono sette in totale i risultati sommabili, di cui solo cinque validi. Con due scarti a disposizione i ragazzi potranno permettersi insomma pure

qualche errore. Il progetto varato dall'Acì Team Italia non si limita però soltanto alla competizione vera e propria, visto che il piano vuole occuparsi della crescita dei piloti a tutto campo.

In quest'ottica sono state pianificate sessioni di prova, durante la stagione, che dovrebbero diventare importanti occasioni di formazione: i ragazzi avranno a disposizione gli istruttori della Scuola Federale e la telemetria per valutare punti di forza, errori e margini di miglioramento. ●

Prima vittoria nell'IRC per De Tommaso: il campione italiano junior è stato grandissimo protagonista sulle ps dell'Appennino Reggiano

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. De Tommaso-Ascalona (Skoda Fabia R5); 2. Porro-Cargnelli (Ford Fiesta Wrc); 3. Tosi-Del Barba (Skoda Fabia R5).

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81



De Tommaso gran vittoria!

CON UN TEMPONE SULL'ULTIMA PS, DAMIANO CON LA SKODA BATTE PORRO SULLA FIESTA WRC. UNA GARA PAZZESCA

REGGIO EMILIA - Quando si dice rally... Un colpo di scena sull'ultima prova speciale spodesta il leader indiscusso della gara e consegna la vittoria al 23enne Damiano De Tommaso. Ma andiamo per ordine. Dalla Piazza della Vittoria di Reggio Emilia prendono il via in 63. Sono gli equipaggi che partecipano alla 40° edizione del Rally dell'Appennino Reggiano, prima gara dell'International Rally Cup edizione 2019. Con il numero 1 sulla fiancata il giovane campione italiano junior e 2RM del Cir 2018, Damiano De Tommaso a seguire Paolo Porro che abbandonato il tricolore WRC si è trasferito con la sua Fiesta Wrc nell'IRC; Antonio Rusce che sulle strade di casa vuole testare la Vw Polo R5, e via via tutti gli altri.

Sulle prime due speciali "San Polo" e "La Strada", Porro rifila 7" a De Tommaso secondo al primo riordino. Impressiona nelle prime battute di gara Fofò Di Benedetto che dopo due speciali sale sul terzo gradino del podio. Primo parco assistenza, a seguire la ripetizione di "San Polo" e "La Strada". Si fa sera e il 23enne De Tommaso nella notte è il più veloce: recupera lo svantaggio su Porro e al riordino di fine giornata è secondo a 0"8 decimi da Paolo Porro: «Io sono un po' più vecchio - dice il comasco al riordino - e di notte tiro su il

piede, i giovani vanno più forte». Chiude le posizioni da podio il pilota di Carpine, Gianluca Tosi. Fofò Di Benedetto stacca una gomma e perde 30". Rusce è quarto a 19"2 e Alessandro Re, decisamente in giornata negativa, è quinto a 27"4.

Si ricomincia domenica mattina. Il tempo è stabile, si passa da uno scroscio d'acqua al sole. Porro continua la sua cavalcata vincente e alla fine della prova di "Buvolo", la prima di domenica mattina, si riprende tutto il vantaggio su De Tommaso che mantiene la posizione, così come Tosi. Di Benedetto si ferma definitivamente per una toccata ed un principio d'incendio. Si arriva così al primo passaggio della "lunga" di "Trinità", 21,20 km con condizioni meteo variabili. Porro "vola" e rifila 6"1 a De Tommaso; 22"3 a Tosi; 36"6 a Rusce con la Polo R5 e 43"6 a Alessandro Re sempre più in difficoltà. Sulla ripetizione della prova di Buvolo il miglior tempo è di De Tommaso che recupera un 1"2 su Porro, terzo tempo per Tosi e quarto miglior tempo per Rusce. L'assoluta non cambia. Sulla ripetizione della speciale di "Trinità" i piloti si trovano davanti pioggia e grandine. Porro chiude in testa con 3"6 su De Tommaso. Terzo è Ferrarotti con la Clio R3T. Su questa prova si ferma Cresci con la Polo a causa di un aquaplaning. Oppici esce di

strada con la sua 106 Rallye, la navigatrice Savi ha la peggio con alcune contusioni, ma fortunatamente nulla di grave. Si arriva così alle ultime due speciali.

Sulla terza ripetizione di "Buvolo" è ancora De Tommaso, nonostante abbia toccato con il posteriore destro, e segnare il miglior tempo. Ma di lì a poco il colpo di scena. Sull'ultima speciale "Trinità" di 21,20 Km Porro tiene il suo passo che fino a quel momento è stato vincente, De Tommaso tira giù, non si arrende e stacca il "tempone", 14'19"6, secondo è Alessandro Re a 15"9 e terzo, incredibilmente, Porro a 18"8. Per De Tommaso è la vittoria per Porro il secondo posto. Nella gara nazionale, vittoria di Vellani-Amadori su Peugeot 208 R5.

Il vincitore: «Gara incredibile»

Al Controllo Orario d'arrivo Paolo Porro è ancora incredulo di ciò che è accaduto: «Non riesco a comprendere quello che è accaduto. Io sono andato come negli altri passaggi, ho dato il massimo. Pensavo di essere andato forte. E invece... Eppure grossi problemi non ne ho avuti, l'asfalto era umido ma siamo andati bene». Damiano De Tommaso sa solo ripetere una frase: «Incredibile... una gara incredibile». È raggiante all'arrivo forse non ci crede neppure lui: «nella penultima ho "toccato" e nonostante questo ho fatto il miglior tempo. Ormai avevo preso il ritmo e con lo stesso piede ho affrontato l'ultima prova. Mi son detto, perché non provarci. Oh! E' andata bene». Un ottimo viatico per l'IRCUP e per la specialità.

Pietro Gasparri

Costenaro

concede il bis

Una gara perfetta quella di Giacomo Costenaro e Justin Bardin che hanno fin dall'inizio impresso un ritmo tale che nessuno è riuscito ad impensierirli conquistando per la seconda volta di fila la Liburna Terra con la loro Fabia R5. 4 ps vinte dal vicentino che ha preceduto il duo francese composto da Stephane Consani e Valentin Salmon su Fiesta R5. Terzo gradino del podio per Christian Marchioro e Silvia Dall'Olmo su Fabia R5 che hanno dovuto controllare dapprima Versace e poi il giovane Battistolli entrambi su Fabia R5. Proprio quest'ultimo, con alle note Cazzaro, ha guadagnato, all'esordio con la vettura ceca e comunque in generale con vetture moderne, il 4° posto effettuando una gara di apprendistato.

Quinta piazza per Cobbe che con Turco sta prendendo sempre più confidenza con la Skoda Fabia. Fanari e Stefanelli, che stavano lottando per la vittoria del Raceday Rally Terra, hanno effettuato una gara molto attenta per cogliere i punti necessari per aggiudicarsi il titolo del Challenge. Il duo è riuscito nell'intento con thrilling finale avendo forato nell'ultimo tratto della speciale conclusiva dove hanno perso alcuni secondi, ma sempre con un certo margine per aggiudicarsi il titolo Raceday. Settima piazza per Massimo e Giovanni Squarcialupi con la Ford Fiesta R5 in una gara di apprendistato davanti al deciso vincitore di Gruppo N Rigo-Angeli che con la Mitsubishi Lancer Evo IX ha colto l'ottava piazza davanti ai locali Feti-Fabbri su analoga vettura, ma di gruppo R. Chiudono i top ten i sammarinesi Vagnini-Baldazzi che si aggiudicano anche il titolo Raceday Due Ruote Motrici con l'usuale Renault Clio R3. Gli sloveni Peljhan-Car invece su Mitsubishi Lancer Evo IX hanno guadagnato l'undicesima piazza assoluta riuscendo così ad aggiudicarsi il proprio raggruppamento nel Raceday. Il giovanissimo Oldrati si aggiudica l'Under 25 oltre che la numerosa classe R2B con la Peugeot 208 affiancato alle note da De Guio chiudendo dodicesimi assoluti. Succi e Graffietti si aggiudicano il gruppo A con la spettacolare BMW M3. Sfortuna per Versace che lottava per il podio assoluto ma attardato da una foratura nell'ultima PS che lo ha pesantemente retrocesso. Ritiro per la giovanissima Tamara Molinaro con la Citroen C3 R5 che aveva colto la quinta piazza assoluta nella prova d'apertura dovendosi poi ritirare per un'uscita di strada dove hanno rotto un braccetto.

SECONDA VITTORIA DI FILA SUGLI STERRATI DEL PISANO PER IL VENETO CHE PRECEDE CONSANI E MARCHIORO. BATTISTOLLI GRAN 4°. A FANARI IL RACEDAY RALLY TERRA. SIPSZ OK TRA LE STORICHE

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Costenaro-Bardini (Skoda Fabia R5); 2. Consani-Salmon (Ford Fiesta R5); 3. Marchioro-Dall'Olmo (Skoda Fabia R5).

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

Ancora una vittoria alla Liburna Terra per Costenaro con la Fabia. Sotto Fanari vincitore con Stefanelli nel Raceday Rally Terra



Nella Liburna Terra Storica, valida per il neonato Trofeo Terra Rally Storici, i partenti sono stati 11, con due ritiri, concludendo in nove. Sipsz in coppia con Fabrizia Pons su 037, non ha lasciato spazio agli avversari vincendo tutte e sei le prove speciali in programma, nonostante si siano girati nel quarto passaggio. Secondi sul palco d'arrivo Bruno Pelliccioni, na-

vigato da Cavalli su Ford Escort 2.0, che è riuscito a recuperare su Carlo Falcone, in coppia con Ometto su Lancia Delta, che erano riusciti a sopravanzarli nella PS 4. Falcone è un livornese che da molti anni è console italiano ad Antigua e ha voluto a tutti i costi partecipare a questa gara. Sipsz all'arrivo ha dichiarato che è stata una bellissima gara e l'auto perfetta. ●





Sato re al Barber

L'appuntamento dell'IndyCar al Barber Motorsports Park è stato ricco di sorprese fin dalle qualifiche, ma nessuno dei colpi di scena del weekend ha potuto interferire con la marcia di Takuma Sato verso il successo. Il quarantaduenne giapponese ha fatto segnare la pole e se n'è andato sin dall'inizio. No attack, no chance: questo il mantra di Sato che non ha di fatto avuto rivali, e ha spinto tanto da fare perfino un errore gratuito nelle fasi finali. Nonostante il piccolo danno riportato in un "lungo" al cavatappi, non ha però avuto problemi regalandosi la prima soddisfazione dell'anno. Unico rivale che poteva insidiarlo sul tortuoso saliscendi dell'Alabama, il compagno di squadra al team Rahal Letterman Lanigan, Graham Rahal, fermato però da problemi elettronici. Anche se, per molti versi, la gara è stata unica nel suo genere, Sato spera di poter continuare a performare: da Barber, pista sulla quale aveva fatto il suo esordio nove anni fa, passerà a Long Beach, il tracciato che gli ha regalato la prima affermazione nella categoria. In pista, il tema principale è stato rappresentato dalla difficoltà, da parte di molti, e in particolare del te-

**POLE E GARA
PER IL 42ENNE
GIAPPONESE CHE
BATTE DIXON E
BOURDAIS. CON
LA QUARTA
PIAZZA RACCOLTA,
NEWGARDEN
RESTA LEADER**

di [Marco Cortesi](#)



am Penske, di mettere a punto un assetto corretto. I piloti del Capitano hanno sofferto il degrado delle gomme su una pista che già di suo non ha molto grip e, in più, ha vissuto condizioni di meteo incerte da inizio settimana. Unico a far la differenza, il vincitore delle ultime due edizioni Josef Newgarden, che ha recuperato dalle retrovie piazzando anche un sorpasso con sportellata ad Alexander Rossi nel finale. Anche grazie al quarto posto di Barber, Newgarden resta al comando in classifica. Pure in casa Ganassi si è faticato molto. Felix Rosenqvist

AL TRAGUARDO

Birmingham (Usa),
5-7 aprile 2019

Gara: 1. Sato (Dallara-Honda) 90 giri in 1h55'46"8076, alla media di 172,637 km/h; 2. Dixon (Dallara-Honda) a 2"3874; 3. Bourdais (Dallara-Honda) a 2"7933; 4. Newgard (Dallara-Chevy) a 7"9721; 5. Rossi (Dallara-Honda) a 8"8518; 6. Hinchcliffe (Dallara-Honda) a 9"4356; 7. Ericsson (Dallara-Honda) a 13"7580; 8. Hunter-Reay (Dallara-Honda) a 15"2506; 9. Pagnaud (Dallara-Chevy) a 22"7848; 10. Rosenqvist (Dallara-Honda) a 26"2450; 11. Power (Dallara-Chevy) a 31"8178; 12. Veach (Dallara-Honda) a 33"9035; 13. Harvey (Dallara-Honda) a 34"9655; 14. Andretti (Dallara-Honda) a 39"3119; 15. Ferrucci (Dallara-Honda) a 40"0094; 16. O'Ward (Dallara-Chevy) a 40"6728; 17. Pigot (Dallara-Chevy) a 42"5718; 18. Kanaan (Dallara-Chevy) a 1 giro; 19. Jones (Dallara-Chevy) a 1 giro; 20. Leist (Dallara-Chevy) a 1 giro; 21. Hanley (Dallara-Chevy) a 2 giri; 22. Chilton (Dallara-Chevy) a 2 giri.

Giro più veloce: il 12° di Power in 1'10"4818, alla media di 189,061 km/h.

Campionato: 1. Newgard 125 punti; 2. Dixon 98; 3. Sato 91; 4. Rossi 84; 5. Herta 81; 6. Bourdais 72; 7. Hinchcliffe 71; 8. Hunter-Ray, Power 66; 10. Andretti 61; 11. Rosenqvist 60; 12. Pagnaud 60; 13. Rahal 58; 14. Harvey 57; 15. Ericsson, Pigot 51.



non è mai stato in partita, chiudendo decimo, mentre Scott Dixon ha agguantato il Q3 con le unghie e con i denti nelle prove. La domenica, il neozelandese ha però messo in campo la dote che gli è valsa cinque titoli. Quella di tener duro, anche nelle giornate-no, andando ragionevolmente forte e approfittando degli eventi di gara. Il suo secondo posto potrebbe rivelarsi importantissimo a fine stagione. Elemento chiave per il risultato finale è stato anche la strategia. Sebastien Bourdais ha chiuso terzo fermandosi solo due volte contro le tre degli avversari, nonostante l'unica situazione di caution. Proprio nella safety-car di metà gara, si è vista la direzione gara fare una scelta "popolare" lasciando aperta la corsia box: chi si era appena fermato non ha avuto vantaggi tali da ribaltare l'andamento della corsa. Tuttavia, il fatto che tutti potessero lanciarsi nei pit ha portato anche ad un incidente, che ha coinvolto Tony Kanaan e Max Chilton. Se Barber, per le condizioni atmosferiche e di asfalto, ha portato una rivoluzione rispetto alle prime gare, anche

COME TERZO COSTRUTTORE MOTORI

Bmw entra nella serie?

Si prospettano notizie degne di nota per la prossima 500 Miglia di Indianapolis. L'organizzazione dell'IndyCar Series ha promesso degli annunci importanti, almeno due, che possano far parlare i media di tutto il mondo. Il primo, ovviamente, è quello del terzo costruttore di motori. La notizia è nell'aria da lungo tempo, e sono tramontate tutte le ipotesi principali fatte all'inizio dell'anno, sia per quanto riguarda l'engineering (Cosworth ha negato di essere coinvolta) sia per il brand. Al momento, viene considerato abbastanza assodato che si tratti di un costruttore tedesco. C'è chi scommette su BMW, con l'interessamento ipotizzato del team Andretti. Altri annunci potrebbero invece riguardare l'arrivo di uno o più piloti NASCAR per la disputa della Indy 500 2020. Primo tra i favoriti è Kyle Busch, campione della serie stock-car 2015, che ha spiegato di aver ottenuto un rinnovo con una specifica clausola che gli permetterebbe di correre a Indianapolis. Ma si parla anche di un ritorno del fratello maggiore Kurt, passato quest'anno sotto le insegne Ganassi.

la fortuna ha girato in modo differente. In primis per Colton Herta, che non ha potuto difendere la vittoria di Austin per un problema con la pressione del carburante ma, in senso contrario, anche per Marcus Ericsson, finalmente non penalizzato da guai tecnici o penalità, e riuscito a chiudere settimo alle spalle del compagno James Hinchcliffe. Anche se c'è qualche preoccupazione, in particolare in casa Honda, per l'affidabilità, va segnalata la presenza di sette vetture motorizzate dal costruttore giapponese nelle prime otto posizioni. ●



TAKUMA FA IL PIENO

Sopra, mentre festeggia la pole e in alto, Takuma Sato vincitore al Barber. A destra Alexander Rossi, giunto 5°.

In alto, in primo piano, Scott Dixon che ha chiuso al secondo posto



CAMPIONATI AL VIA

Blancpain super sfida

DA MONZA SCATTA LA SERIE ENDURANCE: TANTE LE VETTURE ATTESE AL DEBUTTO NELLA CONFIGURAZIONE 2019. QUARANTANOVE GLI ISCRITTI

di **Dario Lucchese**

Sarà un confronto tecnico di altissimo livello ad animare il Blancpain Gt, che parte questo fine settimana da Monza con il primo appuntamento della serie Endurance. Tante le vetture attese al debutto in "configurazione 2019". Un elemento che renderà ancora più interessante questo inizio di stagione. Sono 49 gli equipaggi iscritti, per un totale di dieci costruttori. Numeri che fanno di questo campionato l'élite della categoria. Tutti contro Mercedes, che ha conquistato il titolo lo scorso anno con il team Black Falcon e l'equipaggio formato da Yelmer Buurman, Maro Engel e Luca Stolz, pronto a ripresentarsi al via e subito più veloce durante il primo giorno nei test del Paul Ricard. Mercedes che ha anche monopolizzato nel 2018 la classifica "overall" con Akka Asp. La squadra transalpina ha rinnovato il proprio accordo con Raffaele Marciello, campione in carica della serie Sprint, il quale si alternerà nuovamente con Michael Meadows e il nuovo arrivo Vincent Abril, ex Bentley. Il terzo "top team" che porterà in pista le Amg-Gt3 della stella a tre punte è invece Strakka Racing. In tema di prime assolute, sono ben cinque gli esemplari inediti. Ovvero Audi R8 Lms Evo, McLaren 720S, Porsche 911 Gt3 R, Aston Martin Vantage e Lamborghini Huracán Gt3 Evo. L'ultima nata della Casa di Sant'Agata Bolognese ha impressionato nell'esordio americano di Daytona e Sebring, mettendo a segno una storica doppietta col Grasser Racing Team, che ha conquistato due anni fa proprio nel Blancpain Gt una tripla corona: Team, Piloti ed assoluta. Squadra di riferimento quest'anno è FFF Racing Team, che dopo avere dominato nel 2018 nel Blancpain Gt Series Asia, sbarca nel vecchio continente con i colori della Orange1. E lo fa affidando una vettura ai "factory driver" Marco Mapelli, Dennis Lind e Andrea Caldarelli (quest'ultimo nel 2017 campione Endurance assieme a Mirko Bortolotti e Christian Engelhart), un'altra all'equipaggio anch'esso ufficiale composto da Giovanni Venturini, Phil Keen e Franck Perera ed una terza a Michele Beretta e ai nuovi arrivi Taylor Proto e Diego Menchaca. Bortolotti rimarrà invece legato al GRT, sempre con Engelhart e Rolf Ineichen. Tra gli altri team legati a Lamborghini va citato Daiko Lazarus Racing, che si presenterà con due auto, una per il terzetto Fabrizio Crestani-Nicolas Pohler-Kris Richards. Una Huracán anche per Ombra Racing, Raton Racing by Target e Boutsen Ginion; due per gli inglesi della Barwell. Voltando



Mercedes Black Falcon

IL CALENDARIO

13-14 aprile	Monza
11-12 maggio	Silverstone
31 maggio 1 giugno	Le Castellet
25-28 luglio	Spa
28-29 settembre	Barcellona



Audi Phoenix Racing



Lamborghini Raton Racing

SERIE D'ELITE DELLA CATEGORIA

Con i numeri che si porta in dote, la Blancpain endurance è senza dubbio la serie d'élite della categoria

pagina, sei saranno le nuove R8 Lms Evo schierate fin dalla tappa brianzola; tre quelle del Belgian Audi Club Team WRT. Con lo stesso marchio ci saranno Attempto, Phoenix e Sainteloc. Sul fronte Ferrari, nella Pro è attesa una 488 Gt3 della Smp Racing supportata dalla Af Corse: di primissimo piano, oltre che ben consolidato, è l'equipaggio, con Davide Rigon ad alternarsi al volante con Miguel Molina e Mikhail Aleshin. HB, Rinaldi Racing, Spirit of Race ed il nuovo ingresso Tempesta Racing concorreranno per le altre classi. A rappresentare Bmw ci sarà ancora il Boutsen Ginion. Niente vetture bavaresi per il team Rowe, passato a Porsche e presente sempre nella classe maggiore con due 911 Gt3 R nuove di zecca. Su una di queste si daranno il cambio Dirk Werner, Matt Campbell e Dennis Olsen, reduci dal trionfo ottenuto nella 12 Ore di Bathurst, prima prova dell'Intercontinental Gt Chal-



Ferrari Rinaldi Racing



Porsche Dinamic Motorsport

49 ISCRITTI E 10 COSTRUTTORI

49 gli equipaggi al via della Blancpain Endurance per un totale di 10 Costruttori



Bentley Team Parker



Lamborghini Daiko Lazarus



Porsche Rowe Racing



Lamborghini FFF Racing Team



Lexus Tech1 Racing

lenge. Nuovo ingresso nella serie per Tech1, al via con una Lexus Rc F. Altro debutto è quello del Team Parker, che andrà a rinforzare lo squadrone delle Bentley schierate anche dalla M-Sport. Attesa infine nella Silver Cup anche una Honda Nsx della RJN, che ha lasciato la Nissan e con cui collaborano la Jas e Jenson Button: la livrea della macchina non a caso richiama quella della Brawn con cui l'inglese si laureò nel 2009 campione di F1.

Focus sulle realtà italiane

Di certo nell'edizione della Blancpain Gt Series Endurance Cup che si appresta a prendere il via, precedendo di un mese scarso il primo round del World Challenge Europe ("alias" la serie Sprint), non mancano le novità assolute. In questo senso un focus va fatto anche sulle realtà italiane. Cominciando da Dinamic Motorsport. Il team reggiano, già prota-

gonista nella Mobil 1 Supercup e nella Carrera Cup Italia, entra dalla porta principale e schiera una 911 Gt3 R su cui saliranno Andrea Rizzoli, Zaid Ashkanani e l'austriaco Klaus Bachler, pilota Junior della Casa di Stoccarda. Poi c'è la Raton Racing, che avrà il supporto del team Target per essere presente con una nuova Lamborghini Huracán Gt3 Evo che si divideranno Stefano Costantini, Christoph Lenz e Toni Forné. La squadra di Roberto Tanca affronterà un doppio programma, essendo presente anche nel Gt Open. Stesso discorso per la Ombra Racing, che celebra il suo 25° anno di attività e che prenderà parte a tutta la serie Endurance nella classe Silver sempre con una nuova "Lambo" su cui si alterneranno Stefano Gattuso, Romain Monti (già in forze al team di Davide Mazzoleni la scorsa stagione) e il nuovo arrivo Dean Stoneman, il 28enne inglese che nel 2010 ha conquistato il titolo della Formula 2. ●

Tarquini primo centro

GABRIELE CONQUISTA LA VITTORIA IN GARA-2. MA LA SORPRESA È LA LYNK&CO AL TOP CON BJORK LEADER DELLA SERIE



Avvio di stagione interessantissimo per la Coppa Fia WtcR cuvée 2019 che nel budello fra i muri di Marrakech non ha offerto grande spettacolo, come prevedibile, ma sì tantissimi spunti agonistici di interesse, e dimostrato che questa stagione con più macchine (26) e un livello in netta crescita sarà serratissima e avvincente. Arrivando in Marocco c'era da verificare, soprattutto, quanto andasse forte la Lynk&Co, la grande novità assoluta made in China, e quanto potessero essere equilibrate le forze in una serie dove ormai certi costruttori hanno presenza ufficiale, altri rispettano la filosofia del customer racing e altri ancora lasciano fare i privati. Su quest'ultimo punto, i tempi sia in prova che in gara, dimostrano che la BoP è più che riuscita, con addirittura 21 vetture in un secondo al termine della qualifica 1...

In quanto alla Lynk&Co, ha già fatto storia, col successo di Tom Björk in gara-3 e lo svedese, secondo anche in gara-1, già al comando della classifica, con 61 punti, davanti a Guerrieri (56) e Tarquini (49). Si sapeva che la macchina (cinese solo di

marchio perchè sviluppata da Cyan e gestita da quella vecchia volpe di Muller) sarebbe stata subito competitiva, un po' come la Hyundai un anno fa, e così è stato. Il bottino sarebbe stato anche maggiore senza Yvan Muller costretto a partire ultimo in gara-1 dalla sostituzione del motore e tradito dallo sterzo quando era al comando di gara-3.

In questo nuovo scenario, il campione in carica Gabriele Tarquini si è rivelato di una concretezza formidabile, da

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Guerrieri; 2. Bjork; 3. Girolami. **Gara-2:** 1. Tarquini; 2. Vernay; 3. Ehrlacher. **Gara-3:** 1. Björk; 2. Vervish; 3. Azcona.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

vero Cinghio, nonostante le Hyundai fossero in crisi di freni su questo tracciato insidioso, come dimostrato da Catsburg, finito a muro quando guidava gara-2. Tarquini ha ereditato la vittoria («Non so davvero come ce l'ho fatta, ma ce l'ho fatta», ammetteva via radio appena tagliato il traguardo) e ha racimolato anche i punti di un quarto e di un quinto, iniziando bene un campionato dove la regolarità sarà decisiva.

Voti positivi anche per l'argentino Esteban Guerrieri, primo in gara-1 con la Honda bissando il successo di due anni fa, per le Audi (gran pole di Vervish in qualifica la domenica e secondo posto in gara-3, un secondo in gara-2 anche per Vernay prima di andare a muro, senza freni, in gara-3) e per il debuttante Mikel Azcona, alfiere delle Cupra. Il 22enne spagnolo e campione Tcr Europe in carica, non solo è riuscito ad infilarsi nella top-5 della Q3 ma ha colto punti nelle tre gare e un primo podio in gara-3. Al di sotto delle aspettative le Vw Golf, davvero evanescenti, i rientranti Priaulx e Farfus, ancora un po' arrugginiti, e soprattutto le nuove gomme Yokohama, apparse non solo fragili (si è perso il conto delle forature) ma anche meno performanti delle vecchie.

Giulietta soffre ma c'è

Due noni posti (uno in gara-1 con Kevin Ceccon e uno in gara-3 col neo-acquisto Ma Qinghua) e una manciata di punti sono il bottino raccolto dal Team Mulsanne con le Alfa Romeo Giulietta di Romeo Ferraris. Tutto sommato, considerata la pista non certo amica, un buon risultato che conferma la bontà degli sviluppi (aerodinamica, ripartizione pesi, avantreno) fatti durante l'inverno. Come tante altre vetture a Marrakech, le Giulietta hanno sofferto di freni ma soprattutto hanno pagato pegno alle qualifiche non brillantissime, il che su una pista dove sorpassare è praticamente impossibile, non perdona.

Alfredo Filippone

La Lynk&Co con Bjork è stata la grande protagonista: lo svedese ha centrato una vittoria e un secondo posto. Sopra Tarquini 1° in gara-2





ALLACCIA LA CINTURA.

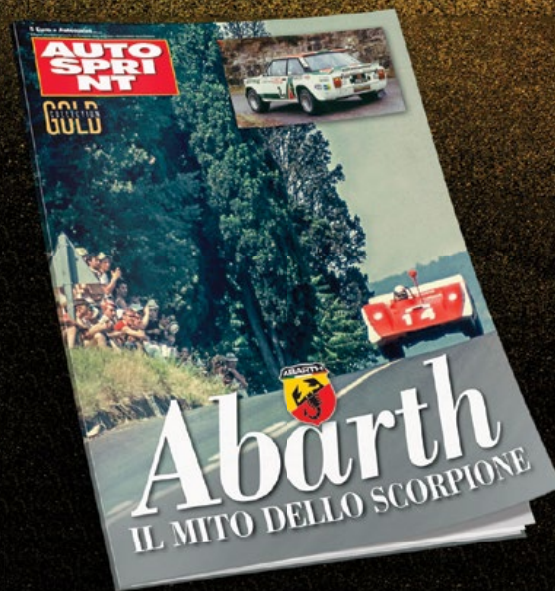
GOLD COLLECTION
OGNI MESE STORIE AD ALTA VELOCITÀ.

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 F1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**Non perdere in edicola*
 "Abarth. Il mito dello Scorpione".**



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 _____ I 9 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



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



Puoi acquistarlo anche in versione digitale su www.autosprint.it/goldcollection

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



F. Regional

inizia l'avventura

PARTE DA LE CASTELLET LA SERIE CONTINENTALE PROMOSSA DA ACI SPORT E WSK. SI ANNUNCIA UNA STAGIONE DAVVERO COMBATTUTA. ECCO PERCHÉ

di **Dario Lucchese**

Il Formula Regional European Championship segue la scia del Tricolore F.4 e si presenta in Francia con il primo degli otto appuntamenti della stagione inaugurale. La serie continentale prende il via con poco meno di una ventina di vetture, ma anche tanti buoni propositi. In fondo il "pacchetto" è lo stesso della serie minore: Acì Sport e Wsk sul fronte promozione, monoposto Tatuus e ci mettiamo dentro anche il motore, che è l'Alfa Romeo; stessa famiglia dell'Abarth, impiegato appunto nella categoria cadetta.

Le premesse per costruire qualcosa di veramente buono ci sono tutte, se si considera che la l'Italian F.4 era partito nel 2014 con 22 piloti, oggi saliti fino a 37 (in realtà si sarebbero potute avere una quarantina di macchine, se non fosse stato deciso di limitare le iscrizioni onde evitare batterie e quant'altro).

L'obiettivo è quello di creare da subito un campionato stabile, per farlo crescere di anno in anno. Elementi salienti, a parte una macchina organizzativa già ben collaudata e l'aspetto tecnico in generale, sono la certificazione FIA, i 25 punti per la Superlicenza in palio e un montepremi totale di 200 mila euro. Il campionato si presenta attraente e la risposta dei team, anche importanti, non è mancata ad arrivare. In prima fila c'è infatti la Prema. La formazione vicentina, dopo aver fatto il bel tempo nella F.4 vincendo quattro delle cinque edizioni della serie nazionale fino ad ora disputate, l'ultima lo scorso anno con il nipote d'arte Enzo Fittipaldi, porterà in pista tre vetture.

Una di queste proprio per il nipote di Emerson, per la terza stagione di fila legato al team di Angelo Rosin. Le altre due verranno affidate a Olli Caldwell e Frederik Vesti. Altra realtà di riferimento è DR Formula by RP Motorsport, che nasce dalla fusione della squadra guidata da Danilo Rossi e quella di Fabio Pampado, al suo rientro nella fattispecie in un campionato "made in Italy" dopo dieci anni di militanza all'estero (vedi l'Euroformula Open, in cui ha fatto incetta di titoli).

Con essa sono attesi al via il messicano Raul Guzman e Igor Omura Fraga. Il ventenne brasiliano di origini nipponiche ha vinto il FIA Gran Turismo Nation's Cup ed è inserito nell'eSports Formula One development programme. E in pista sfoggerà proprio una vettura con la livrea di Gran



CALENDARIO

14 aprile	Le Castellet (Fra)
5 maggio	Valllunga
7 luglio	Hungaroring (Ung)
14 luglio	Red Bull Ring (Aut)
1 settembre	Imola
22 settembre	Barcellona
6 ottobre	Mugello
20 ottobre	Monza



Turismo Sport. Dal mondo semivirtuale a quello reale. Quello di David Schumacher, figlio dell'ex pilota di Formula Uno Ralf, uno dei due proprietari della US Racing, squadra con cui si presenterà al via. Nel Formula Regional europeo c'è anche una quota femminile. Due le ragazze presenti. Una è la tedesca Sophia Flörsch, che torna in pista con il Van Amersfoort Racing dopo il terrificante crash di Macao 2018.

La svizzera Sharon Scolari guiderà invece una vettura della ScoRace by Viola Formula. In arrivo dalla F.4 tricolore c'è la Scuderia DF Corse by Corbetta. Confermate anche Technorace ed Mcr, che si è ac-



**TORNA IN PISTA
ANCHE LA FLORSCH**

Sopra David Schumacher, in alto a sinistra Enzo Fittipaldi.

A sinistra Sophia Florsch che torna in pista dopo il terrificante crash di Macao. A destra Sharon Scolari



cordato con il francese Alexandre Bardinon. Con la Kic Motorsport, ci saranno il finlandese Konsta Lapalainen e lo svedese Isac Blomqvist.

Format: 3 gare ogni round da mezzora ciascuna

Con un format di tre gare da mezzora precedute da due turni di qualifica di 15' per ciascun evento, il Formula Regional European Championship parte da Le Castellet nello stesso fine settimana dell'European Le Mans Series.

La serie di Acì Sport, che si propone di fare da ponte tra la F.4 e il FIA Formula 3, affronterà otto appuntamenti. Sei di questi in abbinamento negli stessi

weekend proprio con la F.4 tricolore, tre oltre confine, in Francia, Ungheria e Austria. La prima gara italiana sarà quella di Vallelunga a inizio maggio, per proseguire con Imola, Mugello e Monza, che ospiterà ad ottobre inoltrato l'ultimo round del calendario.

Punto di forza è la vettura, una monoposto Tatuus F.3 T-318 in fibra di carbonio con omologa FIA F3. Alto il livello di sicurezza, con il sistema dell'halo in acciaio. Il motore è un Alfa Romeo 1750cc turbo da 270 cavalli preparato dalla Autotecnica. La trasmissione è Sadev a sei marce, mentre le gomme sono ovviamente le Pirelli. ●

F. Renault

new look

SCATTA DA MONZA LA NUOVA SERIE CON MONOPOSTO TATUUS CON LE NUOVE NORMATIVE FIA PER LA F3. 4 ITALIANI IN GRIGLIA

Scatta da Monza, questo fine settimana, la nuova serie F.Renault Eurocup che si disputerà con monoposto Tatuus con le nuove normative FIA per la F3. Cancellata la gloriosa Eurocup 2.0 litri che ha fatto la storia del motorsport, Renault ha partecipato al "bando" della Fia per aggiudicarsi l'organizzazione e la promozione della Formula Regional European Championship, ma è stato scelto il progetto presentato da ACI Sport e WSK Promotion (campionato che anch'esso partirà questo weekend a Le Castellet). Renault, però, oramai si era attivata per la realizzazione del campionato e così ha deciso comunque di organizzarne uno proprio, indipendente dalla FIA.

Nel panorama europeo del motorsport si sono accavallate due categorie F3 del nuovo corso: quella ufficiale FIA di ACI Sport e WSK, quella indipendente di Renault. Per quest'ultima non è stato facile partire, tra i piloti (e chi li gestisce) regnava una certa incertezza a causa delle troppe serie presenti. Alla fine, dopo le tre sedute di test collettivi, totale sei giorni, a Magny-Cours, Le Castellet e Montmelò, si è arrivati ad avere uno schieramento interessante di 22 monoposto con l'ingresso di nuove squadre come la italiana BhaiTech, la belga-neozelandese M2 Competition e le spagnole GRS e FA by Drive, dove FA sta per Fernando Alonso che si è aggiunto al progetto che vede coinvolto anche un altro ex F1, Pedro De La Rosa. Alle tre new entry, si aggiungono i team già presenti nella 2.0 litri: la francese R-Ace (campione 2018 con Max Fweltrell), la olandese MP Motorsport, la inglese Arden, e la nostra JD Motorsport che è la squadra che è da sempre presente nei campionati Renault. Un record. Cosa ci hanno detto i test pre campionato? Per quanto riguarda il pacchetto Tatuus-



In alto, Leonardo Lonardi, sopra a sinistra, Deledda, Colombo e Martins uno dei favoriti alla vittoria del titolo. Sotto, Malvestiti in azione nei test pre-campionato



2019 IN DIECI ROUND

14 aprile	Monza
12 maggio	Silverstone
26 maggio	Montecarlo
2 giugno	Le Castellet
28 luglio	Spa
1 settembre	Nurburgring
8 settembre	Budapest
29 settembre	Barcellona
6 ottobre	Hockenheim
26 ottobre	Abu Dhabi

ni al via. **Lorenzo Colombo**, nel 2018 nella Eurocup 2.0 (6° in campionato), con MP Motorsport è stato costantemente tra i primissimi nei test: è alla 4ª stagione in monoposto dopo anche 2 anni in F4 Italia (3° nel 2017). **Leonardo Lorandi** invece, arriva da due stagioni nella F4 Italia e nel

2018 è stato il vice campione. Il bresciano corre per JD Motorsport e si sta adattando velocemente alla nuova vettura. Anche **Federico Malvestiti** proviene dalla F4 Italia: si è accordato con BhaiTech e nei test è costantemente e positivamente cresciuto. Tutti e tre i piloti citati hanno 18 anni e... tra l'altro, a giugno dovranno sostenere gli esami scolastici di maturità! Con loro, il 24enne **Alessio Deledda**: il romano fino al 2017 ha corso in moto e non si è mai cimentato in kart. Nel 2018 ha partecipato alla F4 Italia e quest'anno correrà sia nel nuovo FIA F3 con Campos e poi anche in 6 tappe (non concomitanti) della serie Renault. Nei test spagnoli è emerso con prepotenza Victor Martins di MP e parte della Academy Renault mentre a Le Castellet aveva tracciato la via Alexander Smolyar di R-Ace. Da seguire anche Oscar Piacetri (R-Ace), Caio Collet (R-Ace), Petr Ptaček (BhaiTech), Kush Maini (M2), Ugo De Wilde (JD) che è anche il più piccolo con i suoi 16 anni compiuti lo scorso novembre.

Massimo Costa



Elms con vista Le Mans

I PRIMI DUE CLASSIFICATI IN LMP2 SI GARANTIRANNO L'INVITO ALLA 24 ORE: DAL RICARD SCATTA UNA SERIE CON TANTE NOVITÀ

Inizia con la 4 Ore di Castellet la stagione Elms, che da quest'anno garantirà l'invito alla 24 Ore di Le Mans 2020 ai primi 2 classificati in LmP2. I 41 equipaggi, al Paul Ricard già da inizio settimana per i test ufficiali, presentano numerosi cambiamenti rispetto al 2018, tra defezioni eccellenti e nuovi arrivi di rilievo. In LmP2 sarà sempre G-Drive la squadra da battere. Rusinov sarà affiancato dal 20enne olandese campione in carica LmP3 Van Uiter e Nato. Oltre all'Oreca Arancio saranno 10 le P2 uscite dalla factory di Signes a dare l'assalto al titolo, con Graff, Duqueine e Idec Sport in prima linea ed RLR e Cool Racing salite dalla LmP3 con buoni equipaggi. Tra le 6 Ligier, favorite le United Autosports, rilanciate dalle vittorie 2018 giunte dopo il pas-

saggio alle Michelin. Gomme scelte anche dal Panis Barthez, ora tra i favoriti con Binder-Stewens-Canal. Sarà della debuttante Carlin l'unica Dallara al via, con Tincknell-Barnicoat-Manchester.

LmP3: Oregon alla svolta?

La categoria intermedia passa da 19 a 14 equipaggi. Per avere un quadro più preciso abbiamo chiesto lumi a Jerry Canevisio, con Giorgio Testa al timone del Team Oregon ed al 3° anno con la Norma M30: «La categoria è difficile ma non cerco scuse, dobbiamo lottare per vincere. Puntiamo

su Damiano Fioravanti come Silver, Gustas Grinbergas (lituano di appena 16 anni..!) e Lorenzo Bontempelli come piloti Bronze. Nei test a Barcellona giravamo sui tempi della Norma Ultimate, che lo scorso anno era spesso tra i primi. Mi aspetto 5/6 macchine sullo stesso piano e come lo scorso anno vincerà chi farà meno errori. Il nostro è un programma su 3 anni e questo è quello decisivo. Vorrei guadagnarci la 24 Ore di Le Mans attraverso i risultati. Basterebbe "comprare il pacchetto" per andarci e fare una gita fumando sigarette, ma è una soluzione che non mi interessa. Le Mans va conquistata».

LmGte: Duello Ferrari-Porsche

La novità rispetto al 2018 è il "Ballast", che assegna zavorre da 15 a 5 Kg alle vetture a podio nelle due gare precedenti ed altrettanti ai primi 3 in campionato. Favorita d'obbligo la Ferrari 488 del Luzich (leggi Af Corse) con Pier Guidi a supporto del vincitore delle Finali Mondiali Nicklas Nielsen e del velocissimo Lavergne, Bronze solo sulla carta. Toccherà alla Porsche Dempsey-Proton il ruolo di primo sfidante, con Matteo Cairoli a fianco di Ried e Riccardo Pera, "promosso" nel team di riferimento dopo la prima stagione con Ebimotors: «Il podio colto al debutto Wec di Shanghai è stato il biglietto da visita che mi ha fatto arrivare in Proton - dice Riccardo - Sono sull'auto di punta del team, è un'occasione da sfruttare.

Ho qualche possibilità di poter correre con loro a Le Mans: se mi giocherò bene le mie carte quello che ora è solo un sogno potrebbe anche avverarsi». Ebimotors, alla 2ª stagione europea con la 911 Rsr, schiererà Fabio Babini, Marco Frezza e Sébastien Fortuna.

Diego Fundarò

IL CALENDARIO

14 aprile	Le Castellet
12 maggio	Monza
21 giugno	Barcellona
31 agosto	Silverstone
20 settembre	Spa
27 ottobre	Portimao

MANUELA GOSTNER, RACHEL FREY E MICHELLE GATTING SULLA 488 EVO

Donne all'assalto in Gte

Due nuove Ferrari 488 Evo sbarcano in Elms grazie al sodalizio tra Ronnie Kessel e Deborah Mayer, ideatrice e Team Manager del progetto che vede un equipaggio interamente femminile al via, sostenuto dalla Fia attraverso il programma Women In Motorsport. Manuela Gostner, Rachel Frey e Michelle Gattling correranno nell'Elms e la 24 Ore di Le Mans, ma non per fare presenza. Le ragazze vanno forte e sono bene assortite: Manuela migliora ogni volta che sale in macchina, Rahel vanta grande esperienza e Michelle è una Silver velocissima, a livello dei Gold e Platinum. L'altra 488 arriva in Elms dopo il titolo colto nella Gt3 della Michelin Le Mans Cup da Giacomo Piccini e Sergio Pianezzola. Sarà ancora l'ex ralista ad essere della partita affiancato stavolta da Andrea Piccini e dal gentlemen Claudio Schiavoni, Bronze in fase di apprendistato nell'impegnativo passaggio da Gt3 a Gte, che nei recenti test ha mostrato progressi incoraggianti.



Con la Ferrari 488 Evo al via un tris tutto al femminile con Manuela Gostner, Rachel Frey e Michelle Gattling in cerca di un ruolo da protagoniste: correranno anche a Le Mans



Bmw subito a segno

MONZA - Difficile capire quale sia l'esatto livello di valori nel Campionato Italiano Gran Turismo. Anche se il primo appuntamento di Monza ha dato dei segnali inequivocabili. La vittoria della Bmw è stata sintomatica di un importante passo in avanti fatto dalla vettura bavarese. Grazie anche ad un "upgrade" su differenziale e cambio che hanno determinato un vantaggio sulla trazione. Il risultato è stato che sul circuito brianzolo la M6 Gt3 di Stefano Comandini, Jesse Krohn e il nuovo arrivo Erik Johansson "volava"; alla fine per loro è arrivata anche la prima pole stagionale, stabilita con la media dei tempi fatti segnare da tutti e tre i piloti.

Sebbene il migliore responso di 1'46"667 sia stato fatto segnare da Giancarlo Fisichella con la Ferrari della Baldini 27, alla fine costretto al ritiro dopo essere stato protagonista con Jacques Villeneuve e Stefano Gai, che partiva dalla prima fila. La migliore delle 488 Gt3 è stata quindi quella di Daniel Mancinelli, Lorenzo Veglia e Marco Cioci, che hanno chiuso secondi davanti alla Lamborghini by Imperiale di Ben Gersekoski, Pietro Perolini e James Pull. Caotiche e in parte decisive le fasi iniziali, con la partenza data in regime di safety car per una pioggerellina iniziale che ha preceduto il pit-stop in sequenza

**SULLA M6 GT3,
COMANDINI,
KROHN
E JOHANSSON
CONQUISTANO
LA VITTORIA.
ECCO COM'È
ANDATA NEL
PRIMO ROUND
DI UN
CAMPIONATO
MOLTO
RINNOVATO**

di **Dario Luchese**

Sopra, la Bmw M6 Gt3 con la quale Comandini-Krohn e Johansson si sono imposti nel primo atto del Gt Tricolore. In alto, la 488 di Mancinelli-Cioci-Veglia giunta 2°. Sopra, la Huracan di Pell-Gersekowski-Perolini. Sotto, Gai-Fisichella e Villeneuve finiti ko

di quasi tutte le vetture di testa per mettere su le slick, dopo avere optato inizialmente per le gomme da bagnato. Al termine della prima ora un colpo di scena con Pull, in quel momento al comando, che ha dechappato. Foratura anche per la Ferrari di Daniele Di Amato. Una serie di fuori programma che hanno finito per proiettare davanti all'inizio della seconda ora l'altra Ferrari su cui Villeneuve ha dato il cambio a Gai. Il canadese è stato impegnato a tenere dietro Alessio Rovera, in quel momento decimo e doppiato con la Amg-Gt3 che ha ereditato da Alex Moiseev. Il varesino si è liberato della Ferrari esattamente a metà gara. Quindi ancora un dechappamento per una Lambo, quella di Vito Postiglione, che occupava la terza piazza. Prima del secondo cambio la Maserati di Adriano Bernazzani si è insabbiata all'Ascari, chiamando in causa la safety car. È stato in quel momento che si è potuto fare un punto della situazione, con Villeneuve sempre davanti, seguito dalla Bmw di Johansson e dalla Lamborghini di Luca Pirri (al suo positivo debutto con i fratelli Daniele e Riccardo Cazzaniga con cui ha finito settimo); poi la Mercedes di Stefano Colombo, e l'altra Huracán di Veglia a completare i primi cinque. Alla ripartenza, dopo un paio di giri di neutralizzazione,



Johansson si è sdoppiato dall'altra Ferrari di Alessandro Vezzoni lanciandosi all'inseguimento di Villeneuve. Avvincente il duello per il terzo posto, che prima degli ultimi cambi ha visto Colombo sopravvivere Veglia, iniziando a recuperare terrendo il duo di testa. Con l'apertura dell'ultima "finestra" la mini-endurance è diventata una vera e propria gara sprint. Ad animare la situazione è stato il confronto tra Krohn e Fisichella, con il romano che nel tentativo di resistere ha dovuto tagliare la prima chicane. Terza è rientrata la Mercedes; Palma ha rilevato Colombo ma è stato passato tuttavia da Cioci. L'ultimo ritiro eccellente quello di Fisichella, a mezzogiorno dalla fine, per un problema elettrico. Acuto finale invece di Gersekowski, che ha tolto il terzo posto assoluto e la vittoria nella Pro-Am allo stesso Palma. Nella Light vittoria della Lambo Super Trofeo di Luca Demarchi, Gian Piero Cristoni e Mattia Michelotto. In Gt4 successo della Ginetta di Luca Magnoni Aleksander Schjerpen. ●



20 VETTURE IN GRIGLIA

Numeri in grande rialzo

A Monza c'era un'aria piacevole. Non tanto per il meteo, domenica ben poco consono alla stagione, ma per le novità che il via di questa rinnovata edizione del Tricolore ha portato con sé. Avere 20 vetture in griglia è un primo successo. Rispetto allo scorso anno si è partiti con cinque macchine in più, ma anche con un numero di piloti raddoppiato. E poi la prima gara è stata anticipata di quasi un mese rispetto al calendario del 2018 (lo scopo è stato quello di precedere di una settimana il primo appuntamento del Blancpain Gt, in programma sempre a Monza questo weekend). Ciò ha messo alcuni team nelle condizioni di non essere ancora pronti. Motivo per cui, nello "Sprint" di Vallelunga, a inizio maggio, si attendono concretamente almeno altri sette equipaggi. Sul circuito romano arriveranno con certezza le due Sin R1 Gt4 di Antonelli, che potrebbe portare in pista anche una terza Mercedes Gt3. Certo è anche l'ingresso della Audi, con la nuova R8 Lms Evo della squadra di Emilio Radaelli affidata ad Andrea Fontana e Pierre Kaffer. Ebimotors entra con due nuove Cayman sempre nella classe Gt4, mentre Bonaldi dovrebbe schierare una Lamborghini Super Trofeo. Una Porsche Cup sarà invece guidata da Giancarlo Pedetti.

AL TRAGUARDO

Monza (Mb), 6-7 aprile 2019
Absoluta: 1. Comandini-Krohn-Johansson (Bmw M6 Gt3) 86 giri in 3h01'42"890, alla media di 164,5 km/h (1. Gt3); 2. Mancinelli-Cioci-Veglia (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 34'153; 3. Pull-Gersekowski-Perolini (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 35'819; 4. Linossi-Colombo-Palma (Mercedes-Amg Gt3) a 42'889; 5. Moiseev-Rovera-Agostini (Mercedes-Amg Gt3) a 48'074; 6. Frassinetti-Postiglione-Mul (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 1'07'447; 7. R. Cazzaniga-D. Cazzaniga-Pirri (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 1'13'087; 8. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 1 giro; 9. Demarchi-Cristoni-Michelotto (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo) a 2 giri (1. Gt Light); 10. Ortiz-Tujula-Ling (Lamborghini Huracán Gt3) a 6 giri; 11. Magnoni-Schjerpen (Ginetta G55 Gt4) a 7 giri (1. Gt4); 12. Ghezzi-Chiesa-Ruberti (Porsche 718 Cayman Gt4) a 7 giri; 13. Fascicolo-Guerra-Fontana (Bmw M4 Gt4) a 8 giri; 14. La Mazza-Nicolosi-"Mark Speakerwas" (Porsche 991 Gt Cup) a 10 giri; 15. Cerati-Bravetti-Fondi (Porsche 718 Cayman Gt4) a 11 giri; 16. Gai-Fisichella-Villeneuve (Ferrari 488 Gt3) a 14 giri.

Giro più veloce: il 60° di Krohn in 1'48"927, alla media di 191,5 km/h.



SUBITO UN AVVIO BRUCIANTE

A sinistra, Bettera vincitore in gara-2, con Gavrilov, in questa foto, che ha fatto sua la vittoria nella prima sfida. In alto, il campione in carica Tavano giunto due volte secondo. Sotto, il 16enne Guidetti salito subito sul podio. Sotto, lo start di gara-1

Audi parte con due squilli

MONZA - La nuova stagione del TCR Italy è ripartita da dove aveva lasciato lo scorso anno: sul velocissimo circuito brianzolo. Dopo le prime due gare da 25' più un giro è ancora difficile farsi un'idea di come sarà la stagione e di chi potrebbero essere i protagonisti, perché abbiamo visto un bell'alternarsi di valori in pista. A Monza sul gradino più alto del podio abbiamo visto due piloti diversi: il diciannovenne russo Klim Gavrilov ha messo il sigillo in gara-1 e il gentleman driver Enrico Bettera si è aggiudicato gara-2. A voler cercare un denominatore comune sulla pista di Monza è il predominio di Audi, che si è rivelata imbattibile. Alle spalle della RS3 LMS si è piazzata per due volte la Cupra di Salvatore Tavano: due piazzamenti preziosi che proiettano il campione in carica ai vertici della classifica generale. Sul terzo gradino del podio, invece, si sono alternati due piloti molto giovani: Matteo Greco, 20 anni, sulla Cupra in gara-1, e Jacopo Guidetti sull'Audi in gara-2 in ex aequo con Marco Pellegrini. Con i suoi 16 anni, Guidetti è il più giovane pilota che si sia mai schierato in una gara di turismo in Italia ed è anche il più giovane ad essere salito sul podio del TCR.

Dalla Russia con furore

In gara-1 Enrico Bettera sull'Audi di Pit Lane Competizioni stalla al via perdendo il vantaggio della pole position. Matteo Greco va al comando mentre alle sue spalle si porta l'Alfa Romeo di PRS Motorsport con Max Mugelli. Al secondo passaggio al-

**CON LE RS3 LMS
IL RUSSO
GAVRILOV E IL
BRESCIANO
BETTERA SONO I
PRIMI VINCITORI
DELLA STAGIONE.
CON DUE
SECONDI POSTI
IL CAMPIONE
IN CARICA
SALVATORE
TAVANO PORTA
LA CUPRA AL
COMANDO DELLA
CLASSIFICA**

di **Fiammetta
La Guidara**

la prima variante Klim Gavrilov con l'Audi di LTA Rally si inserisce davanti a Tavano e Mugelli e questi ultimi entrano in contatto: lo pneumatico anteriore della Giulietta si danneggia e il toscano è costretto a rientrare ai box.

Poi Gavrilov conquista il comando e riuscirà a mantenerlo fino al traguardo con 2 secondi di vantaggio su Salvatore Tavano, che nelle prime fasi di gara era passato davanti al compagno di squadra Matteo Greco. Al quarto posto si piazza Jacopo Guidetti che con l'Audi di BF Motorsport precede la Cupra dell'austriaco Felix Wimmer e la Honda di MM Motorsport con Davide Nardilli. Primo fra le DSG Matteo Bergonzini, settimo assoluto sulla Cupra di BF Motorsport.

Il riscatto di Bettera

In gara2 Enrico Bettera scatta dall'ottava posizione in virtù del nuovo regolamento che inverte le prime otto posizioni delle qualifiche mentre l'austriaco Felix Wimmer parte dalla pole. L'Alfa Romeo Giulietta di Max Mugelli con la complicità delle gomme da bagnato va al comando sulla pista bagnata dalla pioggia della mattina, ma l'asfalto si asciuga rapidamente e Bettera e Tavano con le slick arrivano a ridosso di Mugelli. L'Audi e la Cupra sorpassano velocemente la Giulietta che pochi istanti dopo viene coinvolta in incidente di gara con il russo Klim Gavrilov che fa strike e colpisce anche la Cupra dell'incolpevole Matteo Greco. Il russo e il piemontese sono costretti al ritiro, Mugelli fa un passaggio ai box



AL TRAGUARDO

Monza (Mb), 6-7 aprile 2019

Gara-1: 1. Gavrilov (Audi Trc) 14 giri in 28'32"054 alla media di 170,5 km/h; 2. Tavano (Cupra Trc) a 2"167; 3. Greco (Cupra Trc) a 5"795; 4. Guidetti (Audi Rs3 Lms) a 7"403; 5. Wimmer (Cupra Trc Dsg) a 19"016; 6. Nardilli (Honda Civic Trc) a 26"550; 7. Bergonzini (Cupra Trc Dsg) a 30"385; 8. Argenti (Opel Astra Trc) a 34"507; 9. Pellegrini (Hyundai I30 N Trc) a 1'17"069; 10. Benninger (Cupra Trc Dsg) a 1'17"309; 11. Tolkacheev (Honda Civic Trc) a 1'19"503; 12. Voithofer (Cupra Trc Dsg) a 1'20"272; 13. Mugelli (Alfa Romeo Giulietta Qv Trc) a 1 giro.

Giro più veloce: il 12° di Guidetti in 2'00"974 alla media di 172,4 km/h.

Gara-2: 1. Bettera (Audi Rs3 Lms) 13 giri in 28'51"195 alla media di 156,6 km/h; 2. Tavano (Cupra Trc) a 1"235; 3. Guidetti (Audi Rs3 Lms) a 12"754; 4. Pellegrini (Hyundai I30 N Trc) a 12"754; 5. Bergonzini (Cupra Trc Dsg) a 13"823; 6. Argenti (Opel Astra Trc) a 16"843; 7. Nardilli (Honda Civic Trc) a 17"764; 8. Benninger (Cupra Leon Trc) a 34"662; 9. Voithofer (Cupra Leon Trc) a 36"282; 10. Mugelli (Alfa Romeo Giulietta Qv Trc) a 1'26"052; 11. Wimmer (Cupra Leon Trc) a 1'30"086; 12. Tolkacheev (Honda Civic Trc) a 1 giro.

Giro più veloce: il 12° di Bettera in 2'03"531 alla media di 168,8 km/h.

ma riesce a concludere decimo.

La seconda parte di gara vede Bettera in fuga incalzato da Tavano mentre una manciata di decimi alle loro spalle infuria la sfida tra Agenti, Bergonzini, Pellegrini e Guidetti. Proprio quest'ultimo riuscirà a conquistare la terza posizione e per via di una penalità di ritroverà a condividere il terzo gradino del podio in ex aequo con Pellegrini. Bergonzini è quinto ma primo del trofeo DSG. Andrea Argenti, a lungo in lotta per il podio, chiude sesto al volante della Opel Astra curata da South Italy Racing Team.



Lo shakedown del campione

«Per questa stagione la squadra ha deciso di schierare una nuova Cupra Leon e il vero e proprio shakedown è avvenuto nelle prove libere qui a Monza - ha detto Salvatore Tavano, portacolori del team ufficiale Scuderia del Girasole by Cupra Racing - Abbiamo fatto un ottimo lavoro, ma in questo weekend su questa pista non potevamo fare di più. Siamo comunque contenti di queste due secondi posti ed è stata una bella emozione scendere in pista per la prima tappa a Monza, perché è qui che ho conquistato il titolo alla fine della scorsa stagione», ha detto Salvatore Tavano alla fine di gara-2. ●

I piloti: l'emozione della partenza

«È stato un weekend positivo, abbiamo fatto anche una bella pole - ha detto Enrico Bettera, che nella vita fa l'imprenditore - Al via di gara-1 ho sbagliato completamente la partenza, è stata l'emozione della pole, non sono abituato a partire davanti e non l'avevo mai provata né nelle libere né nelle qualifiche. Poi ho iniziato a rimontare ma ho avuto problemi alla centralina che ha cominciato a tagliare, andava a tre cilindri e mi sono dovuto fermare. Oggi devo ringraziare Salvatore Tavano, che è stato un rivale correttissimo, meno male che avevo dietro lui e non qualche altro, altrimenti avrebbe potuto finire diversamente», ha detto Bettera.



**UN AVVIO
CONVINCENTE**

Giovanni e Alessandro Altoé, sotto mentre festeggiano, hanno colto la vittoria nella sfida inaugurale della serie battendo Capello e Guida, in primo piano nell'altra pagina. Sotto, la Cupra con la quale Carlotta Fedeli e Barberini hanno concluso sul terzo gradino del podio



Altoé sono al top

GIOVANNI E ALESSANDRO, ZIO E NIPOTE 39 ANNI IN DUE, FANNO SALTARE IL BANCO NEL PRIMO APPUNTAMENTO DELLA NUOVA SERIE BATTENDO CAPELLO E GUIDA

di Fiammetta La Guidara

MONZA - Il tempio della velocità ha tenuto a battesimo il campionato italiano TCR DSG Endurance, novità introdotta quest'anno da ACI Sport in collaborazione con la Scuderia del Girasole. Una formula subito di successo fra team e piloti, che si sono presentati in 42 all'appello del primo round. Nel paddock, un numero di spettatori che non si vedeva da tempo, attratti dal Villaggio dedicato al nuovo campionato, con intrattenimento musicale, simulatori, test drive, grid-walk e persino una parata in pista il sabato sera per le vetture dei club. Tra i piloti al via, un formidabile Dindo Capello, che a 54 anni e dopo tre stagioni di stop, ha dato prova di saper ancora girare il volante, conquistando la vittoria nella gara sprint di qualifica e un secondo posto nella gara endurance, dove ha condiviso l'abitacolo della sua Audi RS3 LMS con il gentleman driver Nicola Guida. La vittoria se l'è aggiudicata l'equipaggio di Giovanni e Alessandro Altoé, zio e nipote, 39 anni in due, al volante di una Cupra. Sul



podio anche la rientrante Carlotta Fedeli, neomamma da corsa che disputerà tutta la stagione condividendo l'abitacolo di una Cupra con Cosimo Barberini, tre volte vincitore nei trofei Abarth. Un parterre di tutto rilievo, dunque, quello messo insieme da Tarcisio Bernasconi, che è stato il primo a credere nelle potenzialità del campionato e lo ha reso ancor più adrenalinico introducendo la gara di qualifica: una sfida di 10 minuti disputata subito dopo le qualifiche per definire la griglia di partenza della gara endurance. Un grande spettacolo, con 21 equipaggi partiti da fermi per andare a tirare la staccata alla prima variante. Dindo Capello è partito in seconda posizione a fianco di Cosimo Barberini ma al via ha lasciato sfilare davanti a sé Giovanni Altoè e si è ritrovato terzo. Alla fine del primo giro il tre volte vincitore della 24 Ore di Le Mans si era già portato al comando e ha vinto con 6 decimi di vantaggio su Giovanni Altoè, con il terzo posto di Barberini. «A parte la partenza che ho 'ciccato' in pieno, perché ho scoperto stamattina che si sarebbe partiti da fermi e non lanciati e non avevo mai provato, ho perso due posizioni. Mi hanno aiutato i piloti alle mie spalle perché si sono trovati ai ferri corti fra di loro e io ne ho approfittato», ha dichiarato Dindo Capello con la sua notoria sportività.

Lo stesso spettacolo è andato in scena per due ore nella gara endurance, combattuta e vivace come una sfida sprint. L'holeshot della stagione spetta a Carlotta Fedeli, scattata dalla terza posizione e fulminea ad infilarsi nella prima variante davanti a tutti. Poi anche Altoè ha sorpassato Dindo Capello, ma il campione piemontese è andato velocemente al comando. Emozionante vederlo competitivo come se il tempo non fosse passato. Poi è iniziata il valzer dei rifornimenti, delle soste - due obbligatorie da cinque minuti - per il cambio piloti e il cambio gomme. C'è anche chi ha dovuto cambiare i freni, come l'equipaggio di Pelatti e Volpato. Dindo Capello ha guidato per quasi un'ora, poi ha ceduto l'Audi al suo compagno di squadra, il gentleman driver Nicola Guida, che ha alle spalle solo due stagioni di gare: giocoforza che perdesse qualche posizione. Al rientro in pista per l'ultimo stint, Dindo si è cimentato in un'epica rimonta dalla sesta posizione fino a concludere al secondo posto, alle spalle dei due Altoè. Quarto posto per Roberto Russo, che ha corso da solo su una Cupra, davanti ai fratelli Nicola e Guido Sciaquato. Sesta posizione per l'equipaggio di Ermanno Dionisio e Giacomo Barri. A completare la top ten Andrea Mabellini e Michele Imberti, Massimiliano e Nicolò Pezzuto - padre e figlio - e Daniele Verrocchio in coppia con Riccardo Ruberti. Il prossimo round in calendario sarà dal 3 al 5 maggio sulla pista di Vallelunga. ●



Capello: «formula molto azzeccata»

DINDO AL RIENTRO IN GARA ENTUSIASTA DEL NUOVO CAMPIONATO: «È BELLISSIMO E PER ME AVRÀ ANCHE UN OTTIMO SUCCESSO»

«**Vincere in equipaggio con mio nipote e davanti ad un pilota come Dindo Capello è qualcosa di incredibile** - ha dichiarato Giovanni Altoè - *La strategia era perfetta e Alessandro ha fatto un ottimo lavoro, essendo la sua prima gara in pista. Grazie a Tarcisio Bernasconi perché con questo campionato ha avviato una vera rivoluzione, riportando la gente nel Motorsport, con la presenza di club e di tanti appassionati. Il pregriglia in mezzo a tanto pubblico è stato emozionante*. «Un ottimo esordio, non credevo di riuscire a fare uno stint così», ha aggiunto Alessandro Altoè.

«Sono sorpreso, sono riuscito a tenere il ritmo e girare in modo costante per un'ora, mi è sembrato di tornare ai vecchi tempi, mi sono divertito», ha Dindo Capello dopo il primo stint. «Un secondo posto che poteva anche essere una vittoria - ha aggiunto dopo il traguardo - *Ce la siamo giocata fino all'ultimo, abbiamo goduto dei problemini avuti dagli avversari e abbiamo agguantato questo podio proprio a pochi giri dalla fine. Poi le gare si possono vincere come si possono perdere, ma l'importante per me era tornare a respirare l'aria delle corse e dimostrare che questa è una formula azzeccata: è un campionato bellissimo, che avrà secondo me un grande successo*. «È stato un onore e una grande emozione correre con una leggenda dell'automobilismo come Dindo, e il podio è chiaramente tutto merito suo - ha aggiunto Nicola Guida - *Nel rilevare la macchina in testa da Dindo Capello ho sentito una grossa responsabilità e non sono riuscito a tenere la posizione, ma ho imparato molto, lui mi ha dato consigli preziosi*. «Le gare endurance sono quelle che preferisco - ha detto Carlotta Fedeli - *Ho cercato di stare dietro a Dindo e Altoè, poi ho perso un po' di terreno, e ho consegnato la macchina in quarta posizione a Cosimo, che ha fatto un ottimo lavoro*. «Abbiamo dovuto amministrarci perché siamo rimasti senza freni nell'ultima mezz'ora, comunque siamo terzi in campionato. Carlotta è molto forte e la prossima tappa sarà a Vallelunga, che è la sua pista di casa e dove ha anche già vinto una gara con la Leon...» ha aggiunto Barberini. ●

AL TRAGUARDO

Monza (MB), 6-7 aprile 2019
Gara: 1. G.Altoè-A.Altoè (Cupra Tcr) 54 giri in 2.02'15"096 alla media di 153,5 km/h; 2. Guida-Capello (Rs3 Lms Tcr) a 21"179; 3. Barberini-Fedeli (Cupra Tcr) a 30"631; 4. Russo (Cupra Tcr) a 35"411; 5. N.Sciaguato-G.Sciaguato (Cupra Tcr) a 35"937; 6. Dionisio-Barri (Audi Rs3 Lms Tcr) a 1'16"295; 7. Mabellini-Imberti a 1'35"746; 8. M.Pezzuto-N.Pezzuto a 1'38"336; 9. Pelatti-Volpato Scuderia (Audi Rs3 Lms Tcr) a 1'41"579; 10. Verrocchio-Ruberti (Cupra Tcr) a 1 giro; 11. Berton-Sigala Elite a 1 giro; 12. Masserini-Vullo (Cupra Tcr) a 1 giro; 13. Biraghi-Costamagna (Cupra Tcr) a 1 giro; 14. Voithofer-Benninger (Cupra Tcr) a 2 giri; 15. Gabbiani-Larini a 2 giri; 16. Gnutti-Palanti Elite a 2 giri; 17. Cassarà-Tapparo a 2 giri; 18. Costamagna-Olivo-Ravinale (Audi Rs3 Lms Tcr) a 5 giri; 19. V.Montalbano-G.Montalbano (Audi Rs3 Lms Tcr) a 10 giri (gli altri su Volkswagen Golf Gti).
Giro più veloce: il 29° di Barri in 2'00"206 alla media di 173,5 km/h.



Partenza lanciata

CLAUDIO GIUDICE
E DAVID UBOLDI
SI DIVIDONO LE
VITTORIE NEL PRIMO
ROUND DELLA SERIE

di Dario Lucchese



MONZA - La pioggia, diverse neutralizzazioni e tanti avvicendamenti hanno condizionato il primo appuntamento del Campionato Italiano Sport Prototipi. La serie tricolore è ripartita da Monza premiando i piloti più esperti. È stato Claudio Giudice a inaugurare la stagione, centrando la prima vittoria e riprendendo il discorso interrotto lo scorso anno, quando aveva messo a segno due successi negli ultimi tre round, perdendo tuttavia il titolo "under 25" nella conclusiva tappa del Mugello. Il milanese avrebbe potuto fare il bis, senza il testacoda avuto nelle ultime fasi di gara-2. Una super rimonta ha consentito poi a Davide Uboldi di centrare il suo primo successo con la Wolf, proprio sulla sua pista di casa.

Guardando anche le qualifiche che si sono svolte con l'asciutto e pertanto abbastanza veritiere, è emerso un dato assoluto. A collocarsi davanti sono stati subito i piloti che avevano già una stagione nella serie alle spalle. Di Giacomo Pollini la prima pole, con un tempo di otto decimi inferiore a quello di Lorenzo Pegoraro con il quale ha condiviso la prima fila; il bresciano (costantemente il più veloce in pista e leader della classifica dopo la tappa monzese) ha fatto inizialmente l'andatura con il bagnato, ma ha commesso un errore non rispettando la procedura della safety car in una delle tante ripartenze e pagando 15" di penalità. L'eccezione che conferma la regola è stata l'ottima prestazione di Riccardo Ponzio. L'abruzzese, in

arrivo dall'European Le Mans Series in cui ha esordito lo scorso anno con la Lmp3 del team Oregon, nel 2017 vincitore della F2000 Italian Trophy, si è posizionato in seconda fila. Poi, nella prima gara, sembrava avesse rovinato tutto quando si è girato nel primo giro utile dopo una neutralizzazione iniziale, scivolando in fondo al gruppo. Ma il pilota della SG Motors non si è dato per vinto, rendendosi protagonista di una rimonta che lo ha premiato in extremis con il secondo posto e la vittoria tra i Rookie. Grazie anche all'errore di Simon Hulten, largo all'uscita della Parabolica nell'ultimo giro, proprio nel tentativo di superare Giudice, e terzo davanti a Mirko Zanardini.

Sbagliano i rookie, ma anche i più esperti. Come lo stesso Pegoraro, tradito sempre in gara-1 dall'asfalto viscido e finito contro le barriere dell'Ascari ritirandosi e

non potendo poi prendere il via della seconda gara. Simile sorte (ma senza colpe) per Davide Uboldi, fino all'ultimo in forse per un crash a 180 km/h alla prima variante che lo ha visto protagonista nei test di alcune settimane prima. Il comasco a Monza ha dimostrato di avere un passo straordinario, ma il contatto con Andrea Gagliardini ha costretto entrambi allo stop mentre lottavano per il terzo posto. In gara-2 Uboldi si è però preso la rivincita, risalendo quarto dalle retrovie dopo un solo giro, conquistando poi la terza posizione, perdendola nuovamente a favore di uno scatenato Danny Molinaro e poi riconquistandola a due minuti dal termine fino a portarsi al comando davanti a Pollini e Molinaro. E la memoria va la sua storica rimonta di Vallelunga di qualche anno fa, quando da 26° andò a conquistare un successo memorabile. ●





UNA VITTORIA A TESTA

A sinistra, il rientrante Uboldi a segno in gara-2. In questa foto Giudice vincitore nella prima scorsa. Sotto, l'evergreen Joe Castellano. In basso, nell'altra pagina. Pegoraro e in basso, Pollini davanti a tutti

AL TRAGUARDO

Monza (MB), 6-7 aprile 2019

Gara-1: 1. Giudice (Scuderia Giudici) 11 giri in 2'13"969, alla media di 155,7 km/h; 2. Ponzio (SG Motors) a 2"414 (1. Rookie); 3. Hulten (Rpm Scandinavia) a 2"505; 4. Zanardini (Bad Wolves) a 7"231; 5. G. Pollini (Asd Giacomo Race) a 12"713; 6. Gugkaev (Ascar Driver Academy) a 20"290; 7. Turatello (V Motorsport) a 21"114; 8. Castellano (Giada Engineering) a 24"209 (1. Master); 9. Attianese (Ascar Driver Academy) a 35"353; 10. Castillo (Ascar Driver Academy) a 42"137; 11. Perlini (Scuderia Giudici) a 44"722; 12. A. Mastroberardino (Ascar Driver Academy) a 1'03"722; 13. Marcucci a 2 giri; 14. Menzer (Bad Wolves) a 2 giri; 15. Baiguera (Co2 Motorsport) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 6° di G. Pollini in 2'12"711, alla media di 157,1 km/h.

Gara-2: 1. Uboldi (Uboldi Corse) 14 giri in 27'51"349, alla media di 174,7 km/h; 2. G. Pollini (Asd Giacomo Race) a 0"292; 3. Molinaro (Dm Competizioni) a 5"828; 4. Pozio (SG Motors) a 8"539 (1. Rookie); 5. Mencer (Bad Wolves) a 15"947; 6. Gugkaev (Ascar Driver Academy) a 18"118; 7. Marcucci a 26"688; 8. Baiguera (Co2 Motorsport) a 26"849; 9. Giudice (Scuderia Giudici) a 51"043; 10. V. Mastroberardino (Ascar Driver Academy) a 1'45"705; 11. Gagliardini (Best Lap) a 1 giro; 12. Perlini (Scuderia Giudici) a 3 giri; 13. Turatello (V Motorsport) a 3 giri. **Giro più veloce:** l'11° di G. Pollini in 1'52"437, alla media di 185,5 km/h.

Il campionato: 1. Pollini 25 punti; 2. Ponzio 23; 3. Giudice 22; 4. Uboldi 20; 5. Hulten e Molinaro 12; 7. Gugkaev 10; 8. Zanardini 8; 9. Mencer 7; 10. Turatello e Marcucci 4.



A 81 ANNI JOE CHIUDE 8° GARA-1

Castellano sugli scudi

È un Campionato Italiano Sport Prototipi a due facce, quello che ha preso il via sul circuito brianzolo. Eroe del giorno (a parte Uboldi) è stato Joe Castellano, 81 anni, al suo rientro nel Tricolore Prototipi dopo l'incidente avuto lo scorso agosto a Vallelunga nel corso di una sessione di test in cui si è fratturata una vertebra. Impressionante il recupero del pilota italo-americano, che ha saputo portare fino in fondo la prima delle due gare conquistando l'ottavo posto assoluto su un totale di 19 vetture al via, dominando la classifica Master. Quasi stridente il confronto con il 17enne Fidel Castillo. Lo spagnolo, al suo debutto con l'Ascar Driver Academy, è subito salito sul podio dei Rookie finendo terzo di classe dietro al suo compagno di squadra Konstantin Gugkaev ed entrando nella "top 10", anche se in gara-2 si è ritirato dopo essere finito sul guardrail all'uscita della Roggia. In tema di giovani, Molinaro ha avuto un fine settimana caotico: terzo in qualifica, ma in gara-1 fuori sulla sabbia già nel corso del giro di allineamento, il cosentino si è fatto in parte perdonare nella seconda gara, chiudendo terzo nonostante la penalità di 5" inflitta anche a Ponzio per un contatto. Ma attenzione anche a Gagliardini e Jesse Mencer, che nel secondo round di Vallelunga potranno dire sicuramente la loro.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Tramontozzi; 2. Silvestrini; 3. Torelli. Gara-2: 1. Sandrucci; 2. Torelli; 3. A. Alcidi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Avvio diviso per 2

È SUBITO SFIDA TRA EX CAMPIONI DEL MONOMARCA CON TRAMONTOZZI E SANDRUCCI GRANDI PROTAGONISTI

MONZA - Con la variabile pioggia che ha condizionato la prima gara, la stagione del Mini Challenge Italia ha preso il via da Monza incoronando i due campioni del monomarca riservato alle John Cooper Works, Ivan Tramontozzi e Gustavo Sandrucci. Il primo, dominatore della serie nel 2016 e al suo rientro con la vettura della Ac Racing ed il supporto di Turbosport & Autoclub, non ha perso tempo, dimostrandosi impeccabile sul bagnato. Sandrucci, con Melatini Racing e Maldarizzi Automotive intenzionato a difendere la corona conquistata lo scorso anno, si è imposto con autorità nella seconda gara del weekend. A centrare la prima pole è stato tuttavia un terzo protagonista del "trofeo", ovvero Filippo Maria Zanin. Poi, con il fondo viscido e la prima gara partita in regime di safety car, ad avere lo spunto migliore è stato proprio Sandrucci. Il viterbese si è portato subito al comando, ma un'escursione alla seconda di Lesmo nel corso del primo giro lo ha fatto precipitare quinto, alle spalle del suo compagno di squadra Paolo Maria Silvestrini. È stato quindi il turno di Tramontozzi, balzato in testa dopo un paio di tornate, con Zanin sempre secondo e Gabriele Torelli che, zit-

to zitto, è risalito di tre posizioni portandosi sulla scia del duo di testa ed agguantando subito dopo il secondo posto che ha successivamente perso a favore di Silvestrini. Al via di gara 2 a portarsi davanti, rendendosi autore di un ottimo spunto dalla seconda fila, è stato Sandrucci. Dietro di lui, nell'ordine, Alessio Alcidi, Torelli e Zanin. Poi a farsi sotto, ancora una volta, è stato Torelli. Per un attimo è sembrato di rivivere la sfida per il titolo dello scorso anno. Intanto Alcidi è scivolato terzo, precedendo a sua volta Roberto Gentili, Tobia Zarpellon e un Silvestrini veramente in palla dopo il secondo piazzamento della prima gara, che progressivamente si è

portato quarto. Sandrucci, ha quindi controllato la situazione e all'arrivo si è confermato davanti a Torelli e Alcidi. Suo anche il primato della classifica Pro, anche se di un solo punto nei confronti di Torelli e Silvestrini, appaiati a pari lunghezze. Il campionato è iniziato adesso e almeno sette sono i piloti che, da ciò che si è visto sul circuito brianzolo, possono obiettivamente inserirsi nella lotta per le prime posizioni. Silvestrini ha iniziato con il piede giusto e assieme a lui anche Tramontozzi, Alcidi, Gentili e Zanin.

In classe Lite, Bencivenni sugli scudi

Il Mini Challenge Italia, giunto all'ottava edizione, è più stabile che mai. Le prime due gare di Monza, nonostante il meteo, hanno confermato tutto l'equilibrio di cui gode monomarca riservato alle John Cooper Works. Sia in termini di piloti "top", quanto di giovani. Protagonista nella classe Lite è stato il 17enne Filippo Bencivenni, al suo debutto, che in gara 1 ha preceduto nell'ordine Nicola Gonnella e Angelo Rogari. Bis del pilota dell'Autostar Group by Team Suerzi in gara 2, quando ha concluso davanti a Diego Di Fabio e Andrea Tronconi.

Dario Lucchese

LA PIOGGIA RIMESCOLA MOLTO LE CARTE

Con la variabile pioggia a rimescolare tutte le carte sono stati Tramontozzi, a lato e Sandrucci, in alto, a sveltare nel primo round del Mini Challenge





Per Diego Bertonelli è arrivata la prima vittoria stagionale e la terza in carriera nella Carrera Cup. Sotto Kujala vincitore di gara-2 dopo l'esclusione dalla classifica di Simone Iaquinata

fotografie GALLI

Bertonelli primo leader

DIEGO FIRMA LA VITTORIA IN GARA-1 E COL 3° POSTO DI GARA-2, VINTA A TAVOLINO DA KUJALA, VA IN TESTA AL MONOMARCA

MONZA - Impossibile fare un pronostico nella Carrera Cup Italia. Specialmente in un campionato come quello che è scattato da Monza con 23 vetture. Tante davvero le variabili che hanno influenzato il risultato del weekend brianzolo. Di certo il livello è interessante, con tre quarti dello schieramento composto da piloti "pro". Tra questi il campione 2013 Enrico Fulgenzi, passato al team Tsunami e autore della prima pole della stagione, ma in seguito poco fortunato. Nelle due gare è infatti suonata un'altra musica. Innanzi tutto con l'uno-due di Dinamic. Sabato è infatti arrivata la terza vittoria della carriera per Diego Bertonelli, alla seconda stagione nella serie, il quale ha preceduto il suo compagno di squadra Jaden Conwright. Domenica è stato quindi il turno di Simone Iaquinata, costantemente in lotta col nuovo arrivo Patrick Kujala e lo stesso Conwright. Il cosentino è stato però escluso dopo l'arrivo perché sulla sua 911 Gt3 Cup è stato trovato un quantitativo di carburante inferiore a quanto previsto. Vittoria a tavolino quindi per

Kujala, subito tra i nomi di riferimento con Bonaldi. A proposito invece di Conwright, il 19enne californiano è stato la vera sorpresa di tutto il weekend: secondo responso in qualifica, a 31 millesimi dalla vetta e davanti allo stesso Bertonelli; poi scivolato terzo al via, ma autore di una condotta regolare che lo ha portato a salire sul gradino di mezzo del podio e in gara-2 anche autore del giro più veloce. Niente male per uno che era al proprio debutto su una



AL TRAGUARDO

Monza (Mb), 6-7 aprile 2019

Gara-1: 1. Bertonelli 17 giri in 31'30"079, alla media di 187,6 km/h; 2. Conwright a 0'632; 3. Iaquinata a 1'280; 4. Kujala a 3'895; 5. Berton a 9'914; 6. Sager a 10'671; 7. Laurini a 25'103; 8. Mardini a 25'743 (1. Michelin Cup); 9. Monaco a 26'198; 10. De Giacomi a 26'949; 11. Lazarevic a 33'624; 12. De Luca a 33'978; 13. Grosso a 34'700; 14. M. Cassarà a 46'891; 15. Nicolle a 50'038; 16. Reggiani a 1'26'508 (1. Silver Cup); 17. La Marca a 1 giro; 18. Sartori a 1 giro.

Giro più veloce: il 12° di Iaquinata in 1'50"460, alla media di 188,8 km/h.

Gara-2: 1. Kujala 17 giri in 31'38"330 alla media di 186,8 km/h; 2. Conwright a 0'133; 3. Diego Bertonelli a 0'992; 4. Sager a 10'606; 5. Mosca a 13'437; 6. Monaco a 19'524; 7. Mardini a 25'570; 8. Di Benedetto a 26'043; 9. Pastorelli a 28'052; 10. Cassarà a 31'042; 11. Mendez a 37'717; 12. Grosso a 37'897; 13. Berton a 38'080; 14. Nicolle a 40'511; 15. Fulgenzi a 43'295; 16. De Giacomi a 53'228; 17. Mercatali a 1'02'352; 18. Galassi a 1'13'048.

Giro più veloce: il 15° di Conwright in 1'50"650, alla media di 188,5 km/h.

Gt dopo la F.4 tricolore e il terzo piazzamento dello scorso anno nella F.3 asiatica. Sempre in tema di sorprese pre-pasquali non da meno è stato Moritz Sager, anche lui con i colori Dinamic. Il 17enne austriaco, in arrivo dai kart, ha battagliato con il più esperto Giovanni Berton, giungendogli alle spalle e concludendo sempre in gara-1 sesto. Due le posizioni recuperate da questo "ragazzotto" tutta grinta, che ha avuto anche l'onore di prendere il secondo via dalla pole finendo quinto dietro a Bertonelli.

Tra i senior subito bene appunto Iaquinata, che nella prima gara ha centrato con il team Ghinzani Arco il terzo piazzamento ed ha tenuto dietro per due volte Kujala. Il finlandese, a dispetto dei suoi 22 anni e del fatto che sia al proprio esordio nella Carrera Cup Italia, è quello che tra tutti ha il palmares più corposo: due titoli nel Lamborghini Super Trofeo Europa, tre anni di militanza nel Blancpain Gt conditi dalla partecipazione al British Gt e all'Adac Gt Masters e da un paio di 24 Ore di Spa (in cui sarà al via anche quest'anno con la Barwell Motorsport). Fuori dai protagonisti invece Tommaso Mosca, buon quarto nelle prove con Ombra Racing, ma eliminato nella prima gara dal contatto avuto proprio con Fulgenzi e infine sesto.

Dario Lucchese



Zeller re dell'assoluta

PER LO SVIZZERO DUE SUCCESSI, MENTRE NELLA SERIE ITALIANA VANNO A SEGNO PEREGO E BOTTIROLI

MONZA - Con 22 monoposto sullo schieramento, la F2000 Italian Trophy (abbinata alla serie austriaca Afr Pokale) ha preso il via da Monza consegnando le vittorie a Riccardo Peregò e Antoine Bottiroli, mentre lo svizzero Sandro Zeller ha monopolizzato la classifica assoluta. Due gare tutt'altro che scontate, con la prima che si è disputata sull'asciutto ed il cui esito è stato deciso dalla tornata conclusiva. Peregò, autore del quinto responso al termine delle qualifiche che hanno consegnato la prima pole della stagione ad Antoine Bottiroli, ha saputo sfruttare bene una neutralizzazione finale. L'italiano, a tempo quasi scaduto, è stato infatti abile alla ripartenza, quando è riuscito a infilare tanto lo stesso Bottiroli (fino a quel momento sempre davanti a tutti), quanto Dino Raserò. Un colpo di mano che gli ha permesso di ottenere la sua prima affermazione nella serie. Come se non bastasse Bottiroli ha perso anche la seconda posizione a favore di Andrea Benalli. Tante emozioni in pochissimi metri, dal momento che anche Raserò è poi scivolato dietro; suo il quarto posto, davanti a un Andrea Cola penalizzato da un errore commesso nelle fasi iniziali che lo ha portato a perdere contatto con il gruppo di testa. Due giri in regime di neutralizzazione con la pista bagnata e poi il via di gara 2, che ha visto Bottiroli scattare ancora dalla pole e presentarsi davanti a tutti alla prima variante, seguito da Zeller e Peregò. A portarsi al comando è stato in seguito Zeller, mentre Bottiroli ha mantenuto la seconda posizione, rimanendo tuttavia in testa alla classifica della F2000 Italian Trophy. Alle sue spalle Peregò, il quale ha così concluso un weekend quasi perfetto. Generosa questa volta la condotta di Cola, risalito terzo assoluto dopo essersi avviato dalla quarta fila ed avere lottato a lungo con l'altro elvetico Kürt Böhlen. Sesto posto questa volta per Benalli.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zeller (Dallara F306-Mercedes); 2. Peregò (Dallara F308-Fiat); 3. Benalli (Dallara F308-Fiat).

Gara-2: 1. Zeller (Dallara F306-Mercedes); 2. Bottiroli (Dallara F312-Mercedes); 3. Peregò (Dallara F308-Fiat).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Dario Lucchese



Antoine Bottiroli e Riccardo Peregò, in alto, si sono divisi le vittorie nel 1° round dell'Italian F2 Trophy



Sopra Fabrizio Bonucchi e sotto i resti della Gloria Kit del pilota pistoiese andata a sbattere contro un albero nel corso delle ricognizioni del primo appuntamento del tricolore salita auto storiche



Il dramma di Bonacchi

IL 54ENNE PILOTA PISTOIESE HA PERSO LA VITA NELLE RICOGNIZIONI DELLA SALITA CORTONA-CAMUCIA

L'urto contro un albero è stato fatale. Ha perso la vita così Fabrizio Bonacchi, 54 anni pistoiese, durante le ricognizioni della Cortona-Camucia, gara valida per il campionato italiano velocità in salita autostoriche, nel tardo pomeriggio di sabato 6 aprile. A 700 metri dal via, dopo una semicircura, quasi un abbrivio di percorso la sua Gloria Kit ha sbandato ed è andata a sbattere violentemente contro una pianta: per Bonacchi non c'è stato niente da fare. Frattura della base cranica: nonostante tutti i tempestivi tentativi di soccorso (in tre minuti il team estricazione, decarburazione e ambulanza è stato operativo) per il gentleman driver pistoiese non c'è stato niente da fare. Classe 1965, il pilota toscano aveva debuttato in kart nel 1988, specialità nella quale si era fatto un'ottima esperienza con oltre 100 gare alle spalle. Poi il passaggio alle vetture tra rally e velocità con le gare in salite che lo avevano affascinato. Bonacchi partecipava per la prima volta alla gara aretina e aveva deciso di correre con la Gloria Kit iscritta tra le vetture moderne ammesse al via della gara riservata alle autostoriche. La magistratura ha ora aperto un'inevitabile indagine per determinare le cause dell'incidente e il pubblico ministero Laura Taddei ha subito disposto il sequestro dell'auto per effettuare i riscontri tecnici. A poche ore dalla tragedia, tra il dolore dei familiari di Bonacchi che assistevano alla gara, gli organizzatori del primo atto del campionato italiano velocità salita auto storiche hanno giustamente deciso di annullare la manifestazione. ●

CAMPIONATI AL VIA

La stagione 2019 della Lotus Cup si articolerà sulla disputa di 6 appuntamenti con due gare di 25' ciascuna

Lotus Cup nuovi arrivi

2019 IN SEI ATTI

14 aprile	Mugello
12 maggio	Franciacorta
26 maggio	Imola
16 giugno	Monza
14 luglio	Misano
13 ottobre	Imola

IL MONOMARCA AVRÀ UNO SCHIERAMENTO IN PARTE RINNOVATO E OTTIMI PROTAGONISTI. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI

Sarà uno schieramento in parte rinnovato, quello della Lotus Cup Italia edizione 2019. La serie riservata alle Elise Cup PB-R si appresta ad affrontare sul tracciato del Mugello il primo dei sei doppi appuntamenti della stagione. Giunto alla sesta edizione, il monomarca tricolore si presenta al via con tanti nuovi arrivi. Una delle ultime adesioni, in ordine di tempo, è quella di Luciano Tarabini, che aveva già provato la vettura inglese lo scorso anno nella Coppa Italia. A dare la propria conferma è stato anche Filippo Manassero,

che correrà sotto le insegne della squadra cremonese Pellin Racing, dividendo l'abitacolo in alcune gare con un altro veterano della serie che risponde al nome di Mario Minella. In cima all'elenco c'è anche Franco Nespole, due volte già campione della serie, ma assolutamente intenzionato a riprendersi la corona che fu sua due anni fa e nel 2015. Lo svizzero, che si è accordato con il team Cipriani Motorsport, non sarà il solo veterano ai nastri di partenza.

Al suo rientro nel campionato è atteso Stefano Pasotti. Stefano Zerbi affronta invece la sua quinta stagione di fila nel monomarca. Sempre con Pellin Racing sono stati confermati sia Giacomo Giubergia che Andrea Rayneri, il quale dopo avere esordito in auto nel 2018 adesso vuole fare sul serio. Seconda stagione anche per Matteo Deflorian, giovane milanese dallo scorso autunno inserito anche nel programma Lotus Driving Academy, protagonista nella più recente 24 Ore di Dubai quando ha conquistato con una vettura della Casa di Hethel il secondo posto di classe in equipaggio con Stefano D'Aste, Michael Cordini e Nicolò Liana. Proprio quest'ultimo sarà un altro dei piloti da tenere d'occhio, dopo avere lottato la scorsa stagione per il titolo.

Rientro a tutti gli effetti per Manuel Bis-

sa, che dopo una "toccata e fuga" a Vallelunga due anni fa, quando sotto la pioggia ottenne un doppio piazzamento da podio, potrebbe agevolmente inserirsi nella rosa dei favoriti; il bergamasco vanta delle esperienze in salita e nei rally, ma non è nuovo neppure alla pista. Tra i giovani spicca senz'altro il nome del 16enne Francesco Garisto, lo scorso anno autore di due apparizioni nell'Italian F4, a Adria e Monza, con il team Cram. Chi invece potrà ambire a un posto al sole nella "Over 50" è certamente il monegasco Vito Utzeri, campione nel 2013. Discorso simile per Paolo Ferraresi. Un'ulteriore conferma è quella di Fabio Radice.

Arriva la superpole

La Lotus Cup Italia cambia quest'anno format, introducendo la "superpole" a corollario del turno di qualifica. Una sessione extra, pertanto, che avrà l'obiettivo di assegnare le prime quattro posizioni della griglia di gara 1 (quella della seconda gara verrà definita invertendo l'ordine dei primi otto tempi). Riconfermate invece le due gare della durata di 25' per weekend. Sei sono in tutto gli appuntamenti. Dopo il Mugello, la serie farà tappa a Franciacorta e quindi a Imola, Monza, Misano e ancora Imola. Un'ulteriore riguarda inoltre le gomme, che quest'anno saranno le Hankook in luogo delle Pirelli impiegate fino alla scorsa stagione.

Dario Lucchese



CAMPIONATI AL VIA

Coppa Italia tutta sprint

DUE DIVISIONI E DUE GARE DI 25' PER WEEK END, VEDIAMO CHI PUÒ RECITARE UN RUOLO DI PRIMATTORE

di **Dario Lucchese**

Due divisioni, ciascuna suddivisa in tre classi, molti volti nuovi e tanti marchi al via. La Coppa Italia si riconferma un contenitore interessante per le Turismo, proponendo anche quest'anno una formula "tutta sprint", con due gare di 25' per weekend e un calendario di 7 atti. Nel raggruppamento maggiore, in crescita è la presenza delle Tcr, indifferentemente dotate di cambio sequenziale o Dsg, alle quali è stata dedicata una specifica classifica. È appunto in questa stessa classe che si vedrà in azione Raffaele Lissignoli, lo scorso anno vincitore della 2a divisione, pronto a vol-

tare pagina presentandosi al via con una Cupra. Di certo a rendergli le cose tutt'altro che semplici ci saranno Alessio Aiello e Mauro Guastamacchia: a loro disposizione ci sarà una Honda Civic Tcr. Occhio anche alla Audi Rs3 Lms di Edoardo Barbolini, che ha vinto nel 2018 la stessa divisione con una Cupra Dsg. Dopo avere preso parte lo scorso anno solo ai due round di Vallelunga e Imola facendo poker di vittorie, Alessio Cajola disputerà tutta la serie con la Cupra Tcr Dsg. Un nuovo ingresso è quello di Daniele Cappellari, con una Golf Tcr. Andrea Argenti guiderà invece una Opel Tcr. Tra

CALENDARIO

14 aprile	Mugello
28 aprile	Pergusa
26 maggio	Imola
16 giugno	Monza
14 luglio	Misano
22 settembre	Vallelunga
13 ottobre	Imola

i più esperti Alberto e Riccardo Fumagalli, padre e figlio, che si alterneranno di nuovo su una Bmw M3 E90 3.2 litri. Stesso discorso per il "veterano" Federico Borret, che avrà a disposizione una Bmw in configurazione 24 Hours Special. Confermata anche la presenza di Stefano Fusilli su una Honda Tcs. Nella 2a divisione rientra Mimmo Cevasco sulla "storica" Amg Rover; il ligure, protagonista negli anni d'oro del Civt, sarà presente anche al Mugello ma con un'altra vettura. Fra i presenti, dopo aver fatto qualche apparizione lo scorso anno, anche Roberto Vanni, con la Bmw 318 preparata da Walter Colacino. ●



Prototipi tanti i protagonisti

IL MASTER TRICOLORE È LA SERIE DI RIFERIMENTO PER LE SPORT DI DIFFERENTI MARCHE E MOTORIZZAZIONI. ECCO CHI SARÀ AL VIA

Il Master Tricolore Prototipi continua anche quest'anno ad essere la serie di riferimento per le vetture Sport di differenti marche e motorizzazioni, dopo che il Campionato Italiano ha adottato a partire dalla scorsa stagione la formula monomarca. Saranno una quindicina le vetture al via al Mugello. Sette gli appuntamenti, con una novità assoluta rappresentata dalla seconda tappa che si disputerà a Pergusa a fine aprile. Rimane invece immutato il format delle due gare di 20' ciascuna. Tra i protagonisti, diversi sono i volti ormai noti. Cominciando da Michele Liguori, che dopo avere vinto il titolo lo scorso anno è intenzionato a riprovarci sempre con una Osella Cn2 che avrà a disposizione anche Giovan-

ni Ambroso. Al via anche i veterani Claudio Francisci e Ranieri Randaccio, mentre potrebbe fare il proprio ritorno Walter Margelli. In grandi forze la Cms Racing Cars, che schiererà anche una Tatuus Py012 per Davide Pedetti ed una Norma M20 Fc per suo padre Giancarlo. Con la squadra guidata da

Enrico Casalini scenderà in pista anche Lorenzo Matteini con un'altra Norma. Stessa vettura, spinta dal 2 litri Honda di ultima generazione, anche per Gianluca Cecchini. Tra i nuovi ingressi c'è quello di Lorenzo Capecchi, che avrà a disposizione una Wolf GB 08 della Emotion Motorsport. ●

CALENDARIO

14 aprile	Mugello
28 aprile	Pergusa
12 maggio	Franciacorta
16 giugno	Monza
14 luglio	Misano
22 settembre	Vallelunga
13 ottobre	Imola





911 il gusto è più lungo

NELLA NOVECENTOUNDICI RACE CUP CAMBIANO LE REGOLE DEL GIOCO. ECCO COME

La Novacentoundici Race Cup dura di più e si trasforma, abbandonando la formula delle due gare "sprint" per dare spazio ad una mini endurance della durata di 50'. Pit stop obbligatorio per tutti, anche per gli equipaggi singoli, e l'obbligo di fare partire il pilota autore del miglior tempo in qualifica, sono le nuove regole del gioco che punta a offrire maggiore spettacolo. Il tutto in proporzione con uno schieramento che è cresciuto, visto che già al Mugello si attendono una quindicina di vetture. Una conferma arriva invece dai protagonisti. Primo fra tutti Riccardo De Bellis, che dopo avere vinto il titolo la scorsa stagione si ripresenta al via con una Porsche 991 del team Zrs Motorsport.

Identica vettura per il suo compagno di squadra Davide Scannicchio. Ed è lotta annunciata con Alessandro Mazzolin, portacolori del team Piloti Forlivesi, che nel 2018 è stato fino all'ultimo in balzo per il titolo. ●

CALENDARIO

14 aprile	Mugello
26 maggio	Imola
16 giugno	Monza
14 luglio	Misano
22 settembre	Vallelunga
13 ottobre	Imola



Endurance cambia la durata

LA SERIE SI ARTICOLERÀ SULLA DISPUTA DI 6 GARE DI DUE ORE CIASCUNA. LA NOVITÀ È ANCHE NEL CALENDARIO: C'È PERGUSA

L'Endurance Champions Cup porta indietro le lancette dell'orologio, accogliendo un inedito format. La serie di durata quest'anno si disputerà infatti su 6 gare di 2 ore ciascuna (e non tre ore come nelle scorse edizioni). Molteplici le tipologie di vetture ammesse, cominciando da quelle che daranno vita al TCR Endurance. Assieme ad esse le Sport (Bronze), Gt (Gold) e tutte le altre Turismo (Silver). Numerosi i Prototipi attesi al via. Una conferma è quella di Zanin e Bellin, i quali si alterneranno al volante di una Norma Lmp3. Nella stessa categoria il team Nannini Racing avrà nel primo round del Mugello una Ligier. Stessa vettura per la Nova Race. Tra le Gran Turismo, Carlo Scarpellini e Pablo Biolghini si divideranno una Porsche 991 Gt3 Cup della Race Event. Fra le presenze di spicco del Tcr Endurance, c'è quella di Luigi Bamonte che guiderà una Honda Civic della MM Motorsport. Un'altra novità è quella del team Invictus, che nel corso della stagione dovrebbe portare in pista una Rs01 e una Lamborghini Huracán Gt3. ●

CALENDARIO

14 aprile	Mugello
28 aprile	Pergusa
16 giugno	Monza
14 luglio	Misano
22 settembre	Vallelunga
13 ottobre	Imola

Clio Cup Jelmini vuole la rivincita

NELLA SERIE RISERVATA ALLE RS 1.6 TURBO, FELICE PUNTA AL TITOLO DOPO LA SECONDA PIAZZA DEL 2018. VENTI LE VETTURE IN GRIGLIA

Un'eredità importante quella della Clio Cup Italia, sempre nel segno della tradizione dei monomarca della casa francese.

La serie riservata alle Rs 1.6 turbo scende in pista al Mugello per affrontare il primo dei sei doppi appuntamenti. Protagonista anche la stampa, con la quarta edizione della Clio Cup Press League di Renault Italia, il trofeo riservato ai giornalisti (due per ciascun weekend) che si disputa all'interno della serie principale. Una ventina gli iscritti nel round inaugurale. Tra i protagonisti è atteso Felice Jelmini, nuovamente al via con il team Composit Motorsport (che schiererà altre due vetture per Paolo Felisa e Fabrizio Ongaretto), lo scorso anno secondo in campionato dopo un testa a testa finale con

Simone Di Luca, portacolori della Faro Racing. La squadra di Fabrizio Paolo Tablò ha confermato Andrea Mosca. Tre punte per Mc Motortecnica, che oltre a Massimiliano Danetti e Lorenzo Vallarino avrà tra le sue fila anche "Sietta McQueen". Un altro pilota molto veloce ed esperto è Matteo Poloni, in forze alla Essecorse assieme al gentleman Marco Parisini. Non mancherà l'Oregon Team, che oltre a supportare la vettura della Press League, farà debuttare la 16enne Francesca Raffaele, confermando nello stesso tempo "Due". In tema di giovani, terza stagione per Filippo Distrutti, classe 1998, portacolori della NextOneMotorsport. Attesi anche Giacomo Trebbi (Explorer Motorsport) e Ercole Cipolla (Sirio). ●



CALENDARIO

14 aprile	Mugello
26 maggio	Imola
16 giugno	Monza
14 luglio	Misano
22 settembre	Vallelunga
13 ottobre	Imola

Civm che occasione!

SENZA I BIG MERLI E FAGGIOLI LA CORSA AL TRICOLORE DELLE SALITE APRE NUOVI SCENARI: QUATTRO I POSSIBILI PROTAGONISTI

di Gianluca Marchese

I Civm 2019 riparte nel weekend del 14 aprile da dove ha concluso le sfide 2018, emettendo tutti i verdetti finali. Stavolta alla Luzzi-Sambucina toccherà invece stilare le prime classifiche della stagione, attesa in 12 tappe a non poche rivoluzioni sullo schieramento. Una delle principali è il fatto che per la prima volta da anni sia il campione in carica Christian Merli sia Simone Faggioli non dovrebbero essere della partita. Impegnati nel Cem che scatta anch'esso il 14 aprile, in Francia al Col St.Pierre, con ogni probabilità li vedremo quantomai sporadicamente in azione nelle salite tricolori. L'occasione madre sarà quella di Trento, quando sul Bondone Cem e Civm si incroceranno.

L'assenza dei due grandi rivali su Osella e Norma fa salire le quotazioni degli altri protagonisti delle ultime stagioni. Tra questi, escludendo al momento possibili outsider, saranno al via Domenico Cu-

beda e Michele Fattorini sulle Fa30-Zytek che almeno sulla carta hanno un pizzico di vantaggio rispetto alle novità con le quali si presenteranno a Luzzi Omar Magliona e Domenico Scola.

Quest'ultimo, campione italiano 2017, ritornerà a tempo pieno correndo sulla Lola Evo Zytek di F.3000 by Dalmazia, monoposto ulteriormente estremizzata che in passato ha mostrato competitività a fasi alterne nelle mani di Zardo e in parte di Di Fulvio. Magliona, vicecampione negli ultimi due Civm, ha invece deciso di scendere dai 3000 ed esordire sull'Osella Pa2000 Honda preparata dalla Sa.Mo. Competition e che si è appena rifatta il look. Fra gare-test e test veri e propri, questo poker di piloti è impegnato ancora in questi giorni nel preparare al meglio i primi round 2019. Il mix, che vivrà di ulteriori protagonisti (Francesco Conticelli, Piero Nappi), è intrigante...

Il "viaggio" del Civm

Tornando a Luzzi, da quest'anno la cronoscalata cosentina sarà Trofeo Silvio Molinaro in onore del mai dimenticato giovane pilota luzzese prematuramente scomparso. 2° round sarà il Trofeo Scarfiotti (28 aprile) e proprio da Samano il Civm uscirà più delineato in vista delle 2 gare al nord che renderanno il quadro del tutto chiaro: Nevegal (19 maggio) e Verzegnis, che il 2 giugno festeggerà la 50ª edizione. La stagione entra quindi nel vivo a Morano e Ascoli a metà e fine mese per poi "andare all'università" sul Bondone il 7 luglio e accogliendo il ritorno della Rieti-Terminillo il 28 luglio, unica novità 2019 e subentrata a Fasano (che salta per i lavori di ammodernamento che interessano la strada della gara). Pausa estiva fino al Trofeo Luigi Faggioli, di scena a Gubbio il 25 agosto, quindi le tre "finali" a Erice e Caltanissetta il 15 e 22 settembre e a Pedavena il 20 ottobre. Sulla scia del successo ottenuto da Gubbio nell'organizzazione del Fia Hill Climb Masters 2018, inoltre, già per quest'anno la federazione aveva pensato alla possibilità di un Masters tutto italiano a fine stagione: l'idea non si è raffreddata, ma con ogni probabilità per una questione di tempistiche l'"all star" nazionale vedrà la luce non prima del 2020.

CACCIA AI TITOLI IN 12 TAPPE

14 aprile	Luzzi-Sambucina
28 aprile	Trofeo Scarfiotti
19 maggio	Alpe del Nevegal
2 giugno	Verzegnis-Sella Chianzutan
16 giugno	Morano-Campotenesse
30 giugno	Coppa Teodori
7 luglio	Trento-Bondone
28 luglio	Coppa Carotti
25 agosto	Trofeo Luigi Faggioli
15 settembre	Monte Erice
22 settembre	Coppa Nissena
20 ottobre	Pedavena-Croce D'Aune



La formula

Ai fini delle graduatorie (assoluta e gruppi) saranno quindi considerati validi i migliori 12 risultati utili delle prime 9 prove stagionali, ai quali si aggiungeranno i 4 migliori risultati delle tre "finali", per le quali è confermato il coeff. 1,5. Ciascuna salita di gara negli appuntamenti con due salite varrà come un risultato, mentre le gare in salita unica come Trento e Rieti varranno come due risultati ovviamente senza possibilità di scorporo. In tutto fanno 16 risultati (sui 24 a disposizione). Sul fronte dei punteggi tutto invariato secondo lo schema 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

Ultime novità

Anche nel Civm 2019 coesisteranno categorie più o meno frequentate e combattute. A parte le battaglie dei gruppi E2 monoposto e prototipi, compresa la divisione che riunisce in un titolo italiano tutte le motorizzazioni motociclistiche, dove se ne vedranno delle belle anche dal punto di vista tecnico, si annunciano in pieno fermento il GT e la Rs/Rs Plus.

Il Gran Turismo vivrà un altro anno di novità. Roberto Ragazzi scommette sull'esordio in Civm della Ferrari 488 Challenge. Nella classe Super Cup, tra l'altro, il padovano già tre volte tricolore dovrà vedersela

con la Huracan SuperTrofeo di Rosario Parrino. La sfida Cavallino-Toro si rinnova anche in GT3 e quindi pure per l'assoluta di gruppo, visto che Luca Gaetani continuerà ad affidarsi alla verve della collaudata 458, che in salita ha nell'agilità il punto di forza per potersi confrontare con le più "ingombranti" Huracan, in lizza in particolare con Lucio Peruggini.

Altra grande novità della categoria è proprio il passaggio del campione in carica da Ferrari a Lambo, a obiettivo immutato: vincere. L'operazione è avviata in collaborazione con Squadra Corse Lamborghini e Avon e il driver pugliese ha già girato ad Adria seguito dal team Antonelli: «*Ho trovato una vettura dall'eccellente motricità, un motore con una coppia lineare e possente, credo l'ideale per le cronoscalate - dice - Il test vero sarà però nelle salite*».

Mentre Marco Iacoangeli non sarà della partita (ha scelto il Time Attack), tra gli outsider nel corso della stagione si segnaleranno le presenze di Bruno Jarach su un'altra Huracan GT3 e di Sebastiano Frijo con il modello 991 della Porsche 911 GT3 Cup, oltre a qualche possibile puntata di un esordiente assoluto nella categoria come Michele Mancin con la 458 Challenge.

Pianeta Racing Start

Tra le Rs/Rs Plus aumentano le declinazioni delle sottocategorie con l'aumentare della disponibilità di vetture. Ad esempio ormai anche ibride o addirittura elettriche, anche se la novità più importante riguarda l'istituzione del trofeo Rs Cup: sarà pure il tentativo di mettere un po' di ordine (con quali risultati si vedrà strada facendo, però) facendo convergere auto monotipo o provenienti dai monomarca sotto un'unica declinazione, che comprenderà auto aspirate e poi turbo fino ai 2000cc.

Tra queste le diverse Abarth, Mini, Renault e Seat provenienti dai vari trofei e la Peugeot 308 Racing Cup. Se la Rs Cup è da delinearci, in Racing Start si profila una nuova stagione ad alta tensione, nella quale potrebbe non essere scontato il dominio assoluto delle turbo benzina. Tra le novità, infatti, c'è la sfida di Gianni Loffredo. Il driver campano campione in carica in Rs Plus sale su un'inedita Mini by Ac Racing alimentata a gasolio.

Una turbo diesel da 2000cc novità assoluta che dai primi test in pista ha mostrato un potenziale notevole.

Ancora presto per dire se potrà giocarsela fino in fondo, ma dalla sua avrà la possibilità di sfruttare livelli di coppia davvero elevati. ●



RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Scola, Magliona e Cubeda, sopra sono i tre favoriti alla vigilia della via della stagione 2019 del Civm. Sopra a destra, Loffredo, a lato Ragazzi e sotto Jarach: saranno protagonisti nelle rispettive categorie. A sinistra, Cubeda in azione con la Fa30-Zytek



Nasser ovunque

IL VINCITORE DELLA DAKAR AL-ATTIYAH SUBITO A SEGNO ANCHE ALLA GUIDA DI UN SIDE BY SIDE: «È AGILE E SALE CON FACILITÀ»

di Maria Guidotti

Per tutti è: il Principe. Un principe vero, però. Occhi verde bottiglia, pelle scura e un sorriso contagioso. Lo avevamo lasciato a Lima nella festa del podio, tra i flash dei fotografi, gli abbracci dei compagni di squadra, intento a firmare autografi. Il nobile qatariota Nasser Al-Attiyah, che a gennaio aveva posto il 3° sigillo sulla Dakar, regalando a Toyota anche una storica vittoria, si è rimesso in gioco, stavolta alla guida di un Side by Side. Scorrendo l'elenco degli iscritti dell'Afriquia Merzouga Rally, l'evento parte del Dakar Series che si è svolto dal 31 marzo al 5 aprile in Marocco, i nomi di Nasser Al-Attiyah e del fido co-pilota Mathieu Baumel brillano fra tanti amatori. Ma cosa ci faceva il Principe a Merzouga? Dopo aver vinto la Dakar e anche la 1ª tappa del Campionato Cross Country Rally in Qatar, il duo Nasser-Baumel ha debuttato nella nuova categoria su cui sta investendo molto la A.S.O., la società che organizza la Dakar, come entry class per le quattro ruote, considerato il suo budget accessibile. Partito favoritissimo, Nasser non ha disatteso le aspettative, inanellando una vittoria dopo l'altra nei 5 giorni di gara fino a vincere al termine del GP delle dune, un anello di 48,3 km con partenza in linea nel cuore dell'Erg Chebbi a Merzouga.

- Un debutto coi fiocchi. Che emozione si prova a vincere il Merzouga Rally?

«È uno dei rally più belli che abbia mai corso: il Gp delle Dune è stato proprio divertente. Conosco bene la regione, ho vinto

5 volte il rally del Marocco e ora anche il Merzouga».

- Ha letteralmente dominato la gara con 5 vittorie su 5 giornate di gara

«Sapevamo di avere un altro passo, ma abbiamo sempre rispettato il livello degli altri concorrenti».

- Come si è trovato in Side by Side?

«È stata un'esperienza diversa sia per me sia per Mathieu. È sempre bello imparare cose nuove. Il mezzo è divertente da guidare, soprattutto sulle dune».

- Cosa le è piaciuto del Merzouga, pensato dai suoi organizzatori come una scuola per la Dakar?

«Avevamo sentito parlare tanto del Merzouga ed ha confermato le nostre aspettative. È un rally familiare che conserva lo spirito delle origini. Era tanto, per esempio, che non trascorrevamo la notte della tappa marathon in un vero campo tendato nel deserto con tutti gli altri piloti. Abbiamo trascorso molto più tempo insieme agli altri rispetto ad altri rally ed è molto piacevole».

- Come si è trovato Baumel con la consegna del roadbook il mattino della speciale, una novità che potrebbe essere introdotta anche alla Dakar?

«Normalmente il co-pilota riceve il roadbook il pomeriggio prima della speciale co-



si ha tutto il tempo per marcarlo e prepararsi al meglio. Non è stato comunque un problema riceverlo la mattina stessa della prova. Certo, per Mathieu è stato più impegnativo ma sicuramente un buon allenamento, soprattutto se questo sistema sarà introdotto anche alla Dakar».

- Quali sono le differenze con le auto?

«Nelle dune la differenza non è grandissima. Il Side by Side è agile e sale con facilità. Nei tratti veloci, abbiamo raggiunto il massimo regolamento dei 130 km/h, ma penso che si possa raggiungere velocità di punta più elevate in una classe open».

- Avrai un Side by Side a gennaio 2020?

«La Dakar è una sfida a cui non possiamo mancare. Ci saremo, ma in macchina».

- In cosa differisce la Dakar dagli altri rally raid?

«La Dakar è la Dakar. E' una gara unica. Ci alleniamo tutto l'anno per arrivare pronti a questo appuntamento. E' il sogno di tutti gli amanti dei rally. L'impatto mediatico è enorme, E' un rally estremo e sono orgoglioso di aver vinto 3 volte».

- Ha vinto tutto, come si mantiene alta la motivazione?

«Non ci si stanca mai di vincere! La mia filosofia consiste nell'affrontare ogni cosa dando sempre il massimo. Il meglio. Lo spirito con

cui ho affrontato il Merzouga era diverso. Non siamo venuti per vincere, ma per fare un'esperienza diversa ed è stato bello essere da stimolo e anche di aiuto per tanti concorrenti. Ci hanno chiesto consigli, abbiamo passato del tempo insieme. Cosa che non accadono alla Dakar che ha ritmi molto serrati».

LA DAKAR È UNA
GARA UNICA A CUI
NON POSSO
MANCARE. MA LÌ
CORRERÒ CON UNA
VETTURA

NASSER AL-ATTIYAH

”



**DOMINIO LUNGO
CINQUE GIORNI**

È stato un dominio lungo cinque giorni quello di Al Attiyah al Merzouga Rally dove per la prima volta correva con un Side by Side



Effetto Interseries



AL MUGELLO È ANDATO IN SCENA IL SECONDO ROUND DELLE SFIDE RISERVATE AL PORSCHE CLUB. 70 LE VETTURE IN AZIONE

Dopo il primo appuntamento a Vallelunga, è stato il blasonato Autodromo del Mugello ad ospitare la seconda tappa della Porsche Club Interseries. Ma per capire bene cosa sia questa serie, che tanto successo sta riscuotendo, occorre fare una breve premessa. In Italia esistono 22 tra Registri Storici e Porsche Club, facenti capo ad una Federazione Italiana e, tra que-

sti, il Porsche Club Roma, Campania, Piemonte e Liguria e Puglia hanno sviluppato l'Interseries, una serie di appuntamenti nei migliori circuiti italiani (con una puntata estera) dove i soci di tutti i Porsche Club possono sprigionare i cavalli delle loro vetture in libertà e sicurezza. Nessuna competizione, sono Porsche stradali, ma una organizzazione in grup-

pi, a seconda delle prestazioni e potenze, che permette a tutti di divertirsi e scendere in pista in tranquillità, con vetture simili e con un numero limitato dal regolamento. Grazie poi ad un accordo con Porsche Italia, è possibile usufruire, ad una tariffa speciale, degli istruttori della scuola ufficiale Porsche Experience, riservandoli per l'intera giornata. Il calendario prevede 5 appuntamenti: 10/3 Vallelunga, 6/4 Mugello, 21/9 Red Bull Ring, 26/10 Vallelunga e 23/11 Misano.

Ma torniamo sulle colline toscane, al mattino un corposo briefing degli organizzatori chiarifica ogni procedura logistica e ricorda i punti cardine, tra cui il divieto di bagarre, mentre gli istruttori mettono in guardia dalle insidie del circuito, bellissimo, ma tecnico e veloce. L'umidità mattutina, poi, rende cordoli e parti in cemento molto scivolosi, così da consigliare di evitarli, almeno nei primi giri.

Il parterre di vetture, circa 70, limitate per motivi di buona organizzazione, è indubbiamente di livello, tantissime GT3 e GT3 RS, di altrettante provocanti colorazioni, rendono un impatto visivo di grande effetto, ma sono anche tante le Porsche di serie precedenti a calcare la scena, a dimostrazione che la cavallina di Stoccarda trova, da sempre, nella pista il suo habitat naturale. Già dal modo di mettersi il casco e muoversi nel paddock si capisce chi ha esperienza e chi è all'esordio, ma proprio questo è il bello dell'Interseries, a differenza di altri eventi, anche chi è alle prime armi, grazie al tipo di format ed agli istruttori, può scendere in pista senza il timore di sentirsi un birillo in mezzo a missili lanciati a velocità siderali. I turni scorrono veloci e, fortunatamente, senza incidenti, così che a fine giornata tutti si scambiano impressioni sulle vetture e prese in giro sui tempi, reali ed ipotetici, con questi ultimi a farla da padrone ma, si sa, il pilota è un po' come il pescatore. Buon proseguimento, Interseries! **(a.b.)**

DA VALLELUNGA AL MUGELLO

Dopo l'appuntamento inaugurale andato in scena a Vallelunga, la Porsche Club Interseries ha disputato il 2° round al Mugello



Se n'è andato Andrea Pullè

Ci ha lasciato l'altra domenica a causa di un male incurabile l'amico Andrea Pullè, pilota e istruttore di guida sicura, fondatore della scuola Speed Control. Se n'è andato a soli 57 anni con lo stile e la discrezione di sempre, come era sua abitudine. Sì, perchè Andrea Pullè ha sempre privilegiato l'essere all'apparire. La concretezza e la sostanza. Un uomo onesto, corretto e buono, a volte anche troppo. Un professionista capace, preparato e meticoloso. E anche un pilota veloce. Nato come ralista, nel 1989 è passato alla pista. È stato Campione Italiano CIVT N3 nel '90, con una Renault 21 Turbo. Poi ha corso due anni sviluppando la Volvo 480 portandola a lottare ai vertici e ottenendo risultati importanti. Infine nel 1993 è arrivato il 2° titolo in CIVT nella Classe N5, su Honda Civic V-Tec, con la quale è rimasto in lizza fino all'ultimo anche per l'Assoluto. Nel '94 inizia la stagione vincendo con la Peugeot 107, fino a quando qualcuno non gli sabotò nel motore. Allora dice basta. Passa alle autostoriche vincendo in campo italiano ed europeo sulla Mini-Cooper con Vittorio Mandelli, riservandosi solo qualche altra apparizione sporadica nelle gare mini-endurance Turismo, in coppia con Lorenzo Faricciotti sulla sua Alfa Romeo. L'ultima

corsa di Andrea Pullè è la 6 Ore di Vallelunga nel 2000: vince classe al volante di una Porsche 996 GT3 Supercup, assieme agli amici Fabio Babin e Walter Ceroni, anch'essi istruttori Speed Control. Pullè si dedica già da tempo ai corsi di guida sicura e focalizza la sua attività su questo. Dopo gli inizi con Siegfried Stohr, si mette in proprio e nel 1994 arriva a dar vita alla Speed Control. La sua serietà, la sua professionalità,

la sua capacità organizzativa e la sua creatività nel proporre nuovi esercizi in diverse situazioni, ben presto fanno in modo che Speed Control riesca a ritagliarsi uno spazio importante in questo settore. Uno dei punti di forza di Andrea Pullè è sempre stato quello di organizzare i corsi di guida su ghiaccio, inizialmente e per molto tempo a Folgaria, località cara al suo sentirsi Alpino (corpo dove ha svolto il servizio militare), tanto che alla fine è venuto a viverci stabilmente con la moglie Chiara. Come dimenticare i week-end di gennaio dove era consuetudine ritrovarsi prima in pista sul ghiaccio e poi in baita a cena? Proprio in questa località montana si è svolto il funerale, con la chiesa gremita di amici provenienti da tutta Italia.

Andrea Cittadini

Classe R4: 1. Belli-Albertini in 1.45'24"5; 2. polisini-Iscardo a 20'59"7; 3. Fiorese-Zannoni a 20'51"2 (tutti su Mitsubishi Lancer EvoX).

Classe RS 1.6: 1. gabriele-Pianon (Citroen Saxo Vts) in 2.06'12"5.

Classe R5: 1. De Tommaso-Ascalone in 1.35'53"4; 2. Tosi-Del Barba a 1'33"2; 3. Re-Turati

a 2'22"5; 4. Rusce-Farnocchia (Vw Polo) a 2'25"6; 5. Roncoroni-Brusadelli a 5'54"; 6. Giacobone-Ciocognini a 6'26"6 (gli altri su Skoda Fabia R5).

RACING STAR PLUS

Classe: 1. "Il Medico"-Bertolini (Mg Rover ZR) in 1.58'46"1; 2. Valdesalici-Giglioli (Rover 214) a 10'19"3.

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTTI... Con la terza prova in calendario, si è chiuso il 5° Round della Sn1, quello dedicato appunto, alla guida della Peugeot 106 in configurazione Wrc Light (Ct. Sn1). A sbaragliare la concorrenza, questa volta ci ha pensato un velocissimo e funambolico, **Michele Bordonaro**, al 4° successo quest'anno ed al primo, al volante della "leonessa" di casa Selezione. Hanno completato il podio, Maurizio Rizzo e Vito Pignalosa. Vuoi saperne di più sulla Selezione? Contatta la segreteria scrivendo a: selezione nazionale@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, Ruoteclasse 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 Cielia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: 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.

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018



Leclerc esce bene dal Bahrain, Gp nel quale è stato poleman e dominatore, infine 3° perché rallentato da un guaio di affidabilità sulla sua Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM

IL GP DEL BAHRAIN ACCENDE IL DIBATTITO TRA I RACE FANS

Bravo Leclerc nuovo idolo!

Che peccato! Leclerc stratosferico azzoppato dalla sua Ferrari e Vettel che commette l'ennesimo errore sotto la pressione di Hamilton. Le due Ferrari a cui cedono meccanica e aerodinamica: prestazioni eccellenti ma affidabilità scarsa. È di nuovo un mondiale in salita, sì, è ancora lungo, ma le gare sarebbe meglio vincerle da subito, visto che da un paio d'anni a metà stagione la Ferrari cede... Spero vivamente di sbagliarmi.

Roberto Giorgini
Torino

La Ferrari in Bahrain ha inviato una prima risposta. A voce alta e bella tosta. È questo che conta. L'affidabilità può e deve migliorare, ma la base c'è. E Leclerc è la novità tecnica più bella e rivoluzionaria di cui un team possa disporre. E non è clonabile. Stimolante, nevvvero?

PERCHÉ DOVREBBE RITIRARSI?!

Mercedes ama la F.1

Perché Mercedes non si è ancora ritirata dalla F.1? Vittorie come quelle del Bahrain non agguangono nulla, inoltre ormai penso che faccia notizia solo in caso di non vittoria o ritiri clamorosi. Tutti i Costruttori dagli Anni '80 sono arrivati, han-

no vinto, stravinto e se ne sono andati. Per poi ritornare. Parlo di Honda e Renault, giusto per citare i più famosi. E vale anche nei rally con Citroen e Toyota. Che spiegazione mi do io? Il calo di audience della F.1, ovvero il fatto che chi la segua siano e rimangano comunque gli stessi e che quindi un ritiro e poi un rientro non sposti "masse" di pubblico (e di potenziali acquirenti di auto). Certo che se quest'anno la Stella a tre Punte perdesse sarebbe proprio una sconfitta salutare. Per tutti, direi. Giusto?

Massimiliano Bottini
Rovegno

Semplice, Massimiliano: se uno vince, perché mai se ne dovrebbe andare? E poi, sul piano sportivo, sarebbe meglio batterla sul campo, la Mercedes, non certo sperare che sparisca per consunzione o calo di motivazioni. È la mission della Ferrari. L'auspicio è quello di assistere a una competizione il più incerta e appassionante possibile. Poi vinca il migliore. E infine resti quanto vuole, ci mancherebbe altro.

DA UN NOSTRO GIOVANE LETTORE

A 15 anni ...intenditore

Questa F.1 allontana sempre di più gli adolescenti e diventa

sempre più noiosa. Questa volta a scrivere è proprio un adolescente. Per trovare un esempio basta pensare al ritiro di Alonso, uno dei più piloti più forti costretto ad andarsene dal Circus (...). È stato lo stesso Nando a parlare in un'intervista della mancanza di spettacolo. È proprio lo spettacolo che manca, quello spettacolo di cui mi racconta mio padre cioè quando c'era la vera F.1. La verità è che mancano ancora piloti in grado di effettuare sorpassi come quelli tra Villeneuve e Arnoux in quella gara in Francia nel 1979 che rimarrà negli annali del motorsport (...). Quando rivedremo sorpassi di questo genere? La mia risposta è mai o, almeno, non nei prossimi anni (...). Il primo problema è dato dai circuiti, in troppi dei quali per fare un sorpasso ci vuole un miracolo. Sono tracciati in cui chi parte primo arriva primo e solo un errore tecnico può cambiare la gara (...). Chi ancora segue la F.1 lo fa solo per onore del passato e di certo non per lo spettacolo inesistente delle gare di adesso (...). La corsa in Australia di quest'anno è stata l'esempio ideale: parlare per ore di cose che non interessano a nessuno e che nessuno capisce mentre in pista c'era Bottas con venti secondi di vantaggio su Hamilton. Questa è la F.1 degli ultimi anni. Come si fa a rendere interessante un mondiale quando le scuderie possono utilizzare al massimo tre motori all'anno? Semplice: impossibile! Le soluzioni sono solo due: la prima è che la Ferrari torni a vincere la seconda è di mettere in secondo piano i soldi. (...)

Fabrizio Battaglia
Roma anni 15

Caro Fabrizio, basta un Gp stupendo tipo Bahrain e un'impresa bella e sfortunata come quella di Leclerc e l'entusiasmo torna e con esso pathos e show. Quindi non bisogna disperare. Ma hai ragione quando dici che circuiti mediamente insulsi e regolamenti astrusi hanno fatto male alla F.1. È tempo d'avere altre regole, altre piste e, se permetti, anche una ventata fresca e nuova data da personaggi come Leclerc, che ha solo sei anni più di te. Con i ritocchi calibrati e la filosofia giusta la F.1 può tornare a piacere a tanti. Certo, il come e il perché è complesso e non sta in un libro, ma il senso della tua lettera è profondo e merita plauso.



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 Cogni**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Paolo Filisetti**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Diego Fundarò**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Guido Meda**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sgorbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto **MOTO** **SPRINT** **INMOTO**

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

COSA C'È DIETRO UN'AUTOMOBILE? SCOPRILO CON IL NOSTRO SPECIALE DA COLLEZIONE.



UN VIAGGIO TRA LE LINEE PERFETTE CHE DANNO VITA ALLE AUTOMOBILI.

Le forme si evolvono e cambiano con il tempo. Una storia di passione e talento che parte da molto lontano: un passato fiero, in cui abbiamo creato tendenze e mode, un presente che sfocia nel futuro, chiamato rivoluzione elettrica, generatrice di nuove libertà nel design.



È IN EDICOLA* CON

auto

Puoi acquistarlo anche in versione digitale su: auto.it/designevoluzione



Non perdere nemmeno un'uscita di Auto Collection. Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su Primaldicola.it e ritiralo in edicola!

1A
EDICOLA.IT