

FORMULA E A SANYA VERGNE CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA DELLA STAGIONE

BE 6,00 € - MC CODE/AVZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,80 € - L 5,50 €
CH OT 7,70 CHF - OH 6,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 13

Anno LVIII Settimanale 26 marzo-1 aprile 2019

3 Euro (Italy only)



IN EDICOLA

AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
ABARTH IL MITO
DELLO SCORPIONE



F.2 AL VIA

Scatta in Bahrain
la serie cadetta
con Schumi Jr.
già sotto
ai riflettori



TRICOLORE RALLY
Basso con la Skoda
fa subito saltare
il banco al Ciocco



GETTY IMAGES

VERSO IL GP BAHRAIN

DESERT STORM

Sfida da urlo a **Sakhir**: la **Ferrari** è chiamata al riscatto, in un'attesa **prova d'appello**, che vede anche **Hamilton** obbligato a ridimensionare **Bottas**

OLIO?

QUALE OLIO?

MAI SENTITO.

Francesco, cliente BMW Oil Inclusive.



BMW OIL INCLUSIVE. 5 ANNI O 100.000 KM PER DIMENTICARVI DELL'OLIO DELLA VOSTRA BMW.

Potersi togliere una volta per tutte il pensiero degli interventi relativi all'olio della vostra BMW sarebbe un sogno.

Poterlo fare a un prezzo conveniente, lo sarebbe ancora di più.

Per tutte le BMW immatricolate da più di 4 anni e che hanno percorso meno di 300.000 chilometri ora è possibile grazie a **BMW Oil Inclusive**, che comprende **5 anni o 100.000 km di interventi di cambio olio e filtro olio a 349 Euro** (IVA inclusa).

Avete tempo fino al **31/12/2019** per approfittarne presso i Centri BMW Service aderenti.

Centri BMW Service. Una Rete sempre a vostra disposizione.

BMW Oil Inclusive è disponibile per tutte le BMW immatricolate da più di 4 anni e che hanno percorso meno di 300.000 chilometri all'atto di attivazione del programma. La validità di BMW Oil Inclusive è di 5 anni o 100.000 chilometri, qualunque sia raggiunto prima e decorre dalla data di attivazione.



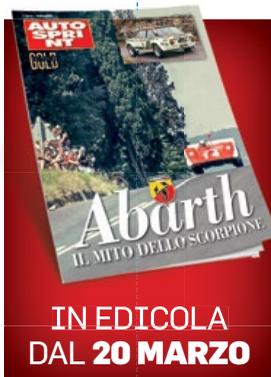
Rossa, tempesta di dubbi nel deserto

Desert storm. Una vera tempesta (di dubbi) nel deserto del Bahrain che non è certo l'ultima spiaggia per la Ferrari, ma una bella prova della verità dopo un Gp d'Australia che ha subito riportato tutti con i piedi per terra. La doppietta Mercedes e il terzo posto della Red Bull con le due SF90 giù dal podio hanno dipinto uno scenario inatteso, dopo i test pre stagionali di Montmelò. Analizza su questo numero Alessandro Gargantini: «In Australia Vettel ha subito un distacco di 7 decimi in qualifica da Hamilton e ben 57" da Bottas, numeri inattesi e inspiegabili che portano a pensare che si sia verificato qualcosa che va al di là di una prestazione non convincente. Le SF90 non lavoravano correttamente sull'irregolare asfalto australiano. L'esito della corsa è stato condizionato da una monoposto che non ha trovato il giusto feeling con la pista sin dal venerdì e che, nonostante il lavoro svolto dallo staff tecnico, la strada per riportare le SF90 su livelli di competitività in linea con quelli espressi nei pre-season test non sia stata individuata. Si è parlato di pista anomala (anomala per tutti) ma si può realmente ricondurre l'esito del primo Gp 2019 alla specificità della pista, con le sue asperità acuite dal vento? E poi ancora, è possibile che le nuove ali anteriori e configurazioni aerodinamiche abbiano reso le monoposto di questa stagione così sensibili che ogni piccolo intervento tecnico, oppure semplicemente le mutate condizioni esterne come le specificità di una pista, inneschino un effetto

leva che porta a divari prestazionali così ampi? Rimane poi un ultimo interrogativo, che riguarda il deficit in termini di velocità massima delle Ferrari. Sono conseguenze dei problemi di assetto che hanno reso le monoposto in grado di portare fuori dalle curve una velocità inferiore o sono frutto di una scelta legata a problemi di surriscaldamento dei motori che hanno portato a un sottoutilizzo delle powertrains? Gli interrogativi al ritorno da Melbourne, pertinenti o meno, sono molteplici e soltanto lo staff tecnico della Casa del Cavallino ha gli elementi per trovare la giusta quadratura,

in vista del prossimo fine settimana...». Intanto proprio da Sakhir nel prossimo week end riparte anche la stagione della F.2 che avrà tante belle storie da raccontare e un protagonista sulla griglia di partenza che sotto ai riflettori: Schumi jr. C'è grande attesa per vedere in azione Mick in una categoria che potrebbe fare da trampolino di lancio per il figlio di Michael e riportare il cognome Schumacher

sulla griglia di partenza del Circus della F.1. Infine l'ultima annotazione è sulla F.E che a Sanya, complice anche il tracciato, ha fatto registrare il numero di ritiri più elevato di tutta la storia della specialità. Un EPrìx tosto vinto da Jean-Eric Vergne e carte per la corsa al titolo (sia piloti che squadre) ancor più rimescolate. Adesso la serie si prepara a sbarcare in Europa e il primo appuntamento nel vecchio Continente è l'Eprìx di Roma che lo scorso anno ha debuttato tra gli applausi nella serie elettrica. E il clima della vigilia è già frizzante... ●



DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 14 VERSO GP BAHRAIN FERRARI
- 26 VERSO GP BAHRAIN BOTTAS
- 30 VERSO GP BAHRAIN RED BULL
- 32 VERSO GP BAHRAIN WILLIAMS

VELOCITÀ

- 32 F2 AL VIA A SAKHIR
- 38 INDYCAR AUSTIN
- 62 GTD SEBRING L'AMBO HURACAN
- 64 TEAM MALUCELLI NUOVE SFIDE
- 66 MINI FORMATO MAXI
- 68 CEM-CIVM GRANDI MANOVRE
- 70 LOTUS CUP TANTE NOVITÀ
- 72 FORMULA E EPRIX SANYA

RALLY

- 40 MONDIALE VERSO IL TOUR DE CORSE
- 46 EUROPEO AZZORRE
- 48 TRICOLORE RALLY CIOCCO
- 54 CIWRC AL VIA

RUBRICHE

- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 12 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 20 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 24 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 56 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 80 LE CLASSIFICHE
- 81 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA.

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ.**

FEBBRAIO _____ LAUDA 70

MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione

APRILE _____ SENNA A 25

MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA

GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI

LUGLIO _____ LITTLE ITALY F1

AGOSTO _____ 19 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA

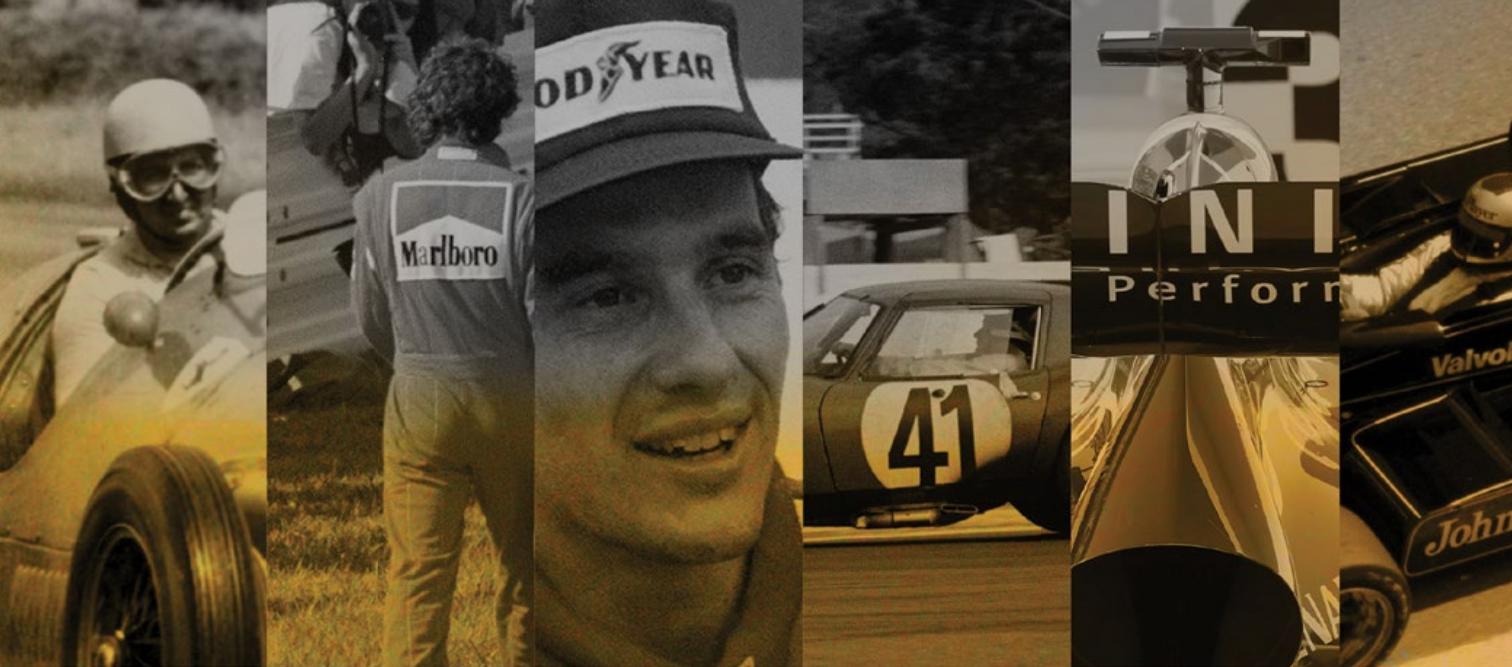
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1

OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2

NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO

DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1

GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE

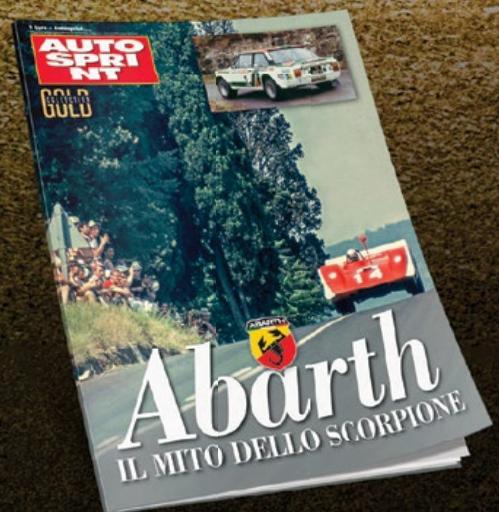


**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

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

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

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



*costo di 5 euro + Autosprint



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

AD APRILE
LA TERZA USCITA
"SENNA A 25"

**AUTO
SPRI
NT**



IL VIA DEL MONDIALE SI SEGNA PER LA RIABILITAZIONE VINCENTE DI VALTERRI BOTTAS, MA ANCHE PER TANTI FATTI A MARGINE DEGNI DI ESSERE RIVELATI E GUSTATI

Corpi australi da sogno

Fenomeni

Molti, visti a Melbourne. Fenomeni più o meno paranormali. Al pari di parecchi commenti che li hanno accompagnati. A dimostrazione che le modalità del tifo calcistico sono ormai applicate al motorismo nonostante le enormi diversità e difficoltà di valutazione. Bottas, ad esempio, è passato in un giorno da pilota buono a fasi alterne, deludente a fasi alterne, eccetera eccetera, a pilota che metterà a posto tutti, Hamilton in testa. Un uomo rigenerato, trasformato, migliorato e via così. L'esempio vale per altri, per una quantità di temi all'ordine del giorno. Di un sol giorno, s'intende.

UN VIA SCOPPIETTANTE PER IL MONDIALE

Pronti-via e Bottas stupisce tutti fulminando il poleman Hamilton andando a dominare il Gp d'Australia. Il quale dall'alto offre proverbialmente un colpo d'occhio meraviglioso, vista la location affascinante



PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALÉ, PARADOSSI



” SU VALTERI BOTTAS
IL CORO DI RIABILITATIVA
APPROVAZIONE SI È
RIVELATO QUASI UNANIME,
ANCHE SE PROBABILMENTE
VALE PER UN GIORNO



SUTTON-IMAGES.COM



fotografie GETTY IMAGES

Cavalleria

«Sono molto contento che tu abbia vinto e ti sia tolto di dosso i fantasmi del 2018»: lo ha detto Sebastian Vettel a Bottas, incrociandolo nel vialetto dietro ai box, dopo la gara. Un bel gesto, una frase pronunciata col cuore. Bravo Seb!

Divertimento

Kimi Raikkonen è tornato sul tema di quello che fa quando è lontano dalle piste, tra una gara e l'altra. E senza entrare troppo nei particolari, ha dichiarato che «...quando mi diverto come voglio io, arrivo poi ai Gran Premi più rilassato e rendo meglio». Bella scoperta! Anche gli impiegati di banca o gli operai di una fabbrica quando passano un bel week-end tornano il lunedì più distesi al lavoro... Postilla. Sapete quante sono le copie vendute sinora di "The unknown Raikkonen" (Lo sconosciuto Raikkonen), ossia la biografia di Kimi? Ben 191 mila! Un fenomeno inimmaginabile. Cercasi editore che voglia fare l'edizione italiana.



Moderno

Non ha avuto soddisfazioni, velocità, chilometri. L'esordio di Daniel Ricciardo è stato tristo e rognato, al contrario di quello del suo compagno Nico Hulkenberg. In compenso il nuovo casco del pilota australiano batte tutti gli altri di un bel pezzo. Sia per il disegno, sia per la scelta dei colori (rosa, azzurro, verde, nero). Inconfondibile e moderno, al contrario di molti colleghi. Adesso però servirebbe che il casco nuovo portasse un po' di fortuna. Al momento siamo a zero.

SUTTON-IMAGES.COM





LA GRANDE RISCOSSA DELLA HONDA

Sopra, Horner e Marko in lieta compagnia dei maggiorenti della Honda, casa fornitrice a podio con la Red Bull, al primo tentativo. Sotto, Wolff e Bottas, al centro Ricciardo, a sinistra Valtteri con Vettel e, in basso, Charlie Whiting con Divina Galica alla Hesketh a inizio 1978 e, infine, Iceman



LA PRESSE

ragione: la Williams è indietristissimo e non sarà affatto facile recuperare terreno. Kubica fremente, vorrebbe ovviamente di più. Un vero combattente, un esempio per tutti.

Idilio

La storia della Red Bull e dei suoi motoristi è proprio senza fine. Ricordate le polemiche con la Ferrari che, per decisione di Marchionne, non le volle dare i motori? Ricordate anche le pesanti polemiche con la Renault dell'era ibrida? Adesso che c'è la partnership con la Honda e a Melbourne è arrivato il primo podio (la marca nipponica non lo vedeva dal lontano 2007), Helmut Marko ha subito dichiarato: «La cosa migliore nel "pacchetto" Red Bull è il motore Honda»: Scontato: quanto durerà l'idillio? Si accettano scommesse.

Incontro

L'incontro è avvenuto casualmente (?) il giovedì prima del Gp d'Australia, in un ristorante che dà direttamente sulla spiaggia, sul lungomare di Melbourne, non lontano dal Novotel. I due si sono stretti la mano, hanno bevuto un drink aspettando i rispettivi compagni di tavola, ma è probabile che per non farsi sgamare fossero volutamente arrivati in anticipo. Poi sono subito passati a parlare di ciò che ad entrambi premeva, ossia la stagione 2020. Uno è un noto team manager, l'altro un noto pilota. A quanto ci risulta, è il primo abbozzamento ufficiale in vista della prossima stagione. Ancora prima che quella in corso fosse cominciata.

Raccomandazioni

Sabato sera, dopo le qualifiche, si è tenuta nel paddock la solita riunione tra i piloti e i tecnici della Mercedes per ipotizzare le strategie, visto che Bottas e Hamilton erano primo e secondo in griglia. Ma Toto Wolff ne ha approfittato per impartire un ordine: «Se vi trovate in prima, seconda o terza posizione non cercate assolutamente di realizzare anche il giro più veloce della gara che ora dà un punto in più: secondo me rappresenterebbe un rischio inutile». Non è stato preso in parola: Bottas ha fatto la miglior tornata della gara, come anche Lewis, al penultimo giro. E Toto è stato clemente: «Non mi hanno ascoltato, ma magari quel punto in più farà comodo...».

Start up

Tra i molti giovanissimi in pista a Melbourne, ha impressionato Lando Norris, più brillante di Carlos Sainz nel primo weekend del 2019 con la McLaren. Soltanto sei anni fa, all'età di 14 anni correva nei kart, motorhome a due passi da quelli di Mick Schumacher, allora in gara con il nome della madre, Betsch, e di Giuliano Alesi. Dei tre era decisamente il più piccolo di statura, il più minuto. Ma come Mick e Giuliano, accaduto da un babbo attentissimo e piuttosto severo. Il suo nome è Adam Norris, ex manager di Bristol, ritiratosi dall'attività a soli 36 anni. Patrimonio personale stimato: 250 milioni di sterline. Da anni si dedica al varo di alcune start-up. Beh, intanto l'impresa avviata dal figlio pare prometta piuttosto bene.

Tristezza

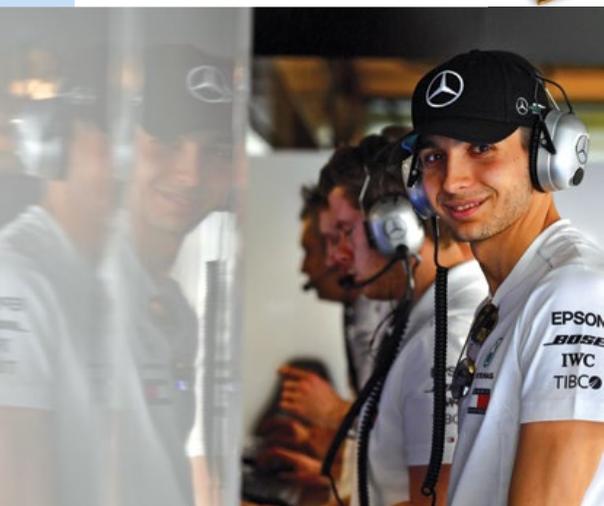
Ha impressionato e rattristato la morte improvvisa di Charlie Whiting, una figura rilevante e presente in Formula Uno dalla metà degli anni Settanta, quando cominciò a lavorare per il Team Hesketh, prima di passare alla Brabham e diventare un fedelissimo di Bernie Ecclestone. È sempre triste quando scompare una persona che ha accompagnato, in un modo o nell'altro, una parte rilevante della tua vita. Whiting è stato custode di molte fasi critiche attraversate dalla F1, compresa una quantità di segreti tecnici che pure hanno determinato fortune e grane memorabili. Avrebbe potuto scrivere un libro, a fine carriera e a fondo perduto, colmo di rivelazioni clamorose. Anche per questo, un addio precoce e amaro.

Soddisfazione

Valtteri Bottas era al settimo cielo per la vittoria australiana. Comprensibile. Ma può un pilota che arriva ultimo gioire per il suo piazzamento? Sì, se ci si chiama Robert Kubica, rientrando in Formula Uno con la disastrosissima Williams, che ha perso subito l'ala davanti per un contatto con la Red Bull di Gasly e poi ha smarrito per strada anche uno specchietto retrovisore. Tanto che il povero Robert, tra soste e rallentamenti, ha accumulato un ritardo spaventoso. Non correva dal Gp di Abu Dhabi del 2010: «Sono molto contento di aver concluso il Gran Premio. Ho raggiunto qualcosa di grande, non mi sono pentito della decisione di rientrare, però non sarà facile neppure nelle prossime corse». Certo, ha



HA MOLTO RATTRISTATO LA IMPROVVISA SCOMPARSA DI CHARLIE WHITING UNO DEGLI ULTIMI GRANDI VETERANI PROVENIENTI DALLA F1 DEGLI ANNI '70



SUTTON-IMAGES.COM

Applauso

Quello prodotto da Ocon, al fianco di un raggiante Toto Wolff pochi istanti dopo la vittoria di Bottas è stato il più forzato e il meno spontaneo del weekend. Che fare del resto? Mica poteva spaccare la cuffia rosicando di brutto, povero Esteban. Che avrebbe pagato una cifra pur di veder vincere Hamilton o Verstappen, Vettel o Leclerc, Kvyat o persino Perez... insomma chiuqnte, con Bottas, insabbiato da qualche parte e pronto a cedergli spontaneamente il volante della sua Mercedes.

Animali

«Ho tirato per tutta la gara come un animale, è stata una corsa difficilissima, una delle più dure della mia vita»: parole di Daniel Kvyat, che a Melbourne rientrava in F.1 con la Toro Rosso, dopo che il suo ultimo Gran Premio era stato quello degli Usa del 2017. Si è piazzato decimo, lottando come un forsennato con Gasly. Bravissimo. Sin qui tutto bene. Ma che cosa c'entrano gli animali? Non è che tutti gli animali tirino come dei matti. Lo fa il cavallo se obbligato, l'asino se frustato. Ma il tasso? E il lemure? E il koala che passa la vita oziando sugli eucalipti?



PER GASLY LOTTA NELLE RETROVIE E POI...

Ecco Gasly invischiato tra gli ultimi, essendo partito 17esimo per un errore tattico del team Red Bull. Il francese è poi giunto 11°. Sopra Ocon, sotto, la McLaren, con la miglior livrea, in basso Alonso e, nell'altra pagina, Collins nel Gp di Francia 1957 con la Ferrari D50 nel quale giunse 3°

SUTTON-IMAGES.COM

Colorazioni

Qual è il monoposto di Formula Uno con la migliore livrea, intesa come colorazione? Lo ha chiesto il sito BBC Sport ai suoi lettori. La classifica finale ha visto al primo posto la McLaren (sono inglesi, qualcuno dubitava sull'esito?), seguita da Mercedes e Alfa Romeo. Noi di Flobert, via mail, rilanciamo il sondaggio tra i lettori di Autosprint. Fateci conoscere le vostre preferenze.

Previsioni

Emerson Fittipaldi è sicuro: Fernando Alonso tornerà in Formula Uno l'anno prossimo, se troverà una macchina competitiva. Osservazione: se l'avesse avuta già quest'anno, non si sarebbe neppure ritirato! Seconda previsione targata Johnny Herbert: «La Red Bull vincerà a Monte Carlo». Vedremo.

LAT



GETTY IMAGES





” INSERENDOCI SULLA SCIA DEL PIACERE DEL RICORDO, STAVOLTA L'OCCASIONE È LIETA PER RICORDARE IL COMPIANTO PETER COLLINS

Ricordi

Siccome va di moda cacciar balle pur di ricordare chiunque e comunque, per sembrare sul pezzo, approfittiamo di questa puntata del Flobert per ricordare il grande pilota inglese Peter Collins, un caro, carissimo compagno di vita che conoscemmo nei primi anni Cinquanta, frequentandolo spessissimo sia sulla sua barca a Montecarlo in compagnia della bella moglie Louise, sia in Inghilterra, nei pressi di Burton on The Water, ospitati tutti nella residenza di campagna di Lawrence Olivier. Fu in una di quelle occasioni che agli autori di questa rubrica venne richiesto dallo stesso Collins di consigliarlo nella gestione del suo rapporto con Enzo Ferrari. Un compito che i due rifiutarono, avendo conosciuto lo stesso Ferrari nel 1929 quando richiese ai due medesimi una consulenza al momento di fondare la sua Scuderia. A Ferrari erano stati presentati dal marchese Brivio Sforza, compagno di Nuvolari, residente in una bellissima casa di via Fratelli Gabba, a pochi passi dall'Orto Botanico di Milano. Fu proprio in quella casa che Allievi e Terruzzi si erano incontrati per la prima volta dopo la fine della prima guerra mondiale, comandati a bacchetta dal loro vecchio amico, il Maestro Arturo Toscanini. ●

” ALLA FINE IL SITO BBC SPORT HA RILEVATO CHE LA COLORAZIONE PIÙ GRADITA AGLI APPASSIONATI TRA I TEAM DI F.1 È QUELLA PRESCELTA DALLA McLAREN

LAT





Fuori i secondi

NEGLI ULTIMI VENTI ANNI TRA I PRESUNTI GREGARI SOLTANTO ROSBERG È RIUSCITO A VINCERE IL TITOLO. A MENO CHE LA MERCEDES AIUTI VALTTERI PER ESALTARE LA W10



La settimana scorsa ho esaltato la trasformazione boscaiola o Rockyniana di Bottas, oggi vorrei invece cercare di capire se e quante chances mondiali potrebbe avere. Della serie quando in F.1 il "ranocchio" è diventato principe?

Se andiamo a vedere negli ultimi 20 anni, dal 1999 a oggi, mai nessun secondo pilota o comunque deputato a tale ruolo, ha vinto il mondiale. L'unica eccezione è rappresentata da Nico Rosberg, nel 2016, anno in cui, per trasformarsi in primo pilota Mercedes, a fine stagione, ha dato fondo a tutte le sue energie, tanto da doversi ritirare per esaurimento totale delle batterie. Per vincerlo ha dovuto infilare le prime 4 gare, 100 punti, bottino da ammazzare un elefante, ma non certo il suo capitano Hamilton che, se non fosse stato per il ritiro in Malesia, probabilmente oggi sarebbe già 6 volte campione del mondo. O forse no, non lo sapremo mai, ovvio. Rosberg ci

aveva già provato a mettersi dietro Lewis, per poi finire stritolato, se non fosse che nel 2014 a tenerlo in corsa fino all'ultima bandiera a scacchi fu il doppio punteggio dell'ultima gara. I casi più interessanti riguardano la Ferrari, squadra più avvezza ai ruoli ben chiari tra i due piloti, ad iniziare da Eddie Irvine. A Maranello il Mondiale Piloti mancava dal 1979, 20 anni, e il candidato a riconquistarlo era ovviamente Michael Schumacher. Irvine, pilota non certo lento e ben poco disposto alla suditanza, si giocò bene le sue carte, vincendo in Australia e restando poi lì in altalena con Hakkinen e Schumacher, fin quando, in Gran Bretagna, Schumi si infortunò gravemente, per un'anomala uscita di pista. Partito così così Schumacher si trovava dietro al leader del campionato, Hakkinen, dietro a Coulthard e alle spalle anche di Irvine, solo a -6 da Schumacher in classifica alla vigilia di quella gara. Michael,

alla Stowe, attacca Irvine, pensando forse di avere vita facile, ma Eddie gli tira una staccata all'ultimo centimetro, portandolo al bloccaggio, a un problema all'impianto frenante e a un dritto pesantissimo contro le barriere. Tibia, perone e stagione andate per il tedesco e ironia della sorte pochi istanti prima era stata data bandiera rossa per macchine pinatate sulla griglia al via. Irvine divenne così la punta principale per cercare di insidiare il secondo titolo consecutivo a Hakkinen.

Alla vigilia dell'ultima gara Irvine era addirittura in testa al mondiale, ma poi finì con Hakkinen campione per soli due punti. La sparizione di una gomma al pit stop, al Gran Premio di Europa e altre prestazioni sotto tono lasciarono dei dubbi sulla gestione di quella rincorsa al titolo. Qualcuno sussurra ancora oggi che quel mondiale di Irvine non s'aveva da fare. La storia, con i cinque titoli poi infilati da



Schumacher, ha cancellato ogni ombra su quel periodo di gestione...

Negli anni successivi l'Australia ha illustrato altri due illustri piloti come Coulthard e Fisichella, spalle predestinate rispettivamente di Hakkinen e Alonso. Entrambi vincenti in Australia nel 2003 e nel 2005, entrambi leader con ambizioni, ma poi ritornati nei ranghi di un settimo e un quinto posto mondiale a fine anno.

Nel 2007 Hamilton arriva in McLaren da secondo, del fresco due volte campione del mondo Alonso. Lewis dimostra di non essere un numero 2 e già a Monaco punzecchia Fernando quando il team chiede di congelare le posizioni. La stagione lo porta a diventare n°1, ma anche, nell'anno della spystory e dell'esclusione della McLaren dal Mondiale Costruttori, a perdere il titolo all'ultima gara. Anche qui i cattivi pensanti hanno ipotizzato che i problemi in Brasile di Hamilton fossero le-

gati all'imbarazzo di vincere il titolo con un pilota di una monoposto che avrebbe dovuto essere esclusa dal campionato. Comunque anche in questo caso il secondo non vince.

Tornando a Ferrari, l'anno dopo, Raikkonen, campione del mondo in carica, è indiscusso n°1 del team. Il finlandese sembra pronto a bissare, ma le sue certezze si sfaldano nel tamponamento subito in Canada da Hamilton. Al Gp successivo Kimi sembra carico e pronto a riprendersi tutto. Dopo una splendida pole guida senza rivali la corsa. A un certo punto la rottura di uno scarico lo costringe a rallentare. Massa, secondo lo riprende. La Ferrari decide di dare via libera a Felipe invece di tenerlo a proteggergli le spalle. Una mazzata per Iceman che crollerà da lì in poi... Massa, da secondo, diventa leader del mondiale, ma alla fine sarà Hamilton campione del mondo, nel finale probabilmente più shockante degli ultimi 20 anni. Massa, nel suo primo anno con Alonso in Ferrari, anche



NICO A PARTE, LA STORIA INSEGNA CHE LE CHANCE DI UN SECONDO CONTRO IL CAPITANO SONO PARI A ZERO

qui destinato a fare il secondo, si ritrova dopo tre gare leader del mondiale, ma alla fine, mentre Alonso se la giocherà, male, con Vettel e Webber, all'ultima gara, per Felipe il campionato si chiuderà addirittura in sesta posizione.

Nello stesso anno anche Mark Webber

mette fuori la testa prendendo quella del mondiale dopo il Gp di Monaco. Testa che conferma in sei occasioni, ma ad Abu Dhabi la strategia a due punte di Red Bull favorisce il prediletto Vettel, mai leader di quel campionato.

Insomma Rosberg a parte la storia insegna che Bottas non avrà alcuna chance di giocarsi il titolo, a meno che Mercedes non lo aiuti un po' di più per dimostrare che è la squadra e la macchina a fare la differenza e non il pilota. Questo potrebbe accadere se il mondiale dovesse trasformarsi in una lotta a due, mai se ci sarà invece un inserimento Ferrari o addirittura Red Bull. Quindi stiamo sereni, aspettiamo qualche gara e soprattutto vediamo se la Rossa sarà della partita e se magari sarà invece Leclerc, secondo, dichiarato dal team, di Vettel a fare il colpaccio. In Australia l'hanno tenuto buono, ma non lo resterà ancora a lungo. Anzi... ●

PROSSIMO GP BAHRAIN

31 MARZO

partenza alle ore **17.10**
Circuito Sakhir - 5412 metri - 57 giri

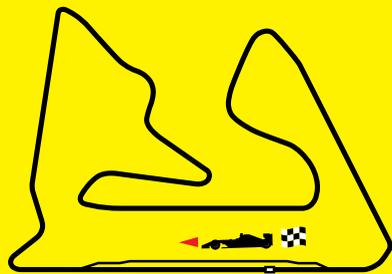
I PRIMATI

In qualifica: S.Vettel (Ferrari SF71h, 2018)

1'27"958 media 221,505 km/h

In gara: P.de La Rosa (McLaren Mp4-20/Mercedes, 2005) 1'31"447 media 213,054 km/h

Distanza: F.Alonso (Renault R25, 2005) 1H29'18"531 media 207,082 km/h



GIOVEDÌ 28 MARZO

SkySportF1	Conferenza stampa piloti	16.00
------------	--------------------------	-------

VENERDÌ 29 MARZO

SkySportF1	F.2 Libere	9.25
SkySportF1	F.1 Libere 1	12.00
SkySportF1	F.2 Qualifiche	14.45
SkySportF1	F.1 Libere 2	16.00
SkySportF1	Conferenza stampa Team Principal	19.00 differita

SABATO 30 MARZO

SkySportF1	F.2 Gara-1	11.05
SkySportF1	F.1 Libere 3	13.00
SkySportF1	F.1 Qualifiche	16.00
SkySportF1	F.1 Qualifiche replica	18.00 20.15
Tv8	Qualifiche differita	21.30

DOMENICA 31 MARZO

SkySportF1	F.2 Gara-2	13.10
SkySportF1	F.1 Gara	17.10
SkySportF1	F.1 Gara replica	21.30 0.30 3.00
SkySportF1	Race Anatomy	23.00
Tv8	Gara differita	21.30 *

IL GP CON **AUTO SPRI NT**

Diretta delle prove e della gara da **venerdì 29 a domenica 31 marzo** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

* La programmazione è aggiornata a domenica 24 marzo, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint



di Alessandro Gargantini

VERSO IL GP BAHRAIN

LA RIPARTENZA DOPO LA PRIMA SOSTA

Leclerc in pit-lane, a simbolizzare l'attesa ripartenza seguita al deludente debutto di Melbourne. Si spera tanto che l'aria del deserto faccia bene alla Ferrari SF90...

Ferrari è prova d'appello

LA PISTA DI SAKHIR, MENO ANOMALA E ATIPICA RISPETTO A MELBOURNE, POTREBBE RIDARE VIGORE ALLA SF90 ANCHE SE SCALZARE LE W10 DELLA COPPIA LEWIS-BOTTAS È BEN ARDUO

I giorni di tregua tra il primo e il secondo atto stagionale sono quasi terminati e il prossimo fine settimana il Mondiale sarà nuovamente di scena a Sakhir, un'altra pista che sulla carta dovrebbe sorridere soprattutto alla Mercedes, ma che nelle ultime due stagioni ha visto Vettel salire sul gradino più alto del podio. Melbourne per la Scuderia Ferrari è stata uno shock e il fatto che la settimana prossima il Mondiale riparta non può che far bene agli uomini di Mattia Binotto, alla ricerca di un immediato riscatto e, soprattutto, di riprendere la stagione dell'indiscutibile livello di performance espresso nei due round di test catalani. Perché su una pista meno atipica rispetto a quella dello stato del Victoria potrebbero sciogliersi come neve al sole le difficoltà incontrate dalla Rosse in Australia, insieme alle numerose interpretazioni circolate in merito all'opaco esordio stagionale.





76

WEICHAI



AMD

KASPERSKY

MISSION WINNOW

V-POWER

8ightcap

Lenovo

Lenovo

MISSION WINNOW

V-POWER

8ightcap

MISSION WINNOW

V-POWER

8ightcap

KASPERSKY

WEICHAI

MISSION WINNOW

V-POWER

8ightcap

Melbourne è una parentesi da chiudere in fretta

Dopo gli incoraggianti esiti dei pre-season test di Montmelò, in pochi si attendevano che al termine di un Gp dallo svolgimento assai lineare non avremmo avuto nessun alfiere della Ferrari sul podio del tracciato ubicato nell'Albert Park. Sarebbe stato l'obiettivo minimo, ma in occasione dell'esordio stagionale, le due Mercedes e, inaspettatamente, anche la Red Bull di Max Verstappen hanno prevalso nella sfida sul campo. In molti hanno prontamente asserito che il tracciato australiano per certi versi è anomalo e che le Freccie d'Argento, risultati degli ultimi anni a parte, ci siano sempre andate a nozze. Ma è innegabile che l'alba australiana abbia avuto un gusto amaro per la casa del Cavallino e le attese della vigilia non sono state mantenute. I giorni che hanno seguito la corsa di Melbourne sono serviti per metabolizzare l'esito della corsa, analizzare a mente fredda quanto accaduto in ogni dettaglio e chiudere prontamente una parentesi avversa.

Le Ferrari SF90 che danzavano agili sui saliscendi di Montmelò, tanto convincenti da far unanimemente considerare le Rosse come le favorite alla vigilia della corsa di Melbourne e farne il punto di riferimento dal punto di vista tecnico all'interno del Circus, hanno perso smalto sulle particolarità del circuito australiano, certamente note, ma che hanno creato problemi ben oltre le previsioni e impedito a Sebastian Vettel e Charles Leclerc di andare oltre al quarto e quinto posto. Un risultato che rispecchia i valori espressi in gara, con le Ferrari più lontane dai primi nel corso del Gp che in qualifica. Quanto visto a Melbourne certamente ha fatto suonare l'allarme a Maranello, ma una pronta inversione di tendenza a Sakhir riporterebbe tutto su un piano di normalità. Ecco perché la corsa sul Bahrain International Circuit, pur trattandosi solo del secondo atto stagionale, ricopre un ruolo certamente importante soprattutto per gli uomini in Rosso, che si lascerebbero prontamente alle spalle le criticità di Melbourne.

Sul campo restano diversi interrogativi

All'Albert Park Vettel ha subito un distacco di 7 decimi in qualifica da Hamilton e ben 57 secondi da Bottas, numeri inattesi e inspiegabili che portano a pensare che si sia verificato qualcosa che va al di là di una prestazione non convincente. Le SF90 non lavoravano correttamente sull'irregolare asfalto australiano, che ha chiaramente mandato in difficoltà la monoposto della casa di Maranello. L'esito della corsa è stato condizionato da una monoposto che non ha trovato il giusto feeling con la pista nelle prime prove del venerdì e che, nonostante il lavoro svolto dallo staff tecnico, la strada per riportare le SF90 su livelli di competitività in linea con quelli espressi nei pre-season test non sia stata individuata.

Si è avuta la sensazione che per sua natura la monoposto del Cavallino non si trovasse sulla pista australiana nel suo habitat più congeniale, e quando una vettura presenta elementi di non sintonia con una pista con caratteristiche specifiche è anche difficile modificarne il comportamento nel corso di una fine settimana. Ma la risposta a queste considera-



LAT





GETTY IMAGES

zioni arriverà già il prossimo fine settimana su una pista dai connotati diversi da Melbourne. Ma si può realmente ricondurre l'esito del primo Gp 2019 alla specificità della pista, con le sue asperità acute dal vento? E poi ancora: è possibile che le nuove ali anteriori e configurazioni aerodinamiche abbiano reso le monoposto di questa stagione così sensibili che ogni piccolo intervento tecnico, oppure semplicemente le mutate condizioni esterne come le specificità di una pista, inneschino un effetto leva che porta a divari prestazionali così ampi? Sotto questo punto di vista, difficile non riflettere su quanto affermato da Robert Kubica, che ha dichiarato come un piccolo intervento avesse completamente stravolto il comportamento della FW42. Rimane poi un ultimo interrogativo, che riguarda il deficit in termini di velocità massima delle Ferrari. Sono conseguenza dei problemi di assetto che hanno reso le monoposto in grado di portare fuori dalle curve una velocità inferiore o sono frutto di una scelta legata a problemi di surriscaldamento dei motori che hanno portato a un sottoutilizzo delle powertrains? Gli interrogativi al ritorno da Melbourne, pertinen-

ROSSA MOLTE PIU' OMBRE CHE LUCI
Una Ferrari metaforicamente (e non solo) in ombra, sopra, deve ritrovare la luce (artificiale o meno) in occasione dell'attesissimo Gp del Bahrain. A sinistra, i boss Toto Wolff e Mattia Binotto, a rappresentare le istanze di Mercedes e Cavallino Rampante, perennemente in lotta, con la W10 per ora ben più efficace della SF90

ti o meno, sono molteplici e soltanto lo staff tecnico della Casa del Cavallino ha gli elementi per trovare la giusta quadratura, in vista del prossimo fine settimana.

Con ottimismo sul tracciato di Sakhir

Sulla via del Bahrain, lo scenario è simile a dodici mesi fa e non ci sono motivi perché i piloti della Ferrari non possano trovare un'immediata risposta e confermare i successi in sequenza colti a Sakhir nel 2017 e 2018. La Casa di Maranello è anche quella che ha colto il maggior numero di vittorie, 6, da quando viene organizzata la corsa nello stato medio orientale. È però molto importante che la delusione dell'esordio stagionale non lasci scorie nell'ambiente, e che gli uomini della Ferrari si dimostrino molto reattivi e pronti all'immediato riscatto. Cosa che non accadde dodici mesi fa a Hamilton che, dopo la sconfitta in Australia, subì il contraccolpo e si riprese a pieno soltanto in occasione di Spagna, agevolato dal successo fortunoso di Baku quando il leader Bottas forò a causa di un detrito. Un episodio che consentì a un opaco Hamil-

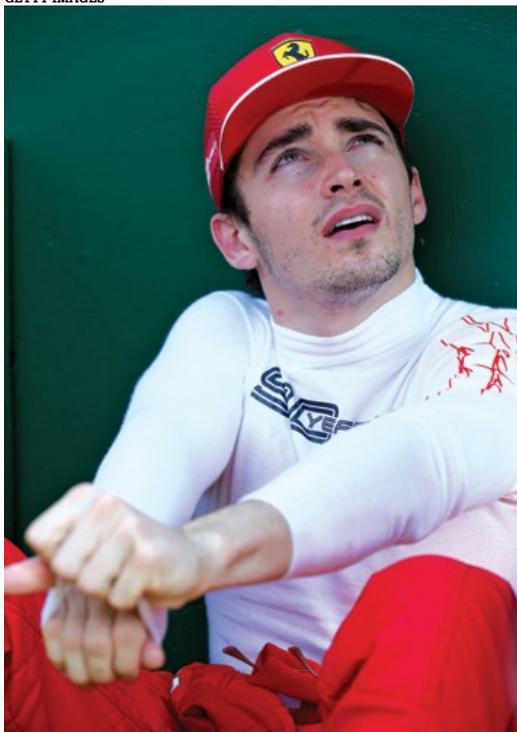
ton di centrare un'immeritata vittoria e di porre così le fondamenta sulle quali ha costruito il suo quinto titolo mondiale.

A supportare la tesi che per la Scuderia Ferrari risultato al di sotto delle attese di Melbourne sia conseguenza di un estemporaneo passo falso è anche la terza posizione di Max Verstappen a stretto ridosso di Lewis Hamilton. Certo l'inglese aveva il fondo rovinato per un paio di millimetri (e questo potrebbe deporre a favore della tesi che basta pochissimo a mandare in crisi una macchina) ma nessuno si attendeva che sarebbe stato braccato da talento olandese di Christian Horner, che nessuno si attendeva così competitivo. Certo, Max come al solito ci ha messo del suo, ma la posizione della Red Bull, che pur nel corso dell'inverno ha anche cambiato motore con tutte le problematiche che ne derivano, così vicina alle Mercedes fa pensare che le monoposto della Casa della Stella a tre punte sarebbero state alla portata di una Ferrari in grado di esprimersi sui suoi naturali livelli. La terza posizione di Verstappen, oltre a confermare le qualità eccelse del pilota nato a Hasselt, porta alla conclusione che l'anomalia di Melbourne sia stata soprattutto la resa delle SF90.

Scopriremo il vero volto della Rossa

Ora, alzi la mano chi, quando i protagonisti del Circus hanno lasciato Montmelò al termine dei due round dei pre-season test, non riteneva che le Ferrari sarebbero state le monoposto da battere in questa stagione. Tanta era stata la sensazione di perfezione che le Rosse trasmettevano sui saliscendi catalani. Parlando con piloti, tecnici e addetti ai lavori di comprovata esperienza e che conoscono ogni minima sfumatura del mondo della massima serie, tutti erano pressoché concordi sullo stato di grandissima forma delle monoposto della Scuderia Ferrari. Dopo i test di Barcellona, le SF90 avevano messo tutti d'accordo, evento rarissimo considerando la variegata estrazione delle persone che seguono la massima serie. La supremazia

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES



UNA COPPIA ANCORA DA RODARE BENE

Leclerc, a lato in relax e nell'altra pagina in pista, più Vettel, sopra, in azione, rappresentano un duo in rodaggio quanto a alchimie di convivenza.

La sensazione è che il potenziale della combinazione a tutt'oggi resti molto elevato



LAT

delle Rosse in Spagna è stata reale ed è stata scalfita soprattutto dalle diverse condizioni esterne proposte da Melbourne.

Certo, una monoposto per essere vincente nell'arco di una stagione deve sapersi adattare nel miglior modo possibile a condizioni eterogenee e sarà importante verificare se il compromesso sul quale ha puntato lo staff tecnico della Scuderia Ferrari sia corretto.

Altrimenti, ci si dovrà attendere una stagione fatta di picchi, in entrambe le direzioni. Le monoposto della casa del Cavallino, assai sofisticata ed "educata" dal punto di vista tecnico sono andate in difficoltà sullo sconnesso manto stradale australiano e non sono riuscite a utilizzare gli pneumatici nella migliore finestra di rendimento.

È molto singolare che in gara Leclerc fosse più veloce di Vettel con uno step di gomme più dure, e che il monegasco abbia montato le gomme dure nonostante avesse fatto il cambio gomme dopo il team mate.

Ma sono state proprio le difficoltà che stava incontrando il tedesco a suggerire la soluzione adottata per il monegasco, che ha finito la corsa in condizioni nettamente migliori del compagno di squadra in un contesto anomalo che è specchio delle difficoltà incontrate.

Non è mai piacevole parlare di "lesson learned", per dirla come gli inglesi, per la Ferrari, ma è chiaro che di spunti di riflessione la corsa australiana ne abbia forniti e che una corretta analisi non possa che portare a una Rossa ancora più forte e temibile. Sebastian Vettel, nel merito, non ha dubbi. «Noi abbiamo gli strumenti e i mezzi per riscattarci, possiamo disporre di una buona macchina – ha commentato il quattro volte iridato tedesco –. Nello scorso fine settimana non siamo stati sufficientemente competitivi, ma torneremo ad esserlo».

L'atteggiamento giusto per riprendere la marcia

Dopo la corsa di Melbourne, Mattia Binotto e i suoi piloti sono stati molto aperti nell'aiutare a comprendere quanto accaduto. Un atteggiamento mol-

to apprezzato che ha mostrato un approccio nuovo rispetto al passato e più in linea con quello dei principali competitor.

Il rendimento al di sotto della attese delle Ferrari, e le analisi sulle motivazioni, ha purtroppo fatto perdere focus sulla valutazione del debutto in rosso di Charles Leclerc, considerato unanimemente molto positivo.

Il monegasco è stato molto convincente, nonostante qualche sbavatura in qualifica gli sia costata una posizione sullo schieramento di partenza nei confronti di Max Verstappen.

Il ventunenne pilota del Principato si rivelerà una risorsa molto preziosa alla causa della Scuderia Ferrari e ci sarà molto bisogno del suo apporto anche in ottica del Mondiale Costruttori, considerando che entrambi i piloti di Toto Wolff quest'anno sono in modalità attacco totale e motivatissimi a lottare allo strenuo anche per un punto. E la determinazione con la quale Bottas ha cercato il giro veloce sul finale, nonostante le sue gomme fossero logore, lo dimostra in pieno. Nella passata stagione, Vettel vinse a Melbourne una corsa nella quale le Ferrari non godevano certamente dei pronostici della vigilia.

Il divario in qualifica sulla pista australiana fu in linea con quello che si è visto in questa stagione, ma la corsa fu gestita perfettamente e arrivò un inatteso successo. Nel Gran Premio successivo, in Bahrain, il tedesco dominò qualifiche e gara. Il divario con la Mercedes, apparso evidente nelle qualifiche di Melbourne, era scomparso. Sono trascorsi dodici mesi, ma lo scenario pare analogo e non ci sono motivi per non essere confidenti sul fatto che la storia possa ripetersi. Per assistere ad un Gran Premio ad alta tensione e per rivedere le vetture della Scuderia Ferrari al loro posto.

Sarà però fondamentale per gli uomini della Scuderia del Cavallino resettare tutto, specialmente dal punto di vista psicologico. Perché la genuinità di quanto visto in Catalogna è al di sopra d'ogni sospetto. Non è stato un colossale abbaglio. E costituisce il punto di ripartenza il prossimo fine settimana. ●



L'ordine è la prima cosa

TANTI SI SONO SCAGLIATI CONTRO IL MURETTO FERRARI CHE HA TENUTO BUONO LECLERC IMPEDENDOGLI DI PASSARE VETTEL NEL FINALE DI MELBOURNE. MA È STATA UNA SCELTA STRAPIENA DI BUON SENSO

Ecosì l'argomento trainante del dopo Melbourne sarebbe l'ordine di scuderia impartito dalla Ferrari a Charles Leclerc, caldamente e implicitamente invitato a restare dietro il suo caposquadra Sebastian Vettel, nell'ultima parte del Gran Premio d'Australia.

Dai, facciamo come al consiglio comunale: di seguito, ecco il verbale della seduta plenaria, anzi, en plein air, del famigerato team radio medesimo:

Charles Leclerc: «Devo restare dietro Sebastian? Sì o no?».

Ferrari: «Sì e allontanati per avere un po' di margine».

Charles Leclerc: «Okay».

Apriti cielo. La Ferrari - dicono in tanti - non perde il vizio del colpo di guinzaglio e rende subito triste il ragazzino venuto dal Principato. Umiliando senza motivo colui che doveva idealmente partire come un pilota alla pari, assoggettato al capo, ma non certo schiavizzato.

Di più. Gli ordini di scuderia al primo Gran Premio son roba da lager e, di male in peggio, imposizione odiosa, implicitamente quanto violentemente intimidatoria, sterile, inutile e immotivata. Perché non c'era mica niente di grosso in ballo, all'Albert Park. Altroché, in fondo eravamo solo al primo chilometro della maratona, a conti fatti...

Non finisce qui. Mi scrive un altro: gran bell'ambientino, la Rossa, se fin dalla corsa d'apertura si perpetrano sgarri del genere che fanno accumulare tossine le quali porteranno prima o poi a malumori destinati a causare reazioni e incrinature nei rapporti.

Va bene. Capito. Ne prendo atto.

Quindi voialtri, ossia la maggioranza tutt'altro che silenziosa, fate i conti raccontando solo metà della favola.

Perché la faccenda tra Vettel e Leclerc nel finale del Gp di Melbourne va analizzata e raccontata svisce-



foto grafie LAT





” **TUTTI A CONTESTARE L'ORDINE DI SCUDERIA CHE HA STOPPATO LECLERC, MA IN CASO CONTRARIO ADESSO CI SAREBBE LA FILA PER CROCIFIGGERE VETTEL...**

rando fino in fondo quelle che sarebbero state le conseguenze della possibile, auspicata e irrealizzata infilata clamorosa di Charles a Sebastian in corsa, ove fosse stata autorizzata e/o, più semplicemente, non impedita.

Cioè, please, proiettate e studiate attentamente anche cosa sarebbe accaduto fino in fondo, se Charles avesse allegramente scavalcato Sebastian, contando su una monoposto complessivamente meno malconca, considerando gomme e motore.

Su, forza, simuliamo e vediamo il film alternativo e distopico che tanti, tantissimi, i più, vanno invocando, poi vediamo la convenienza o meno quanto sarebbe convenuto girarlo in technicolor nella realtà, questo movie fast and furious.

Perché in Italia, qualsiasi cosa accada, essa non comincia e finisce in pista, ma plana come un insi-

QUELLE PRIME DELICATISSIME FASI

Sopra, le due Ferrari vicinissime dopo la prima piega dal via di Melbourne. Un momento da brivido, per fortuna non bissato più tardi. A sinistra, Vettel e Leclerc col timoniere Binotto, alla prese con questo difficile inizio stagione della SF90 che cerca il riscatto in Bahrain

nuante aeroplanino di carta nei bar - e fin qui va bene, perché la ciarla al baretto è uno dei piaceri della vita -, ma poi finisce con l'avvelenarsi e l'invelenirsi finendo addirittura tossicamente filtrata, estrogenizzata, ingigantita e diffusa nell'aere maligno dagli esseri più disgustosamente velenosi tra quelli untamente striscianti sull'orbe terracqueo: i giornalisti.

Finendo puntuale sulla boccaccia e infilzata dalle pennacce del più killeranti dei corpi speciali: quello degli opinionisti. Sì, dai, coloro i quali ricevono bonifici solo per discorrere.

Buoni, loro, e me pure. Più incattiviti di un'inchiavabile perpetua dal droghiere, mentre commenta in diretta guardandolo dalla vetrina il passaggio in strada d'una sontuosa bella gnocca. Gente a volte da menargli, 'sti opinionisti. Me non escluso, anzi,

Ché i baristi e i conferenzieri birrati, in confronto, son dei lord.

Insomma, per uscire di metafora e di scherzo, tornando a far sul serio, se il muretto Ferrari avesse autorizzato il superamento di Leclerc nei confronti di Vettel, veniva giù il teatro.

In Italia nessuno si sarebbe sentito in condizioni di tacere, per gridare sadicamente e ferocemente: visto, visto, visto!? Il tedesco è proprio bollito. Arriva 'sto simpatico postliceale monegasco e alla prima corsetta svernica il succedaneo del Kaiser.

E sui giornali: ehi, ehi, momento, ma allora cosa sarebbe mai accaduto, l'anno prima, in quel disgraziato 2018 da Hockenheim in poi, se sulla Ferrari ci fosse stato questo giovin e irriverente talento, insinuante, veloce nonché, ohibò, sì audace? Ah, sì, era ora, è lui l'Uomo Nuovo che stavamo cercando. Bum.

E non fermiamoci qui, perché la vera catastrofe sarebbe stata un'altra e ben meno mediatica, più di foro interiore e decisamente avente epicentro nella psicologia e nell'autostima di Vettel, peraltro già abbastanza provate dai di lui recenti trascorsi agonistici, cioè l'infernale seconda parte del 2018, con la botta d'Hockenheim e la Spada nella Roggia che ancora fan sanguinare il cor.

Che senso avrebbe avuto far subire in diretta mondovisione al capitano l'umiliazione di un sorpasso non dovuto alle capacità dell'aggressore ma unicamente al (de)grado di competitività della sua monoposto, meno prestazionale di quella del giovane compagno di squadra specie per le gomme

che avevano una bella manciata di giri in più e una power unit presumibilmente stanchina?

Cioè, è chiaro o no che, comunque vada, Sebastian Vettel bisognerà tenercelo, custodirselo e preservarlo il più possibile per questo e un altro anno ancora, perché null'altro caccia il convento?

Se poi Charles Leclerc dimostrerà chiaramente di filare più di fretta sull'asfalto, okay, no way, niente da dire, lo superi pure, lo infili spietatamente ovunque, comunque e in qualunque momento, ma non a Melbourne, non in quel finale di gara e soprattutto non per ragioni che non hanno niente a che vedere con le capacità e le attitudini di entrambi.

Perché in questo momento Mattia Binotto in seno alla Rossa sta svolgendo un compito mica per niente facile e triplice, oltre che titanico e allo stesso tempo delicatissimo, il quale consiste nel ritrovare e ristabilire i segnali di competitività della SF90 inviati nel corso delle due tornate di test spagnoli, raggiungere un conveniente e rassicurante grado di affidabilità e, infine, mantenere ordine nei rapporti interni tra piloti, ribadendo l'esistenza di una gerarchia e nello stesso tempo preservando intatta



**LOTTA LIBERA
SI POTRÀ AVERE
SE E QUANDO
E LA SF90 AVRÀ
RISOLTO I SUOI
PROBLEMI, CHE
ORA SONO LA
PRECONDIZIONE
DA RIMUOVERE**



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



la respirabilità del clima tra i suoi due titolari.

Complessivamente stiamo parlando di un meccanismo immane, un marchingegno immenso che mescola parti meccaniche delicate ad aspetti umani, umanissimi, sensibilissimi e vulnerabili, per i quali, come sempre accade, esiste sì una soluzione semplice, banale e spettacolarmente liberatoria, tale e quale a Leclerc che infila Vettel su una SF90 ammocciata, ma è sbagliata.

Adesso la precondizione è quella di ritrovare la spendibilità della monoposto, perché con le risultanze dell'Albert Park c'è poco da stare allegri.

Le caratteristiche ben differenti del circuito di Sakhir potrebbero stravolgere le bilance e far cambiare i valori di peso specifico della SF90 rispetto al-



UNA CONVIVENZA A OGGI POSSIBILE

Vettel e Leclerc in Australia hanno iniziato la loro convivenza agonistica in Ferrari, tra pit-lane, a sinistra, momenti di relax, al centro, e finale di gara vissuto all'insegna delle indicazioni del muretto, sotto



le avversarie Mercedes e Red Bull-Honda, ma 'sto giro, per favore, non andiamo a invischiarci anche in una presunta questione che vedrebbe giustapposti o contrapposti Vettel e Leclerc.

Al contrario, dal weekend australe i segnali belli e rassicuranti provengono proprio da loro, Seb e Charles, perché ciascuno, nel suo piccolo, ha svolto perfettamente - o quasi, dato un drittino innocuo di Charles al primo stint, ma roba da niente -, il suo dovere, visto il materiale a disposizione.

E' anche recriminare per il punto mancato del giro più veloce, in quanto lo stesso Leclerc non è stato fermato ai box per cambiare le gomme e provarci, be', okay, forse sì, ma anche no. Perché tra la tornata migliore in gara segnata dallo stradominatore

Valtteri Bottas al 57esimo e penultimo giro e quella di Leclerc balla quasi un secondo e mezzo.

Siamo sicuri che con la SF90 vista ad Albert Park il giro più veloce della gara, quand'anche con gomme miracolosamente fresche giustappunto montate, nel finale fosse davvero alla portata della Rossa? O, piuttosto, era meglio orientare il buon senso verso una conclusione di gara più realisticamente e umilmente improntata al tirare a campare, e riga? Riassumendo e sintetizzando, i problemi veri della Ferrari mostrati a Melbourne non hanno proprio niente a che vedere con gli ordini di scuderia e tantomeno col giro più veloce non cercato né voluto. Il centro di gravità della questione risiede solo ed esclusivamente nella SF90 e nel suo deludente approccio e comportamento al primo weekend di Gran Premio. Basta e avanza, questa faccenda.

Sul piano umano e gerarchico, le decisioni prese dal muretto Ferrari circa il comportamento e l'equilibrio da mantenere tra i due piloti nel finale di gara si rivelano motivate, giustificate e improntate al puro buon senso, nonché al pieno rispetto dell'interesse superiore della squadra. Che in questo momento, fino a prova contraria, risiede nella strenua difesa di uno schema che vede Vettel punta e Leclerc mezzala ad attitudine offensiva, ma non aggressivamente concorrente.

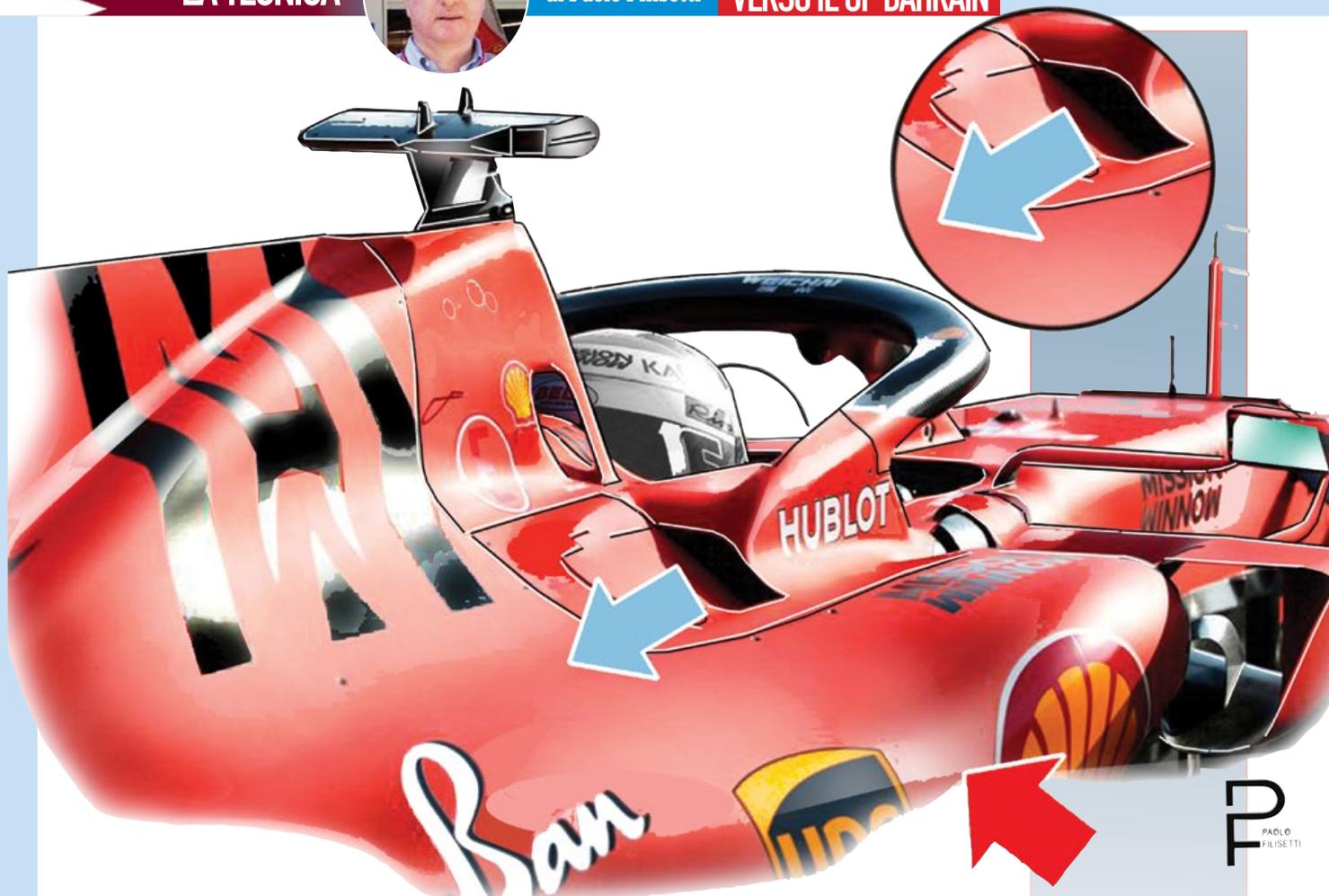
Mandare allo sbaraglio l'uno contro l'altro - va ricordato che si sono sfiorati, coda dell'uno contro testa dell'altro, già in uscita della prima piega, subito dopo il via, neh -, giusto per vedere l'effetto che fa - tipo Checo Perez e Jenson Button alla McLaren nel 2013 -, sarebbe la più folle, grossolana e autolesionista delle scelte. Anzi, diciamola tutta: una non scelta, ecco.

Ma allora, direte: mai 'na gioia? In pratica una robusta, motivante, pungolatoria e sana sfida interna tra due ferraristi proprio non è mai possibile, nell'ammosciante e corporate oriented Formula Uno d'oggi? Mah, in teoria certo che sarà e sarebbe ipotizzabile, ma in una situazione ben diversa da questa.

Perché Vettel e Leclerc potrebbero e dovrebbero sfidarsi solo nel migliore dei mondi possibili, al volante di due SF90 cresciute, competitive e capaci di prendere il largo dai rivali, lasciandoli praticamente soli e liberi di mostrare, senza timore di fare danni al Cavallino Rampante, chi dei due ne ha di più. Un mondo che però, in questo preciso momento, è distante antipodalmente dalla realtà, tanto quanto l'Australia da Fucecchio.

All'imminente e sol per questo attesissimo Gp del Bahrain il compito, l'auspicio e l'opportunità di permettere ai ragazzi della Rossa d'avere e inviare con le SF90 i primi veri segnali positivi della stagione. E lasciamo perdere le fregole da duello rusticano tra Sebastian Vettel e Charles Leclerc, intelligentemente evitate e prevenute dalla squadra, nel triste ma tutt'altro che scemo finale dell'Albert Park. Non è mica quello il problema della Ferrari, al debutto in gara nel 2019.

Tutto il contrario: quell'ordine di scuderia rappresenta positivamente a tutt'oggi l'unico, vero, grande e in proiezione irrimediabile casino schivato dalla Ferrari nella terra dei canguri. ●



SF90, ecco perché ha deluso

ANDIAMO AD ANALIZZARE LE VARIE COMPONENTI DELLA NUOVA FERRARI PER EVIDENZIARE COSA AL DEBUTTO NON HA FUNZIONATO COME SI SPERAVA

Analizzare la prestazione della Ferrari SF90 a Melbourne, opaca quanto la sua vernice, è un'operazione molto complessa. Se infatti si studiano i dati sui tempi intermedi, sulle velocità massime in ciascun settore, è comunque difficile estrapolare un filo conduttore chiaro che possa essere utilizzato come traccia/indizio interpretabile. Anche la stessa strategia di gara non ha permesso di avere un quadro chiaro, con i tempi di Vettel ovviamente condizionati dal pit stop molto anticipato, costringendolo successivamente ad effettuare una gara di mero tyre management. Diversa la gara di Leclerc, forse meno criptica tecnicamente parlando rispetto a quella del suo compagno di squadra, permette di tracciare alcune valutazioni a posteriori,

ovviamente con beneficio di inventario. In effetti, la SF90 del monegasco è parsa tra le due monoposto rosse quella più in palla, o per meglio dire meno in balia del tracciato dell'Albert Park. Sin dalle prove libere del venerdì era emerso che la Ferrari non fosse a proprio agio.

La precisione di inserimento in curva e la rapidità di uscita che aveva mostrato in entrambe le sessioni di test a Barcellona, era parsa da subito uno sbiadito ricordo. Le stesse dichiarazioni di entrambi i piloti evidenziavano come la monoposto non desse loro le stesse sensazioni e fiducia che avevano riscontrato due settimane prima. Ciò farebbe pensare ad una carenza di equilibrio della vettura, piuttosto che a problemi di surriscaldamento

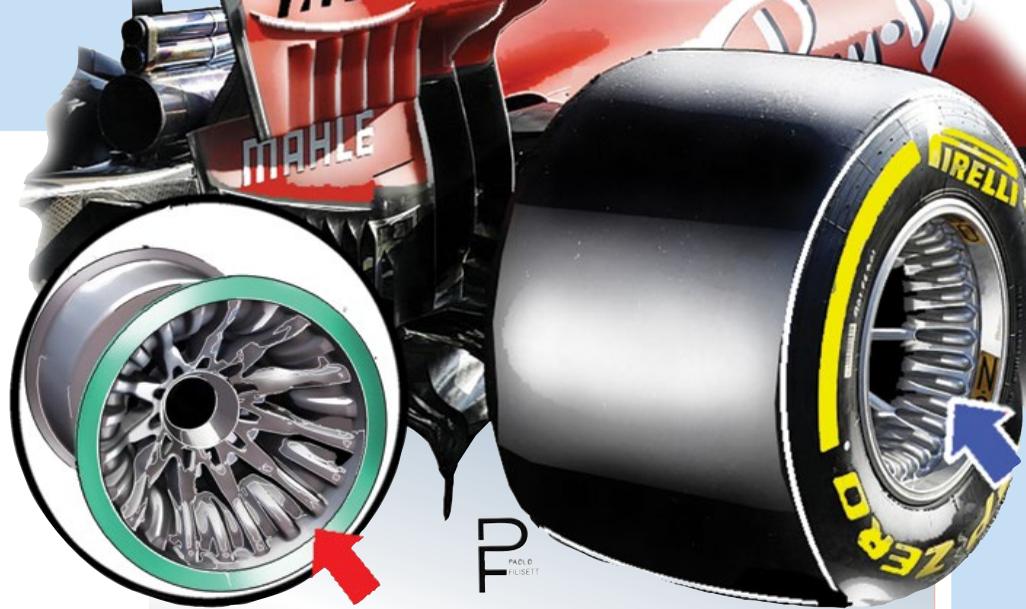
TEMPERATURE A POSTO!

NONOSTANTE L'EVIDENTE SCIANCRASTURA DELLE FIANCATE, PARE POSSIBILE ESCLUDERE CHE IL PROBLEMA RISCROTRATO IN AUSTRALIA, SIA LEGATO ALL'INCREMENTO DELLE TEMPERATURE DELLA POWER UNIT. LE PRESE D'ARIA POSTE DIETRO ALLA BASE DELL'HALO ACCOPIATE A FERITOIE AI LATI DELL'ABITACOLO, DOVREBBERO ESSERE IN GRADO ANCHE A SAKHIR, DI GARANTIRE UN ADEGUATO SCAMBIO TERMICO.

della power unit. Il distacco pesante in qualifica, ma molto simile a quello dello scorso anno, lo confermerebbe. Peraltro, non è ipotizzabile che in qualifica il propulsore abbia girato con una modalità conservativa, ammessa e non concessa l'esistenza dei sopracitati problemi di surriscaldamento. Problemi, peraltro, considerata la non determinante rilevanza dell'aerodinamica sul tracciato dell'Albert Park, che avrebbero potuto essere risolti per mezzo dell'apertura di feritoie sulla carrozzeria, o modificandone lo sfogo posteriore. Ciò detto, l'ipotesi che si trattasse di un problema di regolazioni, tra assetto meccanico ed aerodinamico, parrebbe comunque una semplificazione eccessiva della questione. Parlando con qualche tecnico nel paddock di Melbourne nell'immediato dopo gara, è parsa plausibile invece un'ipotesi, che riguarda la gestione della sospensione posteriore della SF90. Osservandola in pista al Montmelò, era stato possibile notare come fosse evidente il suo comportamento in relazione alle variazioni di carico aerodinamico. In pratica ad un elevato carico, corrispondeva un evidente abbassamento del retrotreno, che in frenata, si sollevava in modo particolarmente visibile, alleggerendosi ma mantenendo un adeguato grip meccanico sull'assale posteriore. In occasione dei test, il confronto con le altre monoposto, evidenziava come il sistema della Ferrari, fosse assimilabile a quello della Red Bull. Secondo i tecnici interpellati a Melbourne si tratta di un sistema molto efficace, ma che richiede una taratura molto precisa, soprattutto nella fase di rebound, ovvero di estensione degli ammortizzatori posteriori per evitare che si generi una perdita di aderenza al posteriore, in fase di rilascio.

Perché non si crei un effetto di pompaggio della vettura, infatti è poi estremamente importante che lo spostamento del centro di massa tra posteriore ed anteriore sia gestito in modo preciso su entrambi gli assi. Melbourne, per la sua conformazione e non solo per le irregolarità dell'asfalto, potrebbe aver generato una sorta di scompenso, differente in ciascuna curva, tra l'avantreno ed il retrotreno. In tal caso, anche incrementando l'incidenza delle ali non sarebbe stato possibile trovare una soluzione, in quanto ad ogni staccata, ci si sarebbe trovati nella situazione di scarsa aderenza del retrotreno in entrata, e basso grip all'avantreno in uscita e pessima direzionalità.

In sostanza, pare farsi strada l'ipotesi che il sistema sospensivo della SF90, nonostante l'apparente classicità della sospensione anteriore, sia particolarmente sofisticato a livello di interazione tra avantreno e retrotreno. Il livello di grip reale, riscontrato in Australia, peraltro parrebbe essere stato differente da quello inserito come dato base nelle simulazioni che hanno preceduto l'arrivo a Melbourne. Insomma, problemi di dati, metodologie, abbinati ad una elevata sensibilità alle regolazioni della vet-



MERCEDES SPA 2018

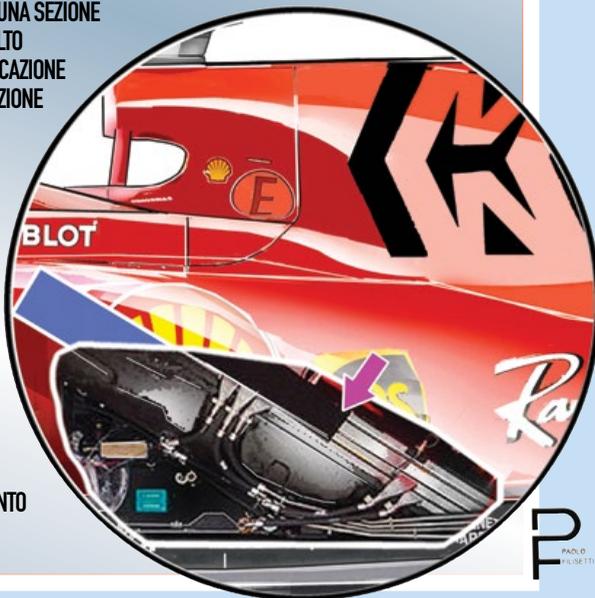
POSSIBILE INTRODUZIONE DEI CERCHI BUGNATI

I CERCHI BUGNATI NON SONO STATI ADOTTATI A MELBOURNE, MA IN FUNZIONE DELLE ELEVATE TEMPERATURE AMBIENTALI E DELL'ASFALTO PARTICOLARMENTE ABRASIVO DI SAKHIR, POTREBBERO ESSERE INTRODOTTI PER UNA MIGLIORE GESTIONE DELLE TEMPERATURE/PRESSIONI DEGLI PNEUMATICI POSTERIORI.

tura, potrebbero aver costituito le condizioni ideali per una correlazione mancata, tra il comportamento al simulatore e quello dinamico sulla pista. Una stima, della sua incidenza sui tempi, tolti vari fattori spuri come il carico di carburante, o lo stato di usura dei pneumatici, porterebbe secondo i tecnici (rivali) ad una perdita prestazionale tra 7 e 8 decimi al giro, a seconda della gravità dello squilibrio tra avantreno e retrotreno. Se ciò fosse confermato, in Bahrain con condizioni al contorno profondamente diverse parrebbe plausibile la rinascita della SF90, con prestazioni in linea con quelle mostrate nei test pre-stagionali. Vedremo... ●

LA SF90 HA I RADIATORI A INCLINAZIONE ELEVATA

LA SF90, È CARATTERIZZATA DA UNA SEZIONE CENTRALE DELLE FIANCATE MOLTO SCIACRATA GRAZIE ALLA COLLOCAZIONE DEI RADIATORI CON UN'INCLINAZIONE ELEVATA, ED ALLA SOVRAPPOSIZIONE DEI PACCHI RADIANTI NELLA SEZIONE INFERIORE. QUESTA CONFIGURAZIONE GARANTISCE UN'ELEVATA PERMEABILITÀ, RIDUCENDO LA RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO E NELLO STESSO TEMPO UN VALIDO SCAMBIO TERMICO. CIÒ DOVREBBE, IN TEORIA, SCONGIURARE L'IPOTESI DI PROBLEMI DI SURRISCALDAMENTO CIRCOLATA DOPO L'AUSTRALIA.





Bottas

a tutto spiano!

LE SUE DICHIARAZIONI TOSTE E BELLICOSE SEMBRAVANO PROCLAMI DI CIRCOSTANZA MA, UNA VOLTA IN AZIONE, VALTERI SI È DIMOSTRATO TENACE E COMPETITIVO COME NON MAI. ECCO IL COME E IL PERCHÉ DI QUESTA GRANDE METAMORFOSI

di [Alessandro Gargantini](#)

Valtteri Bottas, in un lungo incontro con la stampa avvenuto in occasione dei pre-season test di Montmelò, aveva parlato dei suoi obiettivi in vista della nuova stagione, impressionando tutti per la sua serenità e determinazione. Il messaggio del pilota di Nastola, al terzo anno in Mercedes, era molto chiaro e netto. Ai giornalisti presenti il finlandese aveva detto che quest'anno avremmo visto una sua nuova versione, rivisitata, e non solo nel look, in netta discontinuità con il passato. Cambiamento assolutamente indispensabile in particolar modo quando si esce da un'annata dove tutto è andato storto e si vuole scacciare la pre-



GETTY IMAGES

senza scomoda di un "terzo" uomo Mercedes come Esteban Ocon, pronto a sfruttare ogni minima battuta d'arresto per fargli le scarpe. E lo stesso Toto Wolff, dichiarazioni di facciata a parte, lo scorso ottobre scegliendo il pilota normanno aveva chiaramente cercato di coprirsi in modo da poter avere una spalla di altissima qualità per il cinque volte iridato Hamilton pronta ad entrare in gioco non appena fosse stato necessario. Gli intenti lasciano sempre il tempo che trovano, è ben noto, e Bottas era atteso a dimostrare a Melbourne che non stava scherzando. Nei test di Barcellona in Mercedes hanno badato al set-up e giocato a nascondersi, anche se non lo ammetteranno mai. I tempi sul giro di rilievo sono arrivati soltanto negli ultimi frangenti della seconda fase dei test, quando le W10 si sono avvicinate alle Ferrari, celebrate quasi unanimemente come regine dei test. Ovviamente, più che di certezze, si trattava d'indicazioni, visto che le prove lasciano sempre dei quesiti aperti che trovano una soluzione soltanto al termine delle qualifiche del primo atto stagionale. La prova del nove era dunque attesa sul tracciato dello stato del Victoria dove, tra le tante note rimaste aperte sul taccuino, c'era anche quella di attendere il finlandese al varco. E Valtteri non ha steccato, conquistando i ventisei punti a disposizione.

CAMBIAMENTO ASSAI SALUTARE

Nell'espressione sopra si legge tutto il piacere dell'autostima ritrovata per Valtteri Bottas, dopo il sontuoso weekend australe che l'ha visto primo leader del mondiale 2019, al volante della sua W10, a sinistra, in grado di assicurargli il pieno, con tutti i 26 punti ghermiti

Un Bottas rinnovato nel fisico e nella mente

Bottas, in Australia, è arrivato in condizioni perfette. Carico, determinato, ma ben lontano dall'aver quell'eccesso di emotività che porta a perdere lucidità e strafare. In qualifica, col primo push di gomme fresche in Q3 ha rifilato quasi mezzo secondo a Hamilton, per poi soccombere di un decimo nel secondo tentativo davanti a un giro da fantascienza dell'inglese, che non ci sta mai a chinare il capo, anche a causa di un giro lanciato ostacolato da diversi rivali che gli hanno impedito di scaldare a dovere gomme e freni. Missione fallita, perché Bottas nel paddock australiano aveva confessato di volere fortemente anche la pole-position, ma che non ha spostato le sue certezze: le ragioni del piccolo gap da Hamilton erano più che chiare nella mente del freddo pilota nordico.

In gara, poi, Bottas è stato un vero ciclone. Al semaforo verde il finlandese è scattato come un missile fulminando Hamilton in uno scatto mostruoso che ricorda quello del Gran Premio d'Austria del 2017, quando aveva lasciato di sasso un incredulo Vettel che aveva rivisto più e più volte le immagini prima di convincersi che Valtteri non avesse fatto un jump-start. Preso il comando del Gp, decimo dopo decimo, il finlandese ha distanziato il team mate britannico, che si è perso nell'avventata strategia

di coprirsi dal cambio gomme di Vettel e non è mai stato realmente in corsa per la vittoria. Hamilton ha commesso l'errore strategico di fare la propria corsa sul tedesco della Ferrari, mentre per puntare al gradino più alto del podio, avrebbe dovuto farla sul proprio team mate, che alla fine gli ha rifilato venti secondi al traguardo. Fatto assolutamente insolito per un compagno di Hamilton, che ha pur danneggiato lievemente la sua scocca sui cordoli, ma che ha chiaramente perso il confronto diretto con il compagno di garage. Su questo, dubbi non ce ne sono, come sul fatto che al di là delle dichiarazioni di facciata Hamilton cercherà di mettere le cose a posto già questa fine settimana in Bahrain, dove una seconda lezione da Bottas non sarebbe assolutamente digerita. L'inglese dopo Melbourne ha sicuramente spostato Valtteri dalla pagina degli amici, collocandolo in quella dei rivali.

Armi diverse da Nico Rosberg per battere Lewis

In Bahrain, lo sappiamo tutti, Bottas è sempre andato forte. A Sakhir il ventinovenne ha colto la sua prima pole nel 2017, per poi chiudere terzo a venti secondi da Vettel. Bottas ha conteso al tedesco la vittoria fino alla fine nella passata stagione. È lecito attendersi che il finlandese, il prossimo fine settimana, voglia alzare l'asticella e che abbia un solo risultato tra i suoi obiettivi, perché se punta al mondiale, deve trovare continuità. Hamilton è un gigante, ma Nico Rosberg ha dimostrato che anche il fenomeno di Stevenage ha punti deboli e che si può sconfiggere sul piano mentale e della continuità. La strategia del tedesco era stata molto fine, molto psicologica. Rosberg aveva trascorso l'inverno del 2015 pensando solo al rivale. Aveva studiato le sue corse, analizzato ogni dettaglio, e si era segnato ogni situazione nella quale Hamilton aveva esposto il fianco. E ha lavorato sui suoi punti deboli, studiato come colpirlo, riuscendo alla fine a batterlo. Certo, il mondiale è stato deciso sul filo fino alla fine e Rosberg ha anche giovato del ritiro di Hamilton in una fase decisiva del mondiale in Malesia, ma il tedesco è riuscito a centrare il suo obiettivo. Impossibile pensare di battere Lewis se non di misura, ma la vittoria di Nico dimostra che l'inglese può essere sconfitto anche a parità di vettura. La tensione e lo sforzo mentale alla base dell'impresa sono stati enormi e hanno portato il tedesco al ritiro dalle corse. A obiettivo raggiunto, su Rosberg ha prevalso il sentimento di appagamento e realizzazione. Bottas è agli antipodi dal tedesco e non potrà utilizzare i medesimi strumenti. E il suo punto di forza sarà la determinazione, la forza di volontà, il lavoro e la capacità di



APPLAUSI PER LA GRANDE PRODEZZA DI MELBOURNE

Applausi per Bottas dopo la vittoria in Australia, a lato, dove ha dominato fin dallo scatto al via - in basso e al centro - con cui ha bruciato Hamilton, nell'altra pagina, pronto poi a complimentarsi. Sotto, Valtteri esultante

LAT

non arrendersi mai. Dovrà puntare a un lavoro ai fianchi dell'inglese, costante, e dovrà farsi trovare pronto a trarre vantaggio dalla discontinuità che qualche volta ha fatto da contraltare alle prestazioni devastanti del campione nato a Tewin.

È cresciuto alle spalle di Jules Bianchi

Guardando indietro nella sua carriera, risalta il fatto che il finlandese sappia vincere e che, quando ha avuto le carte in regola per farlo, non ha mai fallito. Bottas ha condiviso nel 2009 il proprio garage all'Art Grand Prix nella terza serie con Jules Bianchi. Ha conosciuto il pilota francese, ha cercato di carpirne i segreti, ma non è mai riuscito a stargli davanti se non in specifiche occasioni come dei Master di Formula 3 disputati inusualmente a Zolder. Da Bianchi, Bottas ha imparato molto. Jules era alla seconda stagione nella categoria, mentre il finlandese era al debutto, ed era il punto di riferimento dell'imbattibile squadra di Frederic Vasseur e Nicolas Todt. Quando è passato alla Gp3 Series nel 2011, Bottas ha subito vinto il titolo e si è guadagnato un volante di tester Williams per stagione successiva, divenendone titolare l'anno dopo. Valtteri, un vero specialista sul bagnato, ha sempre fatto della determinazione un





A MELBOURNE HO AVUTO TUTTO SOTTO CONTROLLO, ANCHE QUANDO HO FATTO IL GIRO VELOCE CON LE GOMME LOGORE, È STATA LA MIA PIÙ BELLA CORSA. È STATO FONDAMENTALE SBARAZZARMI DI HAMILTON AL VIA PER POI FARE LA MIA CORSA IN LIBERTÀ

VALTERRI BOTTAS



suo punto di forza. Indimenticabile è la sua vittoria contro Daniel Ricciardo nell'europeo di Formula Renault nel 2008 dopo che il finlandese aveva trascorso la notte della vigilia della corsa decisiva in ospedale a causa di un'intossicazione alimentare e la domenica mattina non si reggeva in piedi.

Il suo team manager Timo Rumpfkeil dovette faticare a convincere i medici a dimmetterlo, promettendo che lo avrebbe portato a casa. Ma Bottas non ne volle sapere e scese in pista, conquistando i punti del quarto posto che gli hanno consentito di fregiarsi del titolo con tre punti di vantaggio sul rivale in una delle più memorabili stagioni della categoria. Rumpfkeil è un po' il team manager del cuore di Bottas e, quando non è impegnato in pista con la sua Motopark Academy che quest'anno esordirà nella Super Formula in Giappone, lo va spesso a trovare ai Gran Premi. Il manager tedesco, che schierava Bottas anche nel torneo di Formula Renault Nord Europeo, raccontò di essere stato stregato dallo spirito del finlandese quando per la prima volta le mise in macchina per un test sul tracciato di Alastaro.

Bottas non aveva il suo sedile e la posizione di guida non era quella giusta. Fece ripetute simulazioni, ma la sua guida molto fisica lo portava a sfregare continuamente gli avambracci contro la scocca della sua vettura: si lacerò la tuta e che presto s'inzuppò di sangue, che iniziò a grondare sul lati del cockpit.

Ma Bottas non disse niente via radio, non chiese di rientrate in anticipo, e quando imboccò la corsia box lasciò di stucco il personale della scuderia di Oschersleben, che l'adottò come beniamino e fu ripagata con due titoli in una sola stagione.

Ora Hamilton è un rivale

Per vincere il suo primo titolo in Formula Uno a Valtteri certamente non servirà ripetere lo stesso sacrificio fisico, ma la medesima forza di volontà.

Inoltre dovrà considerare Hamilton come il primo rivale e non più rallegrarsi di essere considerato dall'inglese come il miglior team mate, fatto che di per sé suona come una mezza sconfitta. Bottas non a caso sarà tra i sorvegliati speciali il prossimo fine settimana in Bahrain.

E, se saprà ripetersi sui livelli di Melbourne, tenerlo a bada sarà un problema per tutti. E il primo a preoccuparsene dovrà essere proprio l'ex compagno preferito, Lewis Hamilton. ●



fotografie GETTY IMAGES





Red Bull cerca carico

LA PRESSE

Se il Gp di Australia si è rivelato una sorpresa in negativo per la Ferrari rispetto a quanto offerto nei test pre campionato di Montmelò, i risultati di Melbourne ottenuti dalla Red Bull-Honda rispecchiano in pieno quanto si era evidenziato nelle prove spagnole. Alla vigilia della prima gara stagionale, la RB15 non si era mai espressa al livello di Ferrari e Mercedes e anche se nel team diretto da Christian Horner si tendeva a far capire che ci si era nascosti, la sensazione reale trasmessa dalla pista era ben diversa. Come poi acclarato nei tre giorni del weekend di Melbourne. Max Verstappen e Pierre Gasly non si sono mai manifestati sul livello dei piloti Mercedes, mentre l'olandese è riuscito ad avvicinare la Ferrari di Sebastian Vettel, solo perché quest'ultimo guidava in evidenti difficoltà. Di fatto, le prestazioni della Red Bull sono state simili a quelle realizzate nel Gp di Australia 2018 con la tanto criticata power unit Renault. Di certo,

**ARCHIVIATO
IL PRIMO PODIO
COLTO
AL DEBUTTO CON
LA FORNITURA
HONDA, MARKO
SOTTOLINEA:
«ORA DOBBIAMO
LAVORARE
IN FRETTA
SUL TELAIO»**

di Massimo Costa

sul piatto tracciato cittadino di Albert Park, poco o nulla possono fare telai ben costruiti per sopperire alle mancanze dei motori, diciamo che a Sakhir questo fine settimana la RB15 di Adrian Newey potrebbe dire la sua nelle veloci curve di appoggio che caratterizzano il circuito del Bahrain.

Ma intanto, va archiviata la prestazione del primo round stagionale che ha destato compiacimento per la notevole crescita della power unit Honda che in tre giorni non ha mai "sbuffato" come aveva abituato negli ultimi anni con la McLaren e la Toro Rosso. Tuttavia ha creato un certo stupore la dichiarazione di Marko dopo la conclusione del Gp di domenica 17 marzo in Australia: «Ora dobbiamo lavorare in fretta sul telaio, ci serve più carico aerodinamico». Parole che potrebbero apparire come una eresia. Mai dall'interno della Red Bull, un componente di spicco del team si era permesso di criticare il telaio, l'aerodinamica delle proprie mono-



GETTY IMAGES

HONDA MONTANTE ORGOGLIO SPLENDEnte

Verstappen, a lato, col terzo posto che ha colto portando a podio subito la combinazione Red Bull-Honda, ha fatto felici Herner e Marko, sopra, i suoi timonieri in pit-lane

posto, in quanto l'operato del progettista Newey è sempre stato sempre e costantemente ritenuto inattaccabile. Se vi erano delle colpe da attribuire, delle mancanze da sottolineare, queste erano tutte rivolte alla power unit Renault.

L'invito di Marko al team può avere un chiaro significato politico, in quanto la Honda paga fior di milioni alla Red Bull (mentre con la Renault era Dieter Mateschitz a dover pagare la forniture), dunque parole atte ad alleggerire la pressione sui tecnici giapponesi. Marko ha infatti aggiunto: «Dal primo turno libero fino alla conclusione del Gran Premio non abbiamo incontrato nessun problema ai motori. Avevamo risparmiato in potenza per permettere negli ultimi tre giri a Verstappen di attaccare Hamilton, ma Max ha commesso un errore».

E qui la verità traballa un pochetto perché in realtà l'inglese della Mercedes passeggiava nel finale, i danni al fondo della sua W10 erano irrilevanti, e quando ha visto negli specchietti la RB15 farsi sotto, ha facilmente allungato. Dunque, come detto, le prestazioni della RB15 in Australia sono del tutto simili a quelle del 2018. Vediamo nel dettaglio. Un anno fa, in qualifica, Verstappen si era piazzato quarto, migliore dei piloti Red Bull, con il tempo di 1'21"879 mentre il poleman Hamilton aveva ottenuto il crono di 1'21"164. Un divario di 0"715. Due settimane fa, Hamilton si è ripetuto in pole con 1'20"486 mentre Verstappen ha ribadito la quarta posizione in 1'21"320, un distacco di 0"834. Dunque, poco o nulla è cambiato per la Red Bull, power unit Honda o power unit Renault il distacco dal vertice rimane uguale, anzi, leggermente peggiorato. Vedremo se il costruttore giapponese che ha compiuto comunque un notevole passo in avanti, ha in serbo sviluppi potenti, l'arma segreta nel cassetto, per permettere alla Red Bull di andare a combattere costantemente con Mercedes e Ferrari. Ma per il momento, l'impressione è quella del 2018, con buona pace di Horner e Marko. ●

RB15, le ragioni della sorpresa

ECCO, NEL DETTAGLIO LE CARATTERISTICHE CHE PER LA MONOPOSTO DI NEWEY HANNO RAPPRESENTATO UN PUNTO DI FORZA A MELBOURNE

Dopo il primo Gp stagionale a sorprendere positivamente è stata sicuramente la Red Bull con la sua RB15. Seppur beneficiando dei problemi patiti dalla Ferrari, che l'hanno aiutata a conquistare il gradino più basso del podio, la vettura nata dalla matita di Newey si presenta ancora una volta efficace sotto il punto di vista aerodinamico e telaistico. Mancano, forse, ancora molti cv al motore Honda per raggiungere Mercedes e Ferrari, ma questa gap al momento viene assottigliato, in parte, proprio dalle qualità delle altre componenti dell'assieme vettura. Se ad attirare le maggiori attenzioni era stata l'ala della Ferrari **figura 1** e l'opposta interpretazione della Mercedes, successivamente si è guardato all'ala della RB15 per capire il genio inglese come avesse interpretato il nuovo regolamento tecnico che prevedeva una enorme semplificazione dei profili anteriori.

Per primo è stato l'Ing. Enrique Scalabroni (ex tecnico di Williams, Ferrari e Lotus) ha evidenziarci come l'ala della Red Bull fosse diversa da quelle della concorrenza e nascondendo in se una caratteristica molto importante e decisamente funzionale. Guardando l'ala con attenzione si può notare come questa sia caratterizzata da una serie di profili che lasciano pochissimo spazio tra loro e che tentano di riprodurre un effetto che veniva molto ricercato nell'epoca appunto in cui le ali erano decisamente più semplici e lineari: l'effetto diffusore. **Figura 2.** Ovviamente tutte le ali, anche oggi ricreano, in parte questo effetto, ma negli anni, man mano che le si sofisticavano si ricercavano altri effetti e per funzioni sempre più complesse. Ora nel momento in cui la soluzione applicata dalla Ferrari sembrava fosse quella innovativa e forse più redditizia, ecco che Newey ripropone un concetto che potrebbe ribaltare completamente l'interpretazione delle ali anteriori attuali. Con queste ali semplificate, torna estremamente più facile ricreare il funzionamento di un diffusore. L'ala, infatti, scorrendo ad un'altezza ridotta dall'asfalto genera una riduzione dello spazio per lo scorrimento del flusso e nello stesso punto un incremento della pressione negativa e quindi carico verticale. **Figura 3.** Grazie anche spazio ridottissimo lasciato tra un elemento e l'altro dell'ala, si genera, in modo più efficace, il classico effetto Venturi che si ottiene nei diffusori posteriori. Il vantaggio che si otterrebbe - secondo anche il tecnico argentino - è quello di poter disporre di un'ala che generi molto meno drag e che sia oltretutto molto meno sensibile all'effetto scia delle vetture che si inseguono. Le turbolenze avrebbero, infatti, meno effetto sul profilo alare senza danneggiarlo particolarmente e senza, quindi, creare bruschi cali di carico improvvisi.

Antonio Granato

FIGURA 1



FIGURA 2

FIGURA 3

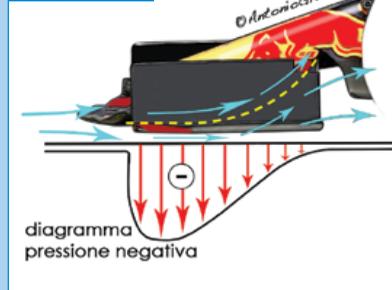


diagramma pressione negativa

Williams in alto mare

PER NON DIRE ALLA DERIVA... IN QUANTO LA FW42 SEMBRA AVERE GLI STESSI DIFETTI DEL MODELLO PRECEDENTE, PIÙ I SUOI. E NON SI VEDE SOLUZIONE

di Massimo Costa

Quando la barca affonda è sempre facile puntare il dito accusatore verso il capitano e lanciarsi in facili ironie. La crisi del team Williams, che sta scoprendo come al peggio non vi sia mai fine, è emblematica. Ma in questo caso, sembra piuttosto semplice individuare i colpevoli di una situazione che pare irrimediabile e votata al fallimento. Liberty Media trema, perdere una squadra storica come la Williams in uno schieramento di per sé già estremamente ridotto con appena dieci squadre e venti monoposto, sarebbe controproducente per tutto il sistema. Immaginate se le cose per il team di Grove dovessero finire male, una F.1 con appena diciotto vetture in griglia di partenza e all'orizzonte nessuna realtà che sembra intenzionata a entrare nel Mondiale. Un segnale negativo, senza ombra di dubbio, e che parte da lontano, dalla precedente gestione di Bernie Ecclestone sempre poco lungimirante. Segnale pessimo anche per l'intero movimento del motorsport, che di anno in anno produce giovani piloti avviati a suon di investimenti milionari verso la F.1, ma che non trovano sbocchi per i pochi sedili disponibili. Un controsenso, un caso unico nel panorama sportivo.

Ebbene, tornando alla Williams, come è possibile che una squadra dal bagaglio culturale, tecnico, manageriale, di quello spessore stia sprofondando come niente fosse nelle sabbie mobili? Sotto accusa è Claire Williams, figlia del fondatore del team, Frank Williams, che ha ormai da qualche anno lasciato la direzione della factory all'erede. Finché la squadra, rappresentata anche dallo storico socio di Frank, Patrick Head il quale ha lasciato alla fine del 2011, si è retta sugli elementi umani da loro guidati tutto ha funzionato al meglio. Piano piano le persone sono cambiate, la squadra si è via via ristrutturata, ma qualcosa è mancato dal punto di vista manageriale. Ed ora in tanti imputano a Claire la mancanza di polso, la scelta di persone rivelatesi sbagliate e inseriti in ruoli nevralgici, un ufficio marketing che non funziona più come un tempo. Per non par-

lare di Paddy Lowe, il tecnico super pagato che doveva risollevare la Williams e invece è fuggito alla vigilia del Mondiale 2019, lasciando il team alla deriva con una monoposto completamente sbagliata. Inconcepibile. A stupire è anche una totale mancanza di programmazione della produzione dei pezzi di ricambio. Il ritardo nei test spagnoli era anche figlio di questo problema. In Australia, ai piloti Robert Kubica e George Russell è stato chiesto ripetutamente di evitare di prendere con forza i cordoli, perché senza ulteriori fondi vettura a disposizione, c'era anche il rischio di non correre. Insomma, neanche la peggior Caterham o Manor si sono trovate a fronteggiare una crisi del genere, forse la spagnola Hrt. Ecco, dover paragonare la Williams alla Hrt fa immediatamente capire la gravità del momento. Ralf Schumacher, ex pilota F.1 che con il team di Grove ha vinto sei Gran Premi, ha individuato subito gli errori commessi negli ultimi tempi: «Tra gli ingegneri dello staff tecnico non c'è coesione, ognuno fa gara a sé anziché lavorare per il bene comune. Poi, sfortunatamente, Claire Williams ha mantenuto le abitudini di suo padre Frank e penso che dovrebbe chiedersi se è il lavoro giusto per lei. La gestione della squadra deve essere completamente ristrutturata».

Ralf, che ora gestisce lo US Racing nella Formula Regional (e anche F4) per cui corre il figlio David, ha certamente centrato il punto che da ormai due stagioni attanaglia la Williams e che lo stesso Paddy Lowe aveva sottolineato: la mancanza di coesione tra i vari reparti. La nuova FW42 è stata l'unica nuova monoposto del 2019 a risultare più lenta della vettura della stagione precedente. Lance Stroll nel 2018 era entrato in Q2 realizzando 1'24"230, Russell è stato 13 centesimi più lento in qualifica nonostante gli upgrade aerodinamici che hanno comportato in tutti i team sensibili miglioramenti. Russell nei giorni scorsi, nonostante sia l'ultimo arrivato in F.1 ha mostrato grande maturità. Rimboccandosi le maniche, ha sottolineato come i pros-

GETTY IMAGES



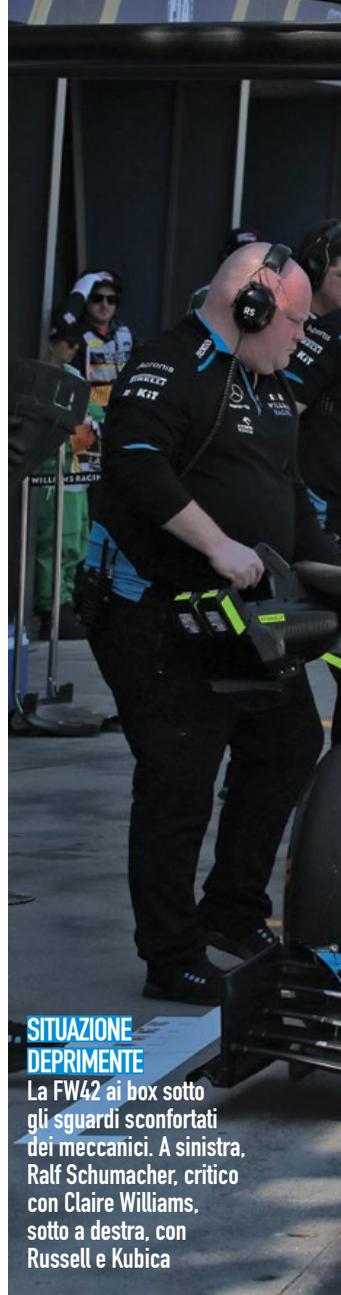
**CLAIRE WILLIAMS
DOVREBBE
CHIEDERSI SE
GESTIRE IL TEAM
È IL SUO LAVORO
GIUSTO...**

RALF SCHUMACHER



Ralf, che ora gestisce lo US Racing nella Formula Regional (e anche F4) per cui corre il figlio David, ha certamente centrato il punto che da ormai due stagioni attanaglia la Williams e che lo stesso Paddy Lowe aveva sottolineato: la mancanza di coesione tra

la nuova FW42 è stata l'unica nuova monoposto del 2019 a risultare più lenta della vettura della stagione precedente. Lance Stroll nel 2018 era entrato in Q2 realizzando 1'24"230, Russell è stato 13 centesimi più lento in qualifica nonostante gli upgrade aerodinamici che hanno comportato in tutti i team sensibili miglioramenti. Russell nei giorni scorsi, nonostante sia l'ultimo arrivato in F.1 ha mostrato grande maturità. Rimboccandosi le maniche, ha sottolineato come i pros-



**SITUAZIONE
DEPRIMENTE**

La FW42 ai box sotto gli sguardi sconfortati dei meccanici. A sinistra, Ralf Schumacher, critico con Claire Williams, sotto a destra, con Russell e Kubica

LA PRESSE

**IL PROBLEMA
NON SI RISOLVERÀ
PRESTO, SAREMO
SEMPRE IN ULTIMA
FILA E PERDEREMO
MOLTE GARE**

GEORGE RUSSELL





GETTY IMAGES

simi Gp li si dovrà affrontare come sedute di test aggiungendo che dopo Melbourne è stata trovata la causa del problema che fa viaggiare lentamente la FW42 dotata, va ricordato, di power unit Mercedes. «È stato individuato il motivo principale che ci rende lenti, però non posso spiegare oltre. Ma non sarà una cosa semplice da modificare, non è che ci svegliamo la mattina e lo correggiamo in giornata. Serviranno mesi di sviluppo e di lavoro al simulatore. Questo è quel che ci sta capitando, perderemo quindi tantissime gare, saremo sempre in ultima fila senza possibilità di combattere. Ma ritengo che una volta risolto il problema, ci sarà un grande salto in avanti».

Kubica ritiene che il malessere che affligge la FW42 fosse già presente nel 2018: «Penso che sapevamo anche prima quale fosse il problema fondamentale che ci affligge, era presente nella FW41, ma per tutto l'anno è sempre rimasto e ce lo siamo portati dietro con la FW42. Forse perché ho più esperienza, non voglio dire che serviranno due o tre mesi per tornare competitivi. Nessuno può saperlo quanto tempo servirà...». ●

F2 un altro anno della verità

IN BAHRAIN SCATTA LA SERIE CADETTA CON TANTI PROTAGONISTI ANNUNCIATI: A INIZIARE DA MICK SCHUMACHER. LUCA GHOTTO È L'UNICO ITALIANO AI NASTRI DI PARTENZA

di [Alessandro Gargantini](#)



Per il circus della F2, che aprirà la nuova stagione sul Bahrain International Circuit, l'obiettivo di replicare il successo del campionato scorso non è certamente cosa da poco. Perché esprimere tre talenti di livello assoluto come George Russell, Lando Norris e Alex Albon, di cui i primi due rookies, e portarli alla F1 in un colpo solo è certamente qualcosa d'irripetibile, se non altro nelle dimensioni. I tre ex-cadetti, pur non rientrando in zona punti, si sono certamente fatti rispettare lo scorso fine settimana a Melbourne per la qualità del loro comportamento che non ha certamente deluso. Lando Norris è riuscito a portare la sua McLaren in ottava posizione in griglia, George Russell ha lottato come ha potuto con

la poco competitiva Williams FW42 e Alex Albon non ha certamente fatto la figura dell'ultimo arrivato, riuscendo a tenere testa in alcuni frangenti del fine settimana nell'Albert Park al più esperto compagno di scuderia Daniil Kvyat.

Grande attesa attorno a Mick Schumacher

Certo, la passata stagione ha proposto ragazzi, come nel caso di Russell e Norris, che erano il fiore all'occhiello degli junior team rispettivamente di Mercedes e McLaren e la loro parabola era già ben definita. Entrambi hanno lottato per il titolo mostrando di avere le capacità e la maturità per fare il grande salto, che è avvenuto in totale sicurezza. Ma ora la F2 volta pagina e deve trovare i suoi

O

SFIDA IN 12 ROUND

29-31 marzo	Bahrain
26-28 aprile	Baku
10-12 maggio	Barcellona
22-25 maggio	Montecarlo
21-23 giugno	Le Castellet
28-30 giugno	Spielberg
12-14 luglio	Silverstone
2-4 agosto	Budapest
30 agosto-1 settembre	Spa
6-8 settembre	Monza
27-29 settembre	Sochi
29 novembre-1 dicembre	Abu Dhabi

ECCO TUTTE LE FORZE IN CAMPO

TEAM	#	PILOTI	
Carlin	1	Louis Delétraz	CH
	2	Nobuharu Matsushita	JPN
ART Grand Prix	3	Nikita Mazepin	RUS
	4	Nyck De Vries	NLD
DAMS	5	Sérgio Sette Câmara	BRA
	6	Nicholas Latifi	CAN
UNI-Virtuosi	7	Guanyu Zhou	CHI
	8	Luca Ghiotto	ITA
PREMA Racing	9	Mick Schumacher	DEU
	10	Sean Gelael	IDN
Sauber Junior Team by Charouz	11	Callum Iltott	GBR
	12	Juan Manuel Correa	USA
Campos Racing	14	Dorian Boccolacci	FRA
	15	Jack Aitken	GBR
MP Motorsport	16	Jordan King	GBR
	17	Richard Verschoor	NLD
BWT Arden	18	Tatiana Caldéron	COL
	19	Anthoine Hubert	FRA
Team Trident	20	Giuliano Alesi	FRA
	21	Ralph Boschung	CH

SCHUMI JR-PREMA
C'È TANTA ATTESA

C'è davvero tanta attesa per il debutto di Mick Schumacher in F2. Il tedesco disputerà la stagione con un monoposto della Prema, team veneto che ha seguito tutto il suo percorso di crescita

nuovi protagonisti e rinnovare il proprio ruolo di punto di passaggio obbligatorio per le giovani leve più meritevoli verso il circus della Formula Uno. Pensare di promuoverne altrettanti sarebbe una chimera, anche che perché il passaggio di fine 2018 è stato agevolato da un processo di rinnovo generazionale nella massima categoria che non avviene tutti gli anni.

In prospettiva, considerando i piloti con un percorso alle spalle più robusto o che si sono messi in mostra nei pre season test di Jerez e Montmeló, sono cinque o sei i nomi che si pongono con maggior forza tra i contendenti al nuovo titolo e che ambiscono, pur partendo da prospettive diverse l'uno dall'altro, a una promozione verso la F1. Im-

possibile non cominciare dal pilota che più di tutti avrà agli occhi addosso e catalizzerà l'attenzione generale: Mick Schumacher.

Il teenager tedesco, da poco entrato nel vivaio Ferrari, debutta nella categoria forte di una stagione, la seconda, nel torneo continentale della terza serie che si è aggiudicato grazie una seconda parte di calendario fenomenale che lo ha visto risalire prepotentemente da una posizione fuori dalla top-ten a metà campionato fino alla conquista del titolo. Una rincorsa furiosa che ha mandato in tilt il protetto di Helmut Marko Daniel Ticktum, che si è consolato vincendo a Macao, ma che il team manager di Graz ha preferito dirottare nella Super Formula nipponica. Il figlio d'arte

STAGIONE AL VIA

tedesco, schierato da una squadra che è una certezza come il Team Prema, ha un profilo che per tante ragioni è in linea con quello di Norris e Russell. Se riuscirà a esprimersi sui medesimi livelli, il pilota di René Rosin è con ogni probabilità il principale candidato a un salto di categoria a fine stagione, anche perché alla massima serie il ritorno di un cognome così pesante non può fare che bene e perché il legame con la Ferrari rende più semplice il passaggio a scuderie come Alfa Romeo Sauber e Haas F.1, che molto probabilmente non esiterebbero a prenderlo a bordo, da titolare o nel ruolo di terzo pilota.

Luca Ghiotto punta al titolo

Accanto al figlio del leggendario sette volte iridato di Kerpen c'è da scommettere che splenderanno le stelle di diversi piloti di esperienza come Nyck de Vries, Sergio Sette Camara, Nicholas Latifi, Louis Deletraz o del nostro Luca Ghiotto. Il pilota olandese, che scende da una vettura del Team Prema per passare alla scuderia regina della categoria, l'Art Grand Prix, ha ben impressionato nei due round di test in terra spagnola. De Vries potrebbe essere realmente letale se troverà la continuità e la capacità di non commettere errori, caratteristiche che fino ad ora gli hanno fatto un po' difetto. L'ex Red Bull Sergio Sette Camara, insieme a Nicholas Latifi, compone un duo di tutto rispetto in seno alla storica DAMS, che nella passata stagione è stata protagonista di una netta crescita e ha consentito ad Alex Albon di mettersi in mostra.

Tra i due è certamente il brasiliano il più incisivo, ma non va sottostimata nemmeno l'esperienza del canadese, che in passato ha saputo convincere. Louis Deletraz sarà al terzo anno nella categoria e c'è da attendersi un cambio di passo se vuole ambire a categorie superiori. Il suo processo di crescita è stato comunque continuo e in seno al team del Northamptonshire il pilota svizzero potrebbe trovare il contesto giusto per fare bene. Dulcis in fundo, il nostro Luca Ghiotto.

Il pilota di Arzignano può mettere sul tavolo un mix di velocità, rabbia ed esperienza dall'alto potenziale. Il veneto è reduce da una stagione al di sotto delle attese con il Team Campos, dove ha raccontato di aver litigato con un set-up di base non ottimale, che è stato corretto soltanto a stagione ormai compromessa e che ha condizionato un'annata dai toni spesso frustranti. Il pilota italiano, quest'anno schierato dalla UNI-Virtuosi, sa benissimo che questa è la sua ultima chance nella categoria e che servirà una stagione super per riagganciarsi al treno della F.1. Nei pre-season test Luca è sembrato il più in palla del lotto insieme a De Vries e, parlando con esperti del paddock della seconda serie, in molti pronosticano una lotta al titolo tra il veneto e l'olandese, con un possibile inserimento di Mick Schumacher.

Tre i ragazzi del Ferrari Driver Academy

Il tedesco non sarà l'unico junior della Ferrari nella seconda serie. Accanto a lui ci saranno l'esordiente Giuliano Alesi, che ha rinnovato un legame di successo con il Team Trident che ormai dura da addi-



rittura quattro stagioni, e il britannico Callum Iott, che in molti davano in uscita dalla Ferrari Driver Academy dopo la terza posizione nello scorso torneo di GP3 Series, alle spalle dei compagni si squadra Anthoine Hubert e Nikita Mazepin. Il teenager di Avignone, che ha fatto molto bene a Jerez mentre a Montmelò ha pagato un po' dazio al noviziato, sarà seguito con la massima cura dalla scuderia di Maurizio Salvadori che ha in Giacomo Ricci un team manager sempre più padrone di ogni segreto della categoria. Per quel che concerne il ragazzo di Cambridge, questa stagione per l'eterna promessa britannica è certamente decisiva. Tanto in Formula 3, dove ha corso per ben tre stagioni, quanto in GP3



ABBIAMO RISOLTO ALCUNI PROBLEMI DI SET-UP A BARCELONA, PRIMA LA MACCHINA ERA PARECCHIO NERVOSA. SONO MOLTO CONFORTATO DAGLI ESITI DELLE SIMULAZIONI GARA. IN BAHRAIN SARÀ GUERRA TOTALE, PER ME SARÀ UNA STAGIONE DECISIVA!

LUCA GHIOITTO



Series il driver ex Red Bull non è mai riuscito a concretizzare e a convincere fino in fondo, ma ha sempre trovato chi gli ha dato fiducia. E ora con i colori del Charouz Racing System dovrà ripagare le scelte di chi ha nuovamente creduto in lui.

In Bahrain occhio al degrado termico

L'esordio stagionale avverrà il prossimo fine settimana sotto il sole del Bahrain, con temperature alle stelle che hanno sempre premiato i piloti meglio in grado di comprendere e gestire il degrado termico degli pneumatici. Pur trattandosi del primo atto stagionale, Sakhir ha sempre lasciato il segno. Due stagioni fa Leclerc siglò la pole position da rookie

DE VRIES E ALESÌ
SOTTO AI RIFLETTORI
Sopra, De Vries atteso a una stagione di vertice con la monoposto Art Grand Prix. In alto Luca Ghiotto, rimasto l'unico italiano al via della serie. Sopra a sinistra, Giuliano Alesi, anch'esso al debutto in F2 e a lato il portacolori FDA, Callum Iott

poco dopo la metà del turno e vinse la Sprint Race della domenica dopo aver fatto anche un inusuale cambio gomme: la categoria era appena partita ma aveva già un suo mattatore. L'anno scorso ci sono stati vari problemi tecnici e di elettronica legati all'introduzione dei nuovi motori turbo, che hanno certamente influito sull'esito della prima corsa stagionale, che ha premiato un ottimo Norris. Il pilota di Zak Brown non è più riuscito a esprimersi sui medesimi livelli e ha subito la rincorsa di Russell, suo storico rivale. Tanta è dunque l'attesa in vista del primo atto del 2019, perché la pausa invernale è stata lunga e la caccia per un biglietto per la Formula Uno è di nuovo aperta. ●

Herta riscrive la storia

ALLA SECONDA GARA IN INDYCAR, COLTON VA A SEGNO E CON I SUOI 18 ANNI DIVENTA IL PIÙ GIOVANE VINCITORE DI SEMPRE NELLA SERIE. SCOPRIAMO COM'È MATURATO IL SUO SUCCESSO

di Marco Cortesi

Colton Herta era forse un predestinato, al Circuit of the Americas. Dopo aver dominato i test di inizio stagione, il giovanissimo rampollo di Bryan Herta ha messo a segno una prestazione di livello assoluto vincendo la seconda tappa dell'IndyCar 2019. Con un po' di fortuna (un bel po') ma mantenendo anche i nervi saldi e traendo il massimo vantaggio quando gli eventi gli hanno dato la possibilità di prendere il largo. Arrivato all'IndyCar dopo una carriera europea non particolarmente rimarchevole, Herta sembra migliorare ogni volta che mette le ruote in pista, e trovare sempre maggior feeling con l'aumentare dei cavalli. Dopo aver chiuso secondo nell'IndyLights 2018, ha iniziato col piede giusto nella categoria maggiore. La corsa è stata segnata da una provvidenziale (per Herta) situazione di "caution", che ha di fatto tolto di mezzo alcuni dei principali protagonisti. Principalmente Power e Alexander Rossi, che avevano regalato

un grande spettacolo nelle primissime fasi. Entrambi si sono visti beffare dal fatto di aver pianificato una strategia con una sosta più ritardata. Certo, va sottolineato anche il fatto che mentre Rossi ha ingoiato il rospo e mirato i punti, Will Power dopo aver condotto in lungo e in largo, ha rotto un semiasse ai box, forse a causa di un errore nella fase di messa a terra e riaccelerazione. Là davanti, Herta se n'è andato a suon di giri veloci. A 18 anni, ha battuto Graham Rahal diventando il più giovane vincitore IndyCar di sempre. Alle sue spalle, hanno chiuso Josef Newgarden, "graziato" in una gara certamente non facile sin dalle prove (ha ora ben 18 punti di vantaggio in vetta alla classifica), e Ryan Hunter-Reay, che ha però speso ottime parole per Herta. Dopotutto, non potevano averci visto male tutti. Herta ha trovato tanti sostenitori lungo il suo percorso. In primis, George Michael Steinbrenner IV, un altro figlio

d'arte e rappresentante di una delle famiglie di sport più famose e di successo della storia, proprietaria dei New York Yankees di baseball. Poi, è arrivato Michael Andretti, che dal talento di papà Bryan (più nella messa a punto che nelle vittorie in pista) aveva tratto tante soddisfazioni, e ha pensato di trovare qualcosa di perfino più promettente.

La monoposto di Herta, anche se schierata dal team Harding Steinbrenner, di fatto è una quinta vettura di Andretti, come confermato sin dalle prove di inizio stagione. Scelta sicuramente vincente. Felicità per Herta, peccato come detto per Power e Rossi, ma anche per altri piloti che avevano fatto vedere buone cose. In particolare Marcus Ericsson, che dopo una qualifica difficile si era districato alla grande. Nel trambusto della caution è anche rimasto coinvolto in un "unsafe release ai box". Peccato per Patricio O'Ward, al ritorno dopo una gara di stop. Il messica-

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Herta (Dallara-Honda);
2. Newgarden (Dallara-Chevy); 3.
Hunter-Reay (Dallara-Honda).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

SUL PODIO NEWGARDEN E HUNTER-REAY

Non c'è che dire, l'avventura in Indycar per Colton Herta è iniziata davvero alla grande: alla seconda gara nella serie il figlio d'arte ha ottenuto la vittoria davanti a Newgarden, a lato e Hunter-Reay, sotto

no ha comunque ottenuto delle prestazioni eccellenti col team Carlin, e messo nelle condizioni di Herta avrebbe potuto sicuramente competere a sua volta per il successo.

Al Circuit of the Americas hanno fatto discutere i limiti della pista. Ma è sempre una costante sin dalle prime gare extra-F1 all'impianto texano. Sul tracciato di Austin, spesso e volentieri le direzioni gara decidono di lasciare "libero" il passaggio all'esterno di curva 19, e ovviamente i piloti si lasciano sempre prendere la mano. Di fatto, la traiettoria di corsa è stata di svirati metri fuori dall'asfalto, e le linee si incrociavano spesso pericolosamente. Era inevitabile che succedesse qualcosa, considerando che, nel passaggio sulle giunture, le vetture diventavano ovviamente meno stabili. Al giro 45, dopo aver percorso affiancati le parti precedenti della pista, James Hinchcliffe e Felix Rosenqvist sono venuti a contatto: lo



svedese, finito larghissimo, ha tentato di rientrare in linea col canadese ancora a fianco. Rosenqvist è finito in testacoda, riportando danni all'anteriore e causando la safety-car decisiva. Nessuna responsabilità riscontrata dai commissari. Forse sono stati più responsabili i commissari stessi.

Quando a dei piloti di quel livello si lascia aperta una porta, è inevitabile che tutto arrivi alle estreme conseguenze. E se in Imsta, nelle gare di durata, tutto era andato bene, era strano che in IndyCar non si arrivasse all'eccesso, cosa puntualmente avvenuta. ●

Corsica

inferno d'asfalto

UNICO CORSO AD AVER VINTO PER DUE VOLTE LA GARA DI CASA, L'EX COPILOTA JÉAN PAUL CHIARONI (IL SOLO IN CITROËN AD ESSERE SEMPRE STATO PRESENTE NELLE 101 VITTORIE IRIDATE FINORA RACCOLTE DAL TEAM NEL MONDIALE) CI GUIDA DENTRO AI SEGRETI DI UNA SFIDA BELLA E DANNATA

LAT

di Marco Giordo

Il Tour de Corse è una prova classica e storica del campionato del mondo, visto che vi ha fatto parte ininterrottamente per ben 35 anni dal 1973 al 2008, rientrando poi nel calendario iridato nel 2015. Una gara per certi versi mitica, che di cose da raccontare nelle sue 61 edizioni sinora disputate ne ha davvero tante. Anzitutto quella relativa al nome, "U Giru di Corsica" come lo chiamano gli abitanti dell'isola, perché dalle prime edizioni sino ai primi anni '90 si svolgeva facendo il periplo di tutta l'Ile de Beauté. Poi per il suo soprannome di "rallye des 10.000 virages", cioè di rally delle 10.000 curve, per i continui tornanti in serie che caratterizzano le strade asfaltate del suo percorso, soprattutto quelle di montagna. Ed inoltre per essere stato anche definito "l'università dell'asfalto", per la complessità e le caratteristiche delle prove speciali. Belle, guidate, veramente affascinanti per chi ama l'asfalto, strade che sono vere, naturali, senza incroci e bivi artefatti.



**1999. PRIMA VITTORIA
CITROËN IN CORSICA**

È il 1999 quando con la Xsara Kit, Bugalski e Chiaroni regalano la prima vittoria alla Citroën in Corsica. Quello era il secondo successo iridato per la Casa francese che in Messico a venti anni di distanza ha conquistato il 101esimo sigillo nel Mondiale Rally

Un rally per veri specialisti della guida su asfalto, ecco perché in Corsica hanno vinto quasi sempre i piloti francesi, come Nicolas, Andruet, Thérier, Ragnotti, Saby, Beguin, Delecour, Bugalski, Panizzi, Loeb e Ogier, mentre i recordman con 6 vittorie a testa sono Bernard Darniche (1970, '75, '77, '78, '79 e 1981) e Didier Auriol (1988, '89, '90, '92, '94, '95). Tra gli stranieri invece il record di successi appartiene al nostro Sandro Munari che vinse nel 1967 e nel 1976, al finlandese Markku Alen primo nel 1983 e '84, e allo scozzese Colin Mc Rae vittorioso nel 1997 e '98. Gli altri stranieri a vincere il Tour sono stati gli spagnoli Carlos Sainz (1991) e Jesús Puras (2001), il norvegese Petter Solberg (2003), l'estone Markko Martin (2004), il finlandese Jari-Matti Latvala (2015) ed il belga Thierry Neuville (2017). Degli anni recenti piace ricordare altri due dati statistici che riguardano Loeb, che quest'anno sarà in gara con la Hyundai. Proprio ad Ajaccio in occasione del Tour de Corse del 2004, Sébastien vinse il primo dei suoi nove titoli iridati. L'anno dopo il canibale alsaziano conquistò tutte e dodici le speciali in programma, stabilendo così un record tuttora imbattuto. Il campione alsaziano ha vinto quattro edizioni di questa gara, l'ultima nel 2008 al volante della C4, in quella che è stata anche l'ultima vittoria della Citroen in Corsica.

I Tour di Chiaroni

L'unico corso ad aver vinto il Tour dal 1973 ad oggi, cioè da quando la gara fa parte del campionato del mondo rally, è stato Jean Paul "Cocò" Chiaroni da oltre 15 anni coordinatore del programma Wrc del Team Citroen Racing. «Al fianco di Philippe Bugalski di cui all'epoca ero il navigatore, mi sono aggiudicato la gara di casa nel 1996 sulla Renault Mégane Kit e poi nel 1999 sulla Citroen XSara Kit - ha ricordato in perfetto italiano il 57enne ex copilota ajaccino -. Per la Corsica ospitare la pro-



SUTTON-IMAGES.COM

**NOI CORSI
AMIAMO I RALLY
VISCERALMENTE.
IL TOUR DE CORSE
È PER NOI UN
MOMENTO DI GIOIA**

JEAN PAUL CHIARONI



va mondiale è stato sempre bellissimo, per 50 anni la nostra è stata la gara più blasonata del rallismo francese. Poi dopo che il Rallye de France si era trasferito in Alsazia nel 2010, ci sono voluti cinque anni per riavere quanto avevamo perso. Noi corsi amiamo i rally visceralmente, il Tour è per noi un momento di gioia, è la festa motoristica di tutta la nostra isola. E inoltre è un importante veicolo pubblicitario che permette di diffondere l'immagine del nostro mare e di parlare delle bellezze dell'isola in tutto il mondo».

- Per lei cos'è stato il Tour, e come ha conosciuto questa mitica corsa?

«Sono cresciuto da bambino guardando il Tour de Corse che passava davanti a casa mia a Sainte Marie Sicche, un paesino nell'entroterra di Ajaccio dove mio padre faceva il medico e mia madre la dentista. Poi sono diventato più grande ed in motorino sono andato a seguire i test ad Albitreccia a 10 km da casa mia, ed in quella famosa speciale ho vi-



GETTY IMAGES

FABIO CI RIPROVA CON LA FABIA

Con la Skoda Fabia di Motorsport Italia gommata Pirelli, il portacolori di ACI Team Italia, Fabio Andolfi correrà 7 prove del Wrc2 a iniziare dal Tour de Corse che il ligure (navigato da Scattolin) disputa per la terza volta in carriera. Nell'altra pagina in alto Bugalski, Frequelin e Chiaroni. In basso, Ogier nel 2018



BETTIOI

Andolfi punta subito in alto

FABIO PRONTO ALL'ESORDIO STAGIONALE. «È LA TERZA VOLTA CHE CORRO IN CORSICA, CERCHERÒ DI FAR SUBITO RISULTATO»

Tutto è pronto per l'esordio stagionale al Tour de Corse di Fabio Andolfi nel Mondiale Wrc 2. Il pilota ligure, che compie 26 anni a fine maggio, sarà al via anche in questa stagione con i colori di ACI Team Italia al volante di una Skoda Fabia R5 gestita dalla Motorsport Italia gommata Pirelli. Il savonese parteciperà a 7 prove del Wrc 2, vale a dire Tour de Corse, Portogallo, Sardegna, Finlandia, Germania, Turchia e Catalogna, ed al suo fianco ci sarà ancora Simone Scattolin, in una stagione importante per l'equipaggio di ACI Team Italia, che punta a ben figurare nel campionato satellite del mondiale rally. «Questo programma di 7 gare iridate con la Skoda Fabia R5 - ha sottolineato Andolfi - è molto stimolante. Sono fiducioso, ho effettuato dei test pre-event in Liguria e in Corsica dove ho messo a punto la vettura, che conosciamo bene, così come conosciamo la tipologia di gara e di strade che affronteremo in questa corsa. Sarà questa la mia terza volta in Corsica, l'anno scorso abbiamo chiuso terzi e quest'anno cercheremo di ripeterci e di fare un buon risultato».

- Quello di quest'anno sarà anche un campionato Wrc 2 diverso?

«Certo, il campionato Wrc 2 è infatti cambiato, han-

NEL WRC2 SAREMO IN 16 PRIVATI DI ALTO LIVELLO IN GARA AL TOUR. SARÀ UNA LOTTA MOLTO APERTA

FABIO ANDOLFI

”

no diviso i piloti privati dagli ufficiali che corrono in un campionato a parte, il Wrc 2 Pro. Saremo in 16 privati di alto livello in gara al Tour, sarà una bella lotta molto aperta. Siamo comunque fiduciosi di poter far bene, dopo quanto abbiamo fatto vedere l'anno scorso sull'asfalto, una superficie che conosciamo molto bene. Puntiamo poi andar forte e migliorarci in tutte le gare della nostra stagione, insomma vedo positivo e sono anche molto contento del team».

- E questa stagione come sarà?

«Sarà questa per me la terza volta nella serie cadetta del campionato del mondo, ma stavolta sarà tutto diverso rispetto al passato, perché il livello nel Wrc 2 sarà più equilibrato correndo contro avversari che hanno la nostra stessa tipologia di vettura. L'obiettivo è quello di mettere a frutto al massimo il programma di ACI Team Italia, sarà per me questo il quinto anno consecutivo che corro grazie alla federazione nel mondiale rally, oltre ad essere la mia sesta stagione con ACI».

- Insomma, quanto sarà difficile questo 62° Tour de Corse?

«In Corsica quest'anno il percorso è cambiato per tre quarti, c'è solo una speciale di lungo chilometraggio, ma questa è una gara in cui non bisogna mai aver foga, tenere il giusto ritmo e restare soprattutto sempre concentrati rispettando la meccanica della vettura. Le speciali sono fisicamente dure ed impegnative perché sono tutte guidate, non per niente la Corsica è soprannominata il rally delle 10.000 curve. Sono contento di esserci ancora, ringrazio per la fiducia accordatami ancora una volta ACI Team Italia, la Pirelli ed il team Motorsport Italia. So benissimo che senza il loro supporto non sarei di nuovo qui a correre nel mondiale». ●



**ULTIMO CENTRO CITROEN
NEL 2008 CON LOEB**

È datata 2008, l'ultima vittoria della Citroen in Corsica ottenuta per mano di Loeb che quest'anno correrà in Corsica al volante della Hyundai. In basso, Frequelin e Ogier e a destra, Poggi con Ogier durante i test pre-event in Corsica

SUTTON-IMAGES.COM

sto provare la Lancia Stratos, la Fiat 131 Abarth, la 037, la Delta S4, l'Audi Quattro e la Peugeot 206 T16. Andavamo a vedere le prove anche di notte, era bellissimo ed eravamo in tantissimi, che divertimento! All'epoca la gara durava due giorni, in 36 ore i piloti facevano il giro dell'isola. Era una vera e propria kermesse che ho avuto modo di ammirare ancor di più quando mi sono trasferito per gli studi ad Ajaccio all'età di 16 anni».

- E come navigatore quando ha iniziato a correroci?
«Nel 1983 navigando il mio più grande amico, Philippe Martini, su una Opel Kadett GTE. Ero fresco di licenza perché avevo iniziato a correre un anno prima. Mi ricordo poi che nel 1986 con Laurent Poggi sulla Golf GTI eravamo finiti 12' assoluti e secondi nel challenge Volkswagen dietro la vettura ufficiale di Eriksson. Nel 1987 sempre con Poggi sulla Golf abbiamo chiuso decimi assoluti e poi il 1988 è stata la mia prima volta su una Citroen da pilota ufficiale, sempre con Poggi ci siamo aggiudicati la classe A5 sulla AX Sport finendo 11' assoluti. Ovviamente l'apoteosi è stata nel 1996 quando la gara era valida per il FIA 2 litri, e sulla Renault Mégane Maxi abbiamo vinto con "Bug" davanti alla Peugeot 306 Kit di François Delecour e alla Subaru Impreza del povero Marco Massarotto. È stato poi ancora più bello nel 1999, quando dopo la vittoria in Catalogna con "Bug" ci siamo ripetuti proprio in Corsica sulla Citroen XSara Kit».

- Che pilota era Bugalski?

«Philippe usava molto la testa, sapeva gestire benissimo la sua corsa. Avevo iniziato con lui in un momento molto difficile, dopo che il suo navigatore Thierry Renaud era morto al suo fianco dopo un incidente al Grasse Alpin. Ci siamo capiti e man mano affiatati e alla fine siamo stati benissimo insieme. Ricordo che nel '99 proprio in Corsica dopo i test prima della gara, parlavamo insieme e c'era

**NEL 1999 VINSI IL
TOUR AL FIANCO DI
BUGALSKI DAVANTI
A PURAS. FU UNA
DOPPIETTA CITROEN
INDIMENTICABILE**

JEAN PAUL CHIARONI



anche Guy Fréquelin. Io dissi ad entrambi che nessuno poteva batterci, nessuno aveva una vettura potente come la nostra, sull'asfalto eravamo i più forti. In gara avevamo perso sotto la pioggia 30" il sabato pomeriggio e così Puras era risalito alle nostre spalle staccato di soli 6". Poi la domenica mattina a Coti Chiavari gli abbiamo rifilato 1" che lui ha recuperato subito dopo a Filitosa. Andando verso il riordino di Propriano ho detto a "Bug" che avevamo vinto. Ne ero certo, in quanto immaginavo che Fréquelin, che conoscevo benissimo, avrebbe congelato le posizioni, non aveva senso continuare a rischiare. E così fu, Guy ci chiamò da parte per darci l'ordine di scuderia e noi avevamo vinto il Tour de Corse. Fu una doppietta Citroen».

- A proposito, con'era lavorare con Fréquelin?

«Sono stato con lui per 10 anni, una persona eccezionale, non ho mai più avuto un capo come lui. Un



LAT



LAT

grande motivatore, uno che conosceva il mestiere e sapeva come parlare al team ma soprattutto ai suoi piloti, perché pilota lo era stato anche lui e con ottimi risultati. Ci andavo davvero d'accordo e mi aveva persino offerto di sostituirlo alla direzione del team, voleva però che andassi a vivere a Satory. Una proposta che io rifiutai perché Satory è bella, ma vivere ad Ajaccio con mia moglie Maria Grazia, che è veneziana d'origine, e mio figlio Adrien è tutta un'altra cosa».

- Sono passati vent'anni da quella prima vittoria ottenuta nel 1999. Cosa si prova ad essere l'unico in Citroen ad esserci stato sempre in tutte le 101 vittorie della casa di Satory?

«È una cosa incredibile anche per me, le ho vissute tutte sia in prima linea sulla macchina da copilota nel 1999 in Catalogna e Corsica, che poi dietro le quinte nel team. Tutte, sino al successo di Ogier di due settimane fa in Messico. All'inizio pensavo che il fatto di aver vinto in Catalogna la mia prima gara fosse il top per me, poi con il passare degli anni visto il blasone del Tour de Corse ho capito che sono stati quelli i successi più belli della mia carriera. Il Tour per me era la gara di casa, e per ciò non avevo idea di quanto fosse difficile vincerla. Oggi sono anche contento di essere stato sinora l'unico

corso ad esserci riuscito da quando è valido per il mondiale. Pierre Orsini che è recentemente scomparso l'aveva vinta tre volte tra gli anni '50 e '60 quando il mondiale non c'era, mentre Yves Loubet era arrivato solo secondo nel 1988 sulla Lancia Delta per un problema al cambio».

- E quest'anno vuole rivincerla?

«Sarebbe ora, sono undici anni che non vinciamo in Corsica, l'ultima volta ci riuscì Loeb nel 2008. A dire la verità Meeke ci andò vicino due anni fa quando vinse tutte le prove e poi ruppe il motore quando era in testa a metà della seconda tappa. Sono fiducioso, anche perché quest'anno abbiamo di nuovo con noi Ogier che è davvero un grande campione».

- A proposito, quanto è stato fondamentale il suo ritorno nella rinascita Citroen?

«È incredibile, grazie a lui e Julien la squadra è completamente cambiata, tutti sono motivatissimi e hanno voglia di vincere. Sembra di nuovo di stare nella grande Citroen che vinceva sempre dappertutto. E poi un bravo va anche a Pierre Budar, davvero un'ottima persona. Ha parlato una sola volta con Ogier e l'ha convinto subito a tornare con noi. È stato davvero un grande a riportarlo a casa».

- Per terminare, perché tutti la chiamano Cocò?

«Semplice, perché come diciamo in Corsica "quand'eru ziteddu" cioè quand'ero ragazzo, chiamavo Cocò tutti quelli di cui non mi ricordavo il nome. Ed alla fine Cocò è diventato il mio soprannome». ●



Corsica sfida lunga 14 speciali

IL CORSO LAURENT POGGI, EX PILOTA E ORA RESPONSABILE METEO DI CITROEN PREVEDE UNA C3 WRC PLUS AL TOP NELL'EDIZIONE 2019

Laurent Poggi, anche lui di Ajaccio, ex pilota ufficiale Citroen e 6° assoluto sulla AX Sport al Tour de Corse nel 1990 navigato da Edouard Buresi, svolge da anni il servizio meteo per la squadra francese. La scorsa settimana Sébastien Ogier lo ha fatto salire al suo fianco sulla C3 Wrc Plus, nei test pre event svolti dalla squadra francese sulla speciale di Linguizzetta a sud di Bastia. «La C3 sembra un kart - ha commentato Poggi - ha una stabilità impressionante e copia perfettamente l'asfalto. Sono rimasto davvero sorpreso, la vettura è totalmente neutra e sincera, non accusa né sovrasterzo né sottosterzo. Anche da bordo strada si vede che Ogier l'ha migliorata moltissimo sull'asfalto, e questo mi fa essere davvero molto fiducioso per la gara. Sono molti anni che noi della Citroen non vinciamo in Corsica, questa potrebbe essere la volta buona».

dell'isola per complessivi 121,82 km cronometrati, vale a dire i crono di Bavella (17,60 km), Valinco (25,94 km) e Alta Rocca (17,37 km) da disputarsi 2 volte. Sabato 30 la 2ª tappa è composta da 174,50 km cronometrati e sei ps, quelle ripetute due volte di Cap Corse (25,62 km), Desert des Agriates (14,45 km) e la prova più lunga della gara di Castagniccia di ben 47,18 km, mentre la tappa finale di domenica 31 è composta da 51,19 km cronometrati suddivisi in due prove speciali, quella di Balagne (31,85 km) e la power stage di Pietra Rossa-Calvi (19,34 km) che verrà trasmessa in diretta tv su DAZN alle ore 12.

È TANTO CHE NOI DELLA CITROEN NON VINCIAMO IN CORSICA. POTREBBE ESSERE LA VOLTA BUONA

LAURENT POGGI



96 al via

Sono ben 96 (l'anno scorso erano 92) gli iscritti al 62° Tour de Corse. Oltre a 10 Wrc Plus (sono solo due le Citroen C3 e le Ford Fiesta iscritte), ci saranno al via solamente due Wrc 2 Pro, la Skoda Fabia di Rovannerper e la Fiesta R5 di Pieniazek, mentre sono ben 16 i piloti iscritti al Wrc 2, tra cui figurano i nostri Fabio Andolfi (Skoda Fabia R5), al suo esordio stagionale con i colori di ACI Team Italia, "Pedro" (Ford Fiesta R5) e Simone Tempestini (Hyundai i20 R5) anche lui alla sua prima prova stagionale. Sono poi tre le vetture R-GT iscritte, tra cui c'è da segnalare la presenza del campione Wrc 3 Enrico Brazzoli su 124 Abarth, ed infine ci sono 13 piloti iscritti nello Junior tra i quali vedremo al via anche quest'anno il giovane bergamasco Enrico Oldrati. ●

14 le speciali in programma

L'edizione 2019 del Tour de Corse ha un percorso rinnovato al 75% rispetto allo scorso anno ed è composta da 14 ps per complessivi 347,51 km cronometrati. Si inizia da Bastia giovedì 28 marzo alle 9 del mattino con lo shakedown di Sorbo Ocagnano, e si prosegue poi con un percorso che fa il periplo dell'isola caratterizzato da diverse prove lunghe con partenza la sera del 28 marzo da Porto Vecchio, parco assistenza a Bastia ed arrivo finale a Calvi. La 1ª tappa (venerdì 29 marzo) prevede 6 speciali nel sud

Con la Skoda Fabia, Lukasz Habaj ha colto la vittoria alle Azzorre nella sfida d'apertura dell'Europeo. Sotto, la C3 distrutta di Lukyanuk



Partenza col botto

LUKYANUK PRIMA FORA POI ESCE DI STRADA E CAMBIA I CONNOTATI ALLA C3 R5. COSÌ LA VITTORIA VA A HABAJ

Inizio letteralmente col botto per il Campionato Europeo Rally, che al primo appuntamento stagionale al Rally delle Azzorre ha proposto un tempo a tratti da tregenda ed un epilogo devastante in ogni angolo della classifica. Ad iniziare dal vertice, dove dopo aver sbriciolato la concorrenza, il campione in carica Alexey Lukyanuk non ha resistito dal farsi del male consegnando la vittoria al quasi incredulo Lukasz Habaj. Di certo il campione russo non è stato fortunato al suo debutto con la Citroën C3 R5.

In vantaggio di 43" a due prove speciali dal termine, ha patito una foratura lenta che gli ha fatto perdere circa 1'30" scaraventandolo al terzo posto. Poi, sulla conclusiva prova di Tronqueira, forse meteorologicamente la peggiore di una gara contraddistinta da vento e acqua a catinelle, Alexey ci ha messo del suo peggio. In un tratto asfaltato fra le case ha stretto troppo all'interno all'ingresso di una curva a sinistra andando ad incocciare con la base di un albero che gli ha fatto da trampolino: rovinoso capottamento con macchina se-

midistrutta e ritiro. Dalle stelle alle stalle, dopo aver dimostrato che anche cambiando macchina il migliore quanto a prestazioni resta lui. Percorso stalle-stelle, invece, per Habaj. Capace prima di restare in scia ai favoriti e poi, anche facendo leva sull'efficacia delle sue Pirelli, ha iniziato a risalire la classifica. Sesto dopo tre prove ha via via scavalcato Marijan Griebel, Pierre Luis Loubet (costretto sul finire al ritiro per un guasto quando era quarto) e Chris Ingram concludendo la prima tappa al terzo posto con 5" di ritardo da Moura ed altrettanto di vantaggio su Loubet. Per poi completare l'opera in apertura di seconda tappa. A quel punto il polacco in gran vena ha approfittato del momento negativo di Moura per

staccarlo definitivamente sul primo passaggio sulla Tronqueira (stavolta determinante come se non più della mitica prova Sete Cidades a bordo lago vulcanico). Alla fine alle spalle di Habaj si è piazzato proprio Ricardo Moura, che ha comunque vinto la classifica per il campionato delle Azzorre, con Chris Ingram - terzo e vinci-

tore dello Junior per le ERC1 - a completare il terzetto di Skoda Fabia R5 sul podio. Quarto posto per Bruno Magalhaes, mai in lizza per il primato con la sua Hyundai i20, che ha saputo resistere al gran finale di Ricardo Teodosio che l'ha invece spuntata sulla Vw Polo di Griebel. Buono il rientro di Bernardo Sousa, che con il suo ottavo posto ha salvato l'onore delle Citroën C3 che avevano perso per strada anche la promessa svedese Mattias Adielsson. In ERC2 replica 2018 con successo dell'argentino Juan Carlos Alonso davanti al campione in carica Sergey Remennik, finito lontanissimo per vari problemi dopo aver dominato.

Junior Erc3: Larena nella crisi Opel

Il percorso stalle-stelle e ritorno ha contraddistinto anche il combattutissimo Junior ERC3. L'ha spuntata il grande deluso della passata stagione, lo spagnolo Efen Larena, in una gara che ha segnato il crollo delle Opel Adam ufficiali, che da quattro anni dominavano la categoria, a favore delle Peugeot 208 R2 dimostrate più a loro agio nelle proibitive condizioni della gara portoghese.

Il pilota della federazione spagnola ha avuto due grandi avversari: il locale Pedro Antunes, primo leader della gara, e il norvegese Sindre Furusetth. Dopo la prima tappa i tre erano piazzati nell'ordine racchiusi in appena 17" mentre erano finiti nell'elenco dei ritirati i rivali più attesi come Broz (Peugeot), Rokland (Ford) e gli opelisti Munster e Wagner. In avvio di seconda giornata lo scatto decisivo di Larena mentre una toccata costava un paio di minuti ad Antunes che liberava un posto sul podio per la Opel Adam dello svedese Lundberg.

Gianni Cogni

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Habaj-Dymurski (Skoda Fabia R5); 2. Moura-Costa (Skoda Fabia R5); 3. Ingram-Whittock (Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

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**

**IN EDICOLA DAL
25 MARZO**

2^a USCITA
SOLO
€ 12,99

FASCICOLO +

GARELLI GULP 50 FLEX



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

Basso da gigante

AL RIENTRO NEL TRICOLORE, IL VENETO PIAZZA SUBITO LA ZAMPATA VINCENTE CON LA SKODA. E SPIEGA: «MI ASPETTAVO DI PARTIRE BENE MA NON COSÌ TANTO»

di **Daniele Sgorbini**

CASTELNUOVO GARFAGNANA - «Magari alla fine in campionato arriveremo pure ultimi. Ma intanto sai che c'è? Questa l'abbiamo portata a casa e guarda come. Quindi, oggi faccio festa io». Al termine di una giornata tirata, come mica se ne ricordano tante nel giro del Tricolore, Giandomenico Basso alza la voce e si leva qualche macigno dalle scarpette. Ripensa a tutte le incertezze dell'inverno e ricorda che, appena qualcuno gli dà l'opportunità di salire in macchina, sa farlo sempre a modo suo. E così è stato anche questa volta con la privatissima Skoda gestita dalla Dp Autosport. Quarta vittoria per Giandomenico in Garfagnana, prima per la Fabia R5. Abituato com'è a pesare le parole e a far contare soprattutto i fatti, resta assai raro sentire Basso far la voce grossa. Eppure, a carezzare l'idea di far saltare il banco, il trevigiano ha iniziato ben prima di accendere il motore. Gli è bastato buttare un occhio alle previsioni del tempo per vedere che, grazie a una primavera appena abbozzata eppure già caldissima, le sue gomme gli avrebbero permesso di giocare tutte le carte del mazzo sin dai primi metri. Così è stato e mentre Andrea Crugnola faceva la lepre, mostrando al resto della truppa quanta paura possa fare la nuova Polo, il campione d'Italia 2016 ha tenuto botta ed è rimasto lì in scia, pronto a ad affondare il colpo se e quando se ne fosse presentata l'occasione: «Mi aspettavo di partire bene, ma sinceramente non così tanto - riflette - qualcuno diceva che eravamo tra i favoriti ma sinceramente sapevo quanto sarebbe stato difficile. È andata meglio del previsto ed è davvero un grande risultato». Ha illuso per oltre metà gara Andrea Crugnola, subito a suo agio sulla Volkswagen Polo e subito in grado di mettere tutti in riga appena s'è trattato di far sul serio. Visto da fuori, nei tratti più tecnici e veloci, dove soltanto chi è davvero a posto con l'assetto e con la guida è in grado di tenere giù il piede, il veresino è parso di gran lunga quello più in palla. Veloce, sicuro, incisivo. E sempre in sicurezza. Eppure non è bastato, perché proprio quando il vantaggio



fotografie BETTIOL



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Basso-Granai (Skoda Fabia R5) in 1.31'17"2; 2. Campedelli-Canton (Ford Fiesta R5) a 4"9; 3. Rossetti-Mori (Citroen C3 R5) a 13"9.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



MAGARI A FINE ANNO ARRIVEREMO ANCHE ULTIMI. MA INTANTO SAI CHE C'È? QUESTA L'ABBIAMO PORTATA A CASA

GIANDOMENICO BASSO

”

PER "GIANDO" È IL 4° SUCCESSO AL CIOCCO

Per la quarta volta in carriera Giandomenico Basso ha conquistato la vittoria al Rally del Ciocco. Un successo pesante per il trevigiano che in coppia con Lorenzo Granai ha messo subito tutti alle spalle nella gara che segna il suo ritorno a tempo pieno nel Tricolore Rally



su Basso iniziava a farsi un poco più concreto, è arrivata la doccia fredda. Polo accostata a bordo strada a Tereglio e fine dei giochi: «Cosa sia successo non lo so, è stata una cosa stranissima. Lo sterzo si è bloccato, ma non ne conosco il motivo. Forse ho preso qualcosa, forse è stato un problema. È una cosa che mai era capitata e cercheremo di capire con la squadra cosa sia. Peccato, qui mi sono trovato sempre bene e anche stavolta era così». Ostenta serenità il varesino che ha solo sfiorato il suo primo successo nel Cir. E invece zero punti e tutto da rifare. Alla fine, dopo averlo fatto poco nei primi km, sorride invece Simone Campedelli, in affanno al mattino e quasi vincente di rincorsa la sera: «Se prendi 16”

DOBBIAMO ADATTARE UN PO' IL METODO DI LAVORO CON LA SQUADRA. LE NOSTRE STRADE SONO DIVERSE...

SIMONE CAMPEDELLI



al primo giro è obiettivamente dura recuperarli. Dobbiamo adattare un po' il metodo di lavoro con la squadra, le nostre strade sono assai diverse da quelle che si trovano in giro per il mondo. Ma la macchina va alla grande e oggi finalmente ho potuto guidare divertendomi».

Il bicchiere è mezzo pieno anche per Luca Rossetti. Partito cauto, per cercare di crescere prova dopo prova, l'ufficiale Citroen Italia ha usato soprattutto la testa: «Un conto sono i test, dove non hai raffronti con gli avversari e dove comunque la macchina mi è piaciuta sin dai primi metri, un'altra cosa è la gara. E qui ho cercato di non farmi mai sorprendere e di crescere gradualmente». Tirando però fuori le unghie quando è servito, perché vincendo l'ultima speciale ha difeso il podio da Breen. E l'irlandese? Poco contento dell'assetto all'inizio e all'esordio con la Skoda e al Ciocco, è stato comunque obiettivamente velocissimo. Ma, a conferma di quanto si vada davvero forte nel Cir, non gli è bastato per salire sul podio. ●



CAMPEDELLI CHIUDE A 4"9 DALLA VETTA

Con la Fiesta MSport, Simone Campedelli ha chiuso 2° a soli 4"9 dalla vetta. Sotto Crugnola, ritiratosi dopo aver comandato nelle battute iniziali con la Polo. In basso a destra, Rossetti terzo con la C3: in basso a sinistra, Cunico e Andreucci



foto grafie BETTIOL

IL PROGRAMMA È DA DEFINIRE MA...

Andreucci pensa al Terra

Vederlo a Forte dei Marmi, senza la solita tuta troppo larga addosso, ha fatto impressione a molti. Era lì Paolo Andreucci, con la divisa Peugeot adatta al suo nuovo ruolo di ambasciatore, ma col cuore ancora dietro il volante. Vuol correre l'undici volte campione d'Italia, ma ad oggi un programma definito ancora non c'è. Per contratto potrà farlo esclusivamente con una vettura del Leone e non nel Tricolore. L'idea, come noto, è quella di cimentarsi nel Campionato Italiano Terra, da affrontare però con uno spirito ben diverso rispetto a quelle delle ultime stagioni nel Cir. Non per vincere, ma per tenersi in allenamento e seguire a sentirsi un pilota. I particolari, però, sono tutti da definire, a iniziare dalla squadra che supporterà Ucci nella sua nuova dimensione e che non è scontato possa essere ancora la struttura di Fabrizio Fabbri. E non è nemmeno detto che Anna Andreussi voglia ancora leggergli le note. Chiusa invece la partita sul video pre Adriatico e l'esposto presentato da Donazzan: la stessa Procura Federale ha chiesto l'archiviazione perché non esisteva alcun presupposto per il deferimento.



C3 debutto sul podio

ROSSETTI CONQUISTA LA TERZA PIAZZA E SI MOSTRA OTTIMISTA PER IL FUTURO. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

Quanto vale, realmente, la Citroen C3 R5, che al Ciocco ha fatto il suo esordio nel Campionato Italiano. Il terzo posto finale di Luca Rossetti, può essere considerato un risultato positivo, oppure no? Al di là delle parole e delle impressioni, quelli che contano davvero sono i numeri, le classifiche, i distacchi rispetto alla vetta. Quella appena andata in archivio è stata un'edizione del Ciocco decisamente veloce, tirata, combattuta. In cui nessuno si è nascosto. Ecco perché mai come in questo caso ragionare sui numeri aiuta a comprendere i reali

valori delle forze in campo. Nel 2014 Paolo Andreucci portò all'esordio, proprio sulle strade della Garfagnana, la Peugeot 208 T16. Vettura arrivata all'ultimo istante utile, con tanto di omologazione concessa alla vigilia della gara. Chiuse terzo il toscano, dopo una gara tutta passata a cercare di sistemarsi al meglio una macchina che, prima di diventare vincente, ebbe pure qualche noia di affidabilità. Nella prima speciale di quella gara (Bagni di Lucca) il distacco della 208 T16 dal vertice è stato di 0,87" al km, saliti al 1"20 nella ripetizione della stessa. Il diva-

rio si è poi assottigliato e nella seconda parte di gara Ucci fu anche capace di segnare quattro scratch, quando però la situazione di classifica era già piuttosto assestata. Alla fine chiuse a poco meno di un minuto. Diverso il caso della Citroen C3, che prima di sbarcare in Italia ha disputato una stagione nel Wrc 2. L'Italiano resta però un mondo a sé, con altre strade e altre esigenze, tanto che gli uomini di Fabbri hanno già iniziato a lavorare in una direzione precisa. Il risultato? Per il cronometro è stato subito migliore di quello segnato dalla 208 all'inizio della sua carriera: Rossetti ha pagato 0,64" al km sulla prima vera speciale, ridotti a meno della metà in quella successiva e calati a tra i 2 e i 3 decimi nel resto della gara. Fino allo scratch finale, buono per mettere in cassaforte il podio dall'attacco di Breen. Viste le premesse, insomma, faceva bene Luca a essere ottimista alla fine. ●

PINELLI IN COPPA

Pienone di iscritti per il Ciocco valido per la nuova Coppa Rally di Zona. Ad imporsi, nella versione "ridotta" del Ciocco, sono stati Pinelli-Celly (Hyundai i20), davanti a Civelli-Tricoli (Fabia). Decisamente sfortunati Pierotti-Milli, dominatori fino alla penultima ps e costretti al 3° posto da una foratura che li ha traditi proprio nel finale.

NUCITA SULLA ZERO

Per la sicurezza delle gare del Cir è di certo un passo avanti, visto che avere lo stesso pilota al volante della vettura zero in (quasi) tutte le gare del Tricolore aiuterà ad avere la stessa uniformità di valutazione. Per Andrea Nucita però un'opportunità che lascia anche un leggero retrogusto malinconico. Il pilota siciliano ha chiesto e ottenuto di essere esentato dall'incarico al Targa Florio, dove vorrebbe essere la via per difendere la vittoria 2019. Poi, dopo il Tour De Corse con la Hyundai della prossima settimana, il programma è quello di affrontare l'Europeo con la 124 Abarth.

COMMISSIONE RALLY

Incontro, prima del via del Ciocco tra la Commissione Rally ed i rappresentanti di team e piloti. Una bella iniziativa, che sta diventando un'abitudine nelle gare del Cir, per avviare un confronto costruttivo tra Federazione e addetti ai lavori. Peccato che al Circolo della Vela si siano presentati davvero in pochi tra gli equipaggi. Se quando si ha l'occasione di far sentire la propria voce non ci si presenta, come si fa poi a lamentarsi?

RIECCO FALLERI

Ultima apparizione al Rally del Ciocchetto del 2012, con una Delta Integrale, anche se l'ultima gara al volante di una vettura moderna risale addirittura a dieci anni fa, quando Manrico Falleri maneggiò per l'ultima volta la Grande Punto S2000. Un digiuno lunghissimo, finalmente interrotto al Ciocco 2019, dove il pilota toscano, che vanta ancora moltissimi tifosi nella Media Valle, si è presentato con l'Abarth 124, giungendo 25.



Ciuffi domina

TRÀ LE 2RM SUBITO UNA VITTORIA SCHIACCIANTE PER IL FIORENTINO CON LA PEUGEOT 208. ALLE SUE SPALLE CHIUDE PANZANI



Tredicesimo assoluto. Primo senza discussioni tra gli iscritti al Tricolore 2Rm e nettamente primo di una assai affollata classe R2. Tommaso Ciuffi ha iniziato col piede giusto la sua esperienza da ufficiale del Leone. A parte un testacoda costato solo una manciata di secondi, il giovane fiorentino non ha sbagliato nulla e ha rispettato in pieno le consegne. Veloce e con giudizio in mezzo a una pletera di ragazzi decisamente assatanati. La lotta tra le piccole tuttoavanti in Garfagnana è stata decisamente interessante. Sia per l'esordio della nuova Ford Fiesta R2 - la stessa che animerà lo Junior a partire da Sanremo - che affidata a Luca Panzani (gommati Hankook, il toscano lotterà con Ciuffi proprio per il 2Rm) ha chiuso 2. di classe ed è parsa già molto veloce e con un ottimo potenziale. Sia, soprattutto, per il Trofeo Peugeot che ha subito fatto il pieno di iscritti e ha messo sul campo storie e verdetti tutt'altro che prevedibili. Al termine di una giornata mai scontata, tra i trofeisti del Leone è uscito un po' a sorpresa il nome di Davide Nicelli. All'inizio era stato Guglielmini a mettere tutti in riga, poi scivolato indietro dopo aver pagato 30" di penalità per il ritardo a un controllo orario. Spazio così all'ottimo Griso, che proprio mentre già iniziava a ragionare sulla vittoria, è stato tradito dal servosterzo e costretto a un ritiro amarissimo. Festa grossa così per Nicelli e festa anche meritata, perché il ragazzo oltrepadano è obiettivamente quello cresciuto di più rispetto alla passata stagione. Bravo anche Giorgio Cogni: il vincitore del Campionato Italiano R1 dello scorso anno è salito sulla più impegnativa 208 R2 disputando una gara intelligente e tutta in progressione. ●

Sopra Ciuffi, 13° assoluto e 1° tra le 2Rm. A destra, Campanaro primatista tra le R1. Sotto, Albertini giunto 5° assoluto al rientro nel Cir dopo la stagione da dominatore nel CiWrc. Il bresciano ha chiuso alle spalle di Breen, in basso, 4°. Sotto a destra, Ferrarotti

CHIUDE QUINTO ASSOLUTO

Albertini è un buon rientro

In un altro Ciocco quei quarantaquattro secondi e rotti scontati alla fine gli sarebbero probabilmente bastati per salire sul podio. Non in questo, dove alla fine della faccenda i primi tre sono arrivati in un fazzoletto e pure uno come Craig Breen, dopo aver fatto due su due nelle ultime settimane in Irlanda, qui ha dovuto accontentarsi della medaglia di legno. Ma al Ciocco Stefano Albertini è andato tutt'altro che piano, sfiorando pure l'attico della classifica come nel secondo passaggio a Careggine. Al rientro nel Cir il due volte campione del CiWrc ha insomma convinto e ha fatto decisamente meglio di tutti gli altri iscritti al campionato per gli asfaltisti. Meglio di Michelini, che nella prima parte di gara ha faticato non poco a ritrovare il ritmo dei giorni buoni, assai meglio di Rusce ancora in debito di feeling con la Polo e di Gilardoni e Razzini, mai davvero incisivi per i piani alti della classifica. Subito out invece Scattolon, fermato da un problema meccanico.



R1 Campanaro le suona a tutti

**SI IMPONE NELLA CLASSIFICA DEL CIR, MENTRE
NEL TROFEO SUZUKI VITTORIA DI POGGIO. ECCO COME**

Altro che battaglia tra Citroen, Ford, Skoda e Volkswagen, tra Rossetti, Campedelli, Basso, Crugnola e compagnia cantante. Se si guardano i numeri e i volumi, il Campionato Italiano R1 è quello che potenzialmente promette di avere più storie da raccontare. Grazie anche a un Trofeo Suzuki in crescita continua, ben in diciotto equipaggi si sono allineati al via del Ciocco, nel più economico ma probabilmente più combattuto tra i titoli Tricolori in palio nel Cir. Tra loro alcuni nomi che nelle ultime stagioni hanno scritto la storia della categoria, altri di ritorno dopo aver cercato fortuna in diversi lidi e altri ancora all'esordio assoluto in questa realtà. Nella classifica del Cir R1 ha avuto ragio-

ne Daniele Campanaro, sceso dalla Peugeot 208 R2 per salire sulla piccola Suzuki con cui è stato velocissimo fin dai primi metri. Nella graduatoria del monomarca giapponese si è invece imposto Fabio Poggio,

al termine di una gara per lui davvero incredibile: il savonese ha rotto un semiasse, poi un braccio della sospensione e infine ha pure avuto qualche noia ai freni.

Ma tutto ciò non gli ha impedito di alzare la coppa più grande nel Trofeo Suzuki, davanti ad altre due vecchie volpi come Simone Rivia e Andrea Scalzotto. Sfortunato Stefano Martinelli, fermato dalla rottura di una testina dello sterzo quando era già in fuga e sfortunato pure Emanuele Rosso, fuori dai giochi per un'uscita a Careggine. ●



foto grafie BETTIOL



CORRERÀ NEL TROFEO RENAULT FRANCESE

Ferrarotti vince e saluta

Unico in gara con la Renault Clio R3T, contro quattro avversari al via con la vecchia R3C aspirata, Ivan Ferrarotti ha strapazzato, come da parecchio sa fare, tutta la concorrenza. Dodicesimo assoluto, primissimo in un'ipotetica classifica a stralcio riservata alle trazioni anteriori e ovviamente al vertice nel Trofeo Renault. Il pilota di Castelnuovo ne' Monti non pensa però di proseguire l'avventura in Italia, visto che ha già deciso, da tempo, di tentare la fortuna Oltralpe, per cimentarsi nella serie francese promossa dalla casa della Losanga. Da Sanremo spazio allora a chi in Garfagnana ha dovuto suo malgrado leggergli la targa. A iniziare da Federico Bottoni, che dopo tante stagioni nei nazionali, ha provato per la prima volta al Due Valli l'effetto che fa correre nel Campionato Italiano. Col secondo posto del Ciocco, guadagnato davanti a Rossi, il pilota di Bardolino ha iniziato a mettere da parte punti preziosi.



MOSTRA SU ANDREUCCI

Una retrospettiva fotografica, dagli esordi sino all'11° scudetto. La mostra dedicata a Paolo Andreucci, che raccoglie bellissimi scatti della carriera del campionissimo, è stata inaugurata presso la Torre dell'Orologio a Castiglione Garfagnana: è visitabile fino al prossimo 14 aprile.

CUNICO RITORNA

Alla fine ha ceduto anche lui alla Passionaccia. Gianfranco Cunico è pronto a staccare il casco dal chiodo, per tornare a vedere l'effetto che fa. Jimmy il Fenomeno ha ritrovato la sua Sierra Cosworth del '92 e sta finendo di sistemarla per ricominciare a farci qualche traverso. In coppia con Gigi Pirolo dovrebbe essere al Campagnolo o a Biella.

CIR: PIÙ COPERTURA TV

Trova ulteriore spazio, sui canali Rai, il Cir. Oltre alla differita della ps spettacolo, e al magazine in onda il mercoledì dopo la gara su Rai Sport, curati come sempre da Lorenzo Leonarduzzi e Andrea Nicoli, dal Ciocco sono iniziati anche i collegamenti in diretta durante il Tg Sport di Rai Due, condotti da Stella Bruno, con tre interventi live.

FEMMINILE

Ritiri per Corinne Federighi e Rachele Somaschini. La prima è uscita di strada sulla prima Massa Sassorosso e ha dovuto arrendersi prima della prova successiva, mentre Rachele Somaschini è stata stoppata da una noia meccanica qualche ps dopo. Il femminile - celebrato con tanto di foto di gruppo di tutte le addette ai lavori del Cir - è dunque andato a Luciana Bandini, capace di chiudere 29ª e di precedere Patrizia Perosino nella classifica riservata alle dame.

INCENDIO A RENAIO

Più fumo che fiamme e incendio limitato per fortuna alle sterpaglie. Ma, a causa della negligenza di qualcuno che evidentemente ha acceso un fuoco laddove non sarebbe stato saggio farlo, tanto è bastato a far scattare l'allarme lungo la speciale di Renajo e a causare l'annullamento del secondo passaggio sulla prova.

Giunto 2° nel 2018, Corrado Fontana va a caccia del titolo: dopo l'uscita di scena del campione in carica Albertini (tornato nel Cir) il lombardo è il primo candidato alla conquista del tricolore riservato alle Wrc. In basso, nell'altra pagina, Pedersoli e Fontana



CiWrc 2019

Fontana è in pole

Carezza la corona del volante e attende che qualcuno raccolga il guanto appena lanciato. Corrado Fontana è sbarcato nel Tricolore Wrc un paio di stagioni fa, dopo aver fatto incetta di titoli nell'International Rally Cup. Quarto nel 2017, secondo l'anno passato. Adesso pare sia davvero venuto il suo momento: a pochi giorni dall'inizio della stagione, che scatterà il prossimo fine settimana col Rally 1000 Miglia, il comasco che maneggia – assai bene – la Hyundai i20 Wrc è indicato da tutti come il favorito per lo scudetto del catrame e delle vetture ex iridate: «Favorito? Forse sì, però mi dispiace che il mio rivale numero uno e il mio punto di riferimento (Stefano Albertini, passato nel Cir, ndr) non ci sia più. Ed è un vero peccato anche che i piloti delle Wrc si stiano nuovamente dividendo tra due

**CON LA HYUNDAI
I20 WRC,
CORRADO
È IL GRANDE
FAVORITO
DELLA SERIE
CHE SCATTA NEL
PROSSIMO WEEK
END DA BRESCIA**

di **Daniele Sgorbini**

campionati. Siamo sette o otto equipaggi in grado di disputare tutta una stagione con queste vetture e sarebbe bello potersi confrontare tutti assieme. Negli ultimi due anni si erano create le condizioni, secondo me in modo anche casuale, perché fossimo quasi tutti nel CiWrc. Ora pare che non sarà più così e mi dispiace». Cerca il confronto sempre Fontana. Del resto quando si corre davvero per competere e divertirsi, è giusto non mirare al bersaglio più facile: «Mi ha fatto molto piacere lottare con Albertini e Sossella negli ultimi anni. Per me le gare sono belle quando alla partenza ci sono almeno sei o sette piloti potenzialmente in grado di vincere una speciale, altrimenti diventa tutto troppo scontato. Purtroppo ci sono certi miei colleghi che ragionano diversamente e questo modo di pensare non lo ca-



pisco proprio». Intanto però, sulle speciali che hanno scritto la storia della gara bresciana, qualcuno a mettere il sale sulla coda a Fontana ci sarà eccome: Marco Signor, Simone Miele e Luca Pedersoli sono pronti a intraversare. Il resto si vedrà, ricordandosi sempre che trattasi di campionato per gentleman

drivers che spesso devono conciliare gli impegni sportivi con quelli imprenditoriali. Intanto Fontana ha le idee chiare su quale sia il giusto approccio alla faccenda: *«Sento dire che qualcuno dei miei colleghi in passato ha avuto paura di confrontarsi con piloti fortissimi in altri campionati, che magari correvano con le R5. Però secondo me non bisogna farsi di questi problemi.*

Prendi ad esempio Rossetti: è fortissimo, ma con una Wrc se sei a un buon livello, gli devi stare davanti e la dimostrazione di come dovrebbe essere la dà la classifica del Friuli dello scorso anno, dove Luca, a casa sua, è arrivato 4°. Ed è giusto così, perché con la Wrc, se vai come si deve, una R5 la devi battere». A proposito, non viene mai la voglia di salire su una R5 e buttarsi nella mischia in un altro contesto? *«Da un lato sì, la voglia c'è. Dall'altro sono sincero e ammetto di non averla nemmeno mai provata la R5. È vero che in questo momento la categoria R5 è la più combattuta e nel Cir il livello è ovviamente altissimo. Però che devo dire, finché sarà possibile correre con queste Wrc, io continuerò a godermele. Non so per quanto tempo si potrà fare ancora, perché con l'avvento delle Plus nel Mondiale il ricambio generazionale si è arrestato e le nostre stanno gradualmente invecchiando. Ma finché le si potrà usare in un campionato, io continuerò a farlo. E poi lasciatemi dire che, purtroppo, sulla R5 si sentono troppo chiacchiere tra elettroniche speciali, valvole pop-off particolari e via dicendo. Non so quanto ci sia di vero, ma sono discorsi che non mi piacciono. Con le Wrc credo sia molto più difficile inventarsi certi trucchi e quindi mi sento più tranquillo».* ●

**FAVORITO?
FORSE SÌ, PERÒ
MI DISPIACE
CHE IL MIO RIVALE
NUMERO UNO ABBA
LASCIATO LA SERIE**

CORRADO FONTANA



TANTE CLASSICHE NEL CAMPIONATO CON LA NOVITÀ ALBA

Una sfida in 6 round

Se la formula del campionato non è minimamente cambiata rispetto allo scorso anno, qualcosa di nuovo lo si trova andando ad analizzare il calendario della serie riservata all'asfalto e alle World Rally Car. Dopo appena un anno nel Cir, infatti, il Rally dell'Elba torna nella serie "cadetta". Eccezion fatta per il Salento, ormai quella sull'isola tirrenica è l'unica gara fuori dal Nord Italia. Il resto del CiWrc è infatti distribuito tra Lombardia, Veneto, Piemonte e Trentino. L'inizio è quello classicissimo del 1000 Miglia, cui farà seguito quattro settimane più tardi l'Elba e poi - poco più di un mese dopo - il Salento. Altra gara "storica" a fine giugno con il Marca Trevigiana, organizzata da Gigi Brunetta che è pure il coordinatore della serie e spazio al Rally di Alba (grazie a cui il Piemonte torna ad avere una gara nel giro che conta) nel cuore dell'estate. Gran finale al San Martino di Castrozza a metà settembre. Delle sei gare in calendario, è possibile sommare al massimo cinque risultati. Confermati gli sconti sulle tasse di iscrizione e i montepremi in denaro e pneumatici che da qualche anno impreziosiscono il CiWrc: sommando Michelin Rally Cup, premi del Trofeo Suzuki, contributo di Aci Sport e quanto messo in palio dagli organizzatori, si sfiorano quasi i 250.000 euro di premi. Novità gradita, grazie al contributo di Panta e Michelin, i 300 litri di benzina distribuiti a rotazione in ogni gara a due dei sei raggruppamenti, cercando di premiare le classi più numerose e aiutare concretamente i piloti privati che corrono con le piccoline.

IL CALENDARIO DEL CiWRC

DATA	RALLY	COEFF.
31 marzo	1000 Miglia	
28 aprile	Elba	1.5
2 giugno	Salento	1.5
30 giugno	Marca Trevigiana	
28 luglio	Alba	
15 settembre	San Martino Castrozza	1.5

Sono ammessi 5 risultati utili





Flammini splendido incomp

DA QUASI PILOTA FERRARI F1 IN SPAGNA NEL 1976 A NOSTRO SIGNORE DELLA SUPERBIKE. LA PARABOLA DI MAURIZIO, GIÀ CASCO D'ORO DI AS

fotografie ACUALFOTO



1976 F.2 a Vallelunga

ARCHIVIO FLAMMINI



1976 Riverside F.5000



1981 1000 km Monza



RIVIVIAMO LA CARRIERA DI MAURIZIO FLAMMINI, NOTO ARTEFICE DI FG GROUP E PRIMA PILOTA DI TALENTO, VINCENTE IN TUTTE LE CATEGORIE IN CUI HA CORSO FINO A SFIORARE I GP. RICHIESTO DA FRANK WILLIAMS, ENZO FERRARI E GIAN CARLO MINARDI, MA, PER UNA RAGIONE O PER L'ALTRA, MAI AL VIA DI UNA GARA F.1. SCOPRIAMO SORTE E MIRACOLI DI UN MANICO CHE AVREBBE MERITATO DI PIÙ

i
aiuto

di **Mario Donnini**

Il piede pesante Maurizio Flammini, Casco d'Oro di Autosprint per il 1975, resta uno dei più clamorosi incompiuti nella storia dell'automobilismo italiano e non solo. Trovate un altro pilota al mondo convocato da Enzo Ferrari, Frank Williams, Ron Dennis, Bernie Ecclestone e Robin Herd, che alla fine, malgrado sia race winner di tutte le categorie assaggiate e per un concatenarsi di circostanze del destino -, leggi malasorte e congiunzioni astrali sfavorevoli -, riesce a percorrere in F.1 solo una manciata di giri a Brands Hatch, in occasione della Corsa dei Campioni 1975, gara non valida per il mondiale.

Eppure la sua resta una storia bella e singolare, credibilissima e allo stesso tempo incredibile ma stravera, tanto che a tutt'oggi, tanti anni dopo i momenti ruggenti della sua carriera, suona ad esempio narrativamente affascinante di quanto il destino, inteso come fato che alla fin fine fa come gli pare, possa influire sull'esistenza di un uomo. Evidentemente indirizzato

alla carriera di imprenditore di successo, prima organizzando eventi, quindi per un quarto di secolo la Superbike, poi nel ruolo di co-founder con Octagon e Infront Motorsport e ora Presidente di Spring Group nonché investitore nel progetto Cyber 3000, nel settore della Cyber Security, oltre che, non dimentichiamolo, primo a credere fieramente in un Gp a Roma.

Insomma, i favolosi Anni '70 del pilota Maurizio Flammini, romano, classe 1949 e ingegnere meccanico, son roba da Cuore da Corsa. Sia come epoca epicentrica, ossia i Seventies, sia come età che raggiungerà a fine anno, ma questo in fondo non importa, perché lui di fermarsi non ha alcuna intenzione, dividendosi tra Roma e Londra.

- Maurizio, come inizia, tutto?

«I motori sono da sempre roba di famiglia, per noi Flammini. Partendo da mio nonno, impegnato in corse eroiche ai tempi di Nazzaro, passando per zio Enzo e papà Fausto, che realizzano una barchetta motorizzata Giannini 1100 e prendono parte alla 1000 Miglia, rompendo la coppa dell'olio quando erano primi di classe. Infine, eccomi qua, tocca a me...».

- Prima gara della tua vita in F.850, a Monza. Siamo a fine 1970 e hai 21 anni...

«Piove, quindi la cosa fa per me, perché sotto l'acqua da sempre vado alla grande. Addirittura sto per doppiare il secondo, l'amico e velocissimo pilota Giorgio Francia, ma poi sul più bello ad un giro dalla fine esplode la frizione. Non importa, è comunque un buon inizio».

- Nel 1971 sei in F.3 e di nuovo a

Monza ti distingui in una gran lotta con Vittorio Brambilla. Racconta...

«Nella prima delle due manche duello con Vittorio, all'epoca il mio "mito" già correva in Formula 2, all'ultimo giro alla staccata della variante del rettilineo lui va dritto, lasciandomi la vittoria, su Tecno. Un trionfo, però quando torno ai box gli aficionados del clan Brambilla mi vogliono menare...

Per fortuna arriva lui che dice: "Fermi tutti, questo è forte!" e così vengo salvato dal linciaggio. Da lì in poi diventiamo amici, sì, una grande amicizia durata per sempre. E la seconda manche mi vede terzo, perché vince Fontanesi che mi ruba la scia all'uscita della Parabolica».

- Nel 1972 sei poco attivo, non più di due-tre gare...

«A Imola F.3 vado con una March, ma dopo un giro rompo il motore. Così, giusto per farmi qualificare, Gaudenzio Mantova mi cede la sua Brabham bt35 e, anche se ci sto stretto perché lui è di dieci centimetri meno alto di

me, faccio segnare il giro più veloce, con tanto di nuovo record. Non sarà l'unica volta, ma anzi, diventa un po' un mio marchio, addirittura nei decenni, questo del giro secco da primato, vedi la Sierra Cosworth Turismo a Monza 1987 e pure nel 1990.

LA MIA FAMIGLIA
DA SEMPRE HA
AVUTO IL CULTO DEL
MOTORSPORT, CON
PAPÀ E ZIO IN GARA
ALLA MILLE MIGLIA

MAURIZIO FLAMMINI

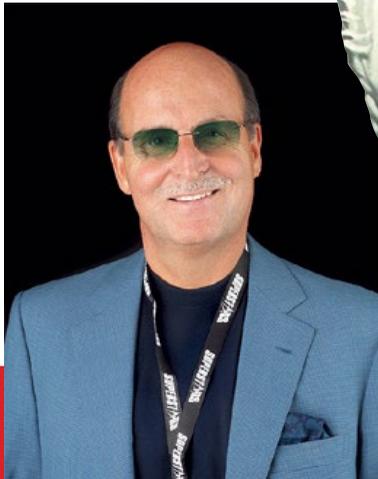
”

**E STATO CASCO D'ORO
DI AUTOSPRINT NEL 1975**

Maurizio Flammini, sotto, ritratto col casco d'Oro dal maestro De' Giusti nella cover di Autosprint n.50 del 1975. A lato, eccolo in un'immagine recente. E, infine, nell'altra pagina a sinistra, è a colloquio con l'amico Vittorio Brambilla



ARCHIVIO FLAMMINI



1982 a Vallelunga



«Bang, coltellata e tempo record che resta...».
 - Il 1974 ti vede in F.2 con la squadra nazionale Csai, alla corte di Eugenio Dragoni, su March 742-Bmw.

«Debutto a Hockenheim, ma la monoposto ha un motore che è un bidone. Malgrado questo, sul velocissimo tracciato, alla fine sono ottavo. Quindi a Pau non parto, perché in prova piove forte e io esco, prendendo in pieno il monumento del maresciallo Foch: fine dei giochi... Poi sono buon 5° a Salisburgo, 12° ancora a Hockenheim e al Mugello salgo una tantum su una Brabham Bt41, ma guai alla frizione mi bloccano quasi subito. Il resto della stagione mi dà solo ritiri. Nel frattempo purtroppo la squadra perde Eugenio Dragoni, che muore improvvisamente nel weekend della 1000 Km di Monza e viene sostituito da Mario Acquati, leggendario gestore della Libreria dell'Autodromo di Monza. Di buona volontà ce n'è, ma il budget non è sufficiente, per cui dopo tre ritiri termino la stagione, con due punti in tutto. Ma la bella notizia è un'altra, perché prima d'andarsene Dragoni mi fa conoscere Enzo Ferrari, del quale era stato "diesse" ai tempi di Surtees. Il Drake mi accoglie molto bene, dicendomi: "Flammini, venga pure a provare quando vuole!". Suona promettente, la cosa, e poi ci saranno sviluppi, ma andiamo per ordine... Siamo al 1975, che mi vede di nuovo in F.2, col Trivellato Racing Team, stavolta con un motore buono, un Bmw Motorsport, anche se il telaio è un 742 dell'anno prima».

RON DENNIS IN F.2? UN PERFEZIONISTA! MENTRE FRANK WILLIAMS IN F.1... ERA TUTTO IL CONTRARIO

MAURIZIO FLAMMINI



«Già, Ron Dennis, tipo molto particolare. Pensa che nel suo box era tutto preciso, lindo, pulitissimo, da vero maniaco perfezionista, in senso buono. La monoposto non era al top ma lui in compenso era già uno che curava tantissimo i dettagli. Segnale importante di ciò che dopo avrebbe così bene espresso rilevando la McLaren. Molto differente nell'approccio da Frank Williams, che invece, anche in F.1, al tempo spesso teneva le monoposto quasi nella mota, al paddock...».

- **Cominci tardi, saltando le prime gare.**

«Mi consolo a Hockenheim, dove, malgrado sia costretto a montare il motore di riserva, colgo il mio primo podio, giungendo gran terzo, dietro al vincitore Laffite. E poi, dopo un buon 6° posto a Salisburgo, arriva il trionfo al Mugello, gara di campionato, al quale aggiungo un altro successo nella gara fuori Europeo a Misano, battendo Merzario su Osella».

- **È curioso notare che per la corsa a Nogaro ti chiama Ron Dennis e per lui sei 11° al traguardo.**

«Già, Ron Dennis, tipo molto particolare. Pensa che nel suo box era tutto preciso, lindo, pulitissimo, da vero maniaco perfezionista, in senso buono. La monoposto non era al top ma lui in compenso era già uno che curava tantissimo i dettagli. Segnale importante di ciò che dopo avrebbe così bene espresso rilevando la McLaren. Molto differente nell'approccio da Frank Williams, che invece, anche in F.1, al tempo spesso teneva le monoposto quasi nella mota, al paddock...».

- **In effetti alla Corsa dei Campioni 1975 a Brands Hatch ti arriva non a caso la chiamata di Frank per correre con la Fw02, nella gara non valida per il mondiale.**

«Mai vista una F.1 e mai visto Brands Hatch, circuito molto tecnico e difficile, vera università del-



1975 in F.2 su March

ACTUALFOTO

1970 Debutto F.850 a Monza



1970 F.850 a Vallelunga

le corse. A rendere le cose più complicate, inizio il mio primo turno di prove che piove... Meglio di così! Scherzi a parte, cerco di dare il massimo, tanto che il venerdì sul bagnato giro sui tempi di Fittipaldi con la McLaren M23 e mi sento molto incoraggiato. Anche se sul più bello in quinta marcia la Williams si spegne e si riaccende, c'è qualcosa che non va, tanto che per colpa non mia perdo il controllo della monoposto che mi parte di traverso in rettilineo, andandosi a schiantare contro un terrapieno e rompendosi a novanta gradi. Mi slogo i tendini delle ginocchia e sono quasi illeso per miracolo, ma niente gara... Solo 11-12 giri cronometrati in prova. Peccato davvero, perché potevo fare bene, malgrado la macchina fosse preparata mica bene, tanto che faceva la ruggine. Sai, Frank Williams mi venne a prendere in aeroporto con una fiammante Jaguar, la scena era tanta, ma poi quella Fw02 destinata a me aveva conosciuto giorni migliori, tanto che il problema d'accensione, causa dell'incidente, era dovuto all'interruttore generale che aveva ruggine e faceva scintille, facendo singhiozzare la vettura... In ogni caso mi consolo a fine stagione, vincendo il Casco d'Oro di Autosprint».

- **E giri con la Ferrari di F.1, la 312 T a Misano, nell'inverno tra il 1975 e il 1976.**

«Undici tornate, poche, ma vado molto bene. Ero scomodo nell'abitacolo, mi premeva il nervo sciatico dandomi dolore e rigidità a una gamba, ma sono andato comunque molto forte, ricordo, vicinissimo ai tempi limite della vettura per quel circuito».

- **E siamo a quell'infuocato 1976, che ti vede partire addirittura da pilota ufficiale March di Robin Herd, con legittime pretese di titolo e malcela-**



CON LA MOGLIE LUISA SUL PODIO

Nel 1973 Maurizio vince a Vallelunga l'ultima corsa alla quale partecipa in F.3 e sul podio sale anche Luisa, sopra a sinistra (mentre sulla destra si riconosce l'altro pilota romano, Carlo Giorgio), poi destinata a diventare sua moglie



1975 Euro F.2 1° al Mugello



1971 F.3 a Monza su Tecno



ARCHIVIO FLAMMINI

1973 in F.3



ACTUALFOTO



1973 in F.3 a Vallelunga

te aspirazioni di F.1, conteso tra possibilità nella Ferrari ufficiale, in quella gestita dal team Everest di Gian Carlo Minardi, la March e le Brabham-Ram di John McDonald... Anno campale, incredibile, che ti vede sfiorare il debutto in F.1 a bordo della Ferrari campione del mondo in carica, nel Gp di Spagna, a Jarama, con Niki Lauda infortunato... Ma andiamo con ordine e cominciamo dalla F.2.

«Sono pilota ufficiale di punta della March. Trattato da professionista, tanto che vivo in Inghilterra e guadagno nell'anno ben 60 milioni di lire. La mia carriera sta decollando alla grande».

- Nell'Euro F.2 in pista vai molto forte, anche se quello è uno dei campionati più affollati e com-

petitivi di sempre, con i francesi fortissimi, vedi Jabouille e Leclere con le Elf, più Arnoux e Tambay su Martini, tutti a motore Renault V6. Ed ecco che in vista del weekend del 2 maggio ti arriva la chiamata della Ferrari, per correre - sorprendentemente e quasi incredibilmente - nel Gp di Spagna, con la monoposto numero 1...

«Ti racconto. Squilla il telefono a casa ed è Franco Gozzi, il quale mi dice secco: "Prepara casco e tuta che corri a Jarama al posto di Lauda, che s'è infortunato a casa col trattore". Per me diventa una gran festa. Il mercoledì sulla domenica sto per partire alla volta dell'aeroporto, col biglietto fatto, quando mi richiama Gozzi e dice: "Mi spiace per te, ma, per fortuna nostra, Niki non sta poi così male e può correre". Be', sì, peccato per me... In fondo già nel 1975 Luca di Montezemolo mi aveva detto: "Vieni quando vuoi, che ti facciamo provare la F.1" e l'anno dopo il diesse è Daniele Audetto, mio caro amico... Ma evidentemente era destino che non si facesse niente».

- Lauda parla dell'eventualità della sua ventilata sostituzione con te in modo sprezzante, come ribadirà sul libro "Protokoll" e tu gli rispondi per le rime con ferma dignità, sulle colonne Autosprint: «Niki non ha avuto un'uscita degna di un campione del mondo... E poi, se si sente così sicuro, perché se la deve prendere tanto con un eventuale pilota italiano?». Ben detto, Maurizio: prendi e porta a casa, Niki.

«Andò proprio così. È vera, la mia risposta, e non mi sono mai pentito d'averla data»

- E così non ti accordi neppure con la Scuderia Everest di Minardi che gestiva la terza Ferrari e firmi per la Brabham-Ram privata, per fare questo benedetto debutto in F.1, ma...

«Salta uno sponsor e resto a piedi... Niente da fare, per me la F.1 sembra stregata»

- Torniamo alla F.2 1976.

«Il motore V6 Renault va di più del mio 4 cilindri Bmw e soprattutto ha il vantaggio dell'airscope. In poche parole, non c'è niente da fare: loro hanno più cavalleria. Ti faccio l'esempio della gara di Salisburgo, quando mi rendo conto che Jabouille in rettilineo mi sfilava come e quando vuole, quando io sono al massimo dei giri in quinta, lui la mette la quinta e vola via... Io, per parte mia, vinco a Thruxton, seconda gara della serie, e arrivo a Vallelunga pronto a dare tutto sul mio circuito di casa, ma, quando sono lanciatisimo e a tre curve dall'ultimo giro sto riprendendo il solito Jabouille, mi tocca il doppiato Binder su Osella e tutto si rovina...».

- Cioè? Spiegati meglio.

«Il mio patron Robin Herd si arrabbia moltissimo. A lui non interessa che la manovra di Binder si sia rivelata inutile e sbagliata, tanto che mi fermano i

STAVO PER PARTIRE IN AEREO ALLA VOLTA DEL GP DI SPAGNA, MA FUI FERMATO: NIKI AVREBBE CORSO!

MAURIZIO FLAMMINI





«commissari perché gli volevo menare, all'austriaco, a bordo pista... No, Herd aveva già deciso il mio debutto in F.1 nel Gp di Germania, quello dell'incidente di Lauda, a bordo di una March 761, ma per punizione della toccata con Binder mi requisisce la chance e resto di nuovo a secco... E metti anche che non avevo accettato la proposta di Minardi perché non mi offriva un programma per tutta la stagione con la sua Ferrari Everest di F.1. Errore, questo, che mi ha rovinato la carriera».

- In F.2 vinci ancora, a Rouen, ma qualcosa non va...

«Ti svelo cosa. A fine stagione andiamo a Nogaro e in prova sono tra il 12° e il 13° posto: una catastrofe e allora mi incazzo davvero. Stavolta Herd - che in F.2 veniva quasi mai perché impegnato al seguito di Peterson in F.1 -, interviene sulla macchina nella notte tra sabato e domenica dopo che io a cena gli avevo descritto minuziosamente il comportamento della vettura, e decide di rinforzare la March con dei tubi, perché aveva capito che il telaio fletteva e irrobustendolo era venuto a capo del grave problema.

Così la macchina la domenica della gara era orrenda ma efficace. Fossimo arrivati prima a capo della situazione, avremmo potuto pensare al titolo, ma pazienza. In gara volo, tanto che dopo tre giri da 12° raggiunge Cheever che è 3° ma all'uscita del tornante piuttosto che mettere la seconda lui frena, così lo tocco e vado col musetto kappào. Ero nero, ci litigai, perché

mi aveva rovinato l'unica gara del 1976 in cui avevo il telaio a posto!».

- Dai, Maurizio, che c'è il finale esotico, perché il 17 ottobre 1976 Flammini goes to America: in F.5000, a sfidare sui saliscendi di Riverside Andreotti, Ongais, Gethin, Lunder, Redman & C. a bordo di una March 76 del team New Hero/Shierson Racing. La qualification race ti colloca in 11esima fila, ma poi in gara vai alla stragrande, quando...

«Parto dietro causa guai al motore, avendo girato con un cilindro in meno, ma poi per la corsa le cose vanno a posto e dopo sei giri sono in zona podio. All'approccio del curvone che porta verso i box, da quarta piena a 250 km/h, si rompe un giunto cardanico, con tanto di semiasse kappào: la monoposto mi parte di traverso e poi, fortunatamente, si ferma senza impattare. Mi ritiro già al 7° giro, quando potevo dar vita a una gran corsa».

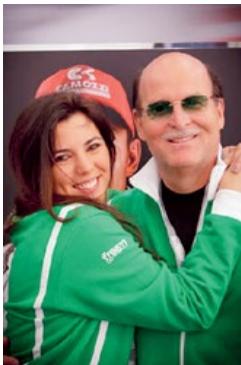
- E nel 1977 c'è un clic nella tua vita e nella tua carriera, perché in veste di pilota fai solo poche gare in F.2 tra Gulf-Rondini e Fred Opert su Chevron, mentre decolla il Flammini imprenditore, con la Rassegna Motoristica Romana.

«Il più grande evento di Roma, per molti anni. E poi organizzando singoli Gran Premi per la motoGp come Italia a Monza e Misano, Jugoslavia, San Mari-



1980 F.2 a Pergusa

fotografie ACTUALFOTO



ARCHIVIO FLAMMINI

1987 su Ford Sierra a Monza



2012 Paddock Superstars Monza



ARCHIVIO FLAMMINI



1974 in F.2 su Brabham



1981 24 Ore di Le Mans



no, Germania, Repubblica Ceca, fino a che, da fine Anni '80, c'è il decollo della Superbike, con l'epopea che ne segue - per la quale mi ispiro alle idee e alle intuizioni del caro amico Bernie Ecclestone -, ma questa è un'altra storia».

- Maurizio, torniamo a te pilota. Perché nel 1979 in F.2, dopo un anno di pausa, corri solo a Vallelunga, con una March della Sanremo di Alberto Colombo e sei gran 3°.

«Tra l'altro montando un motore Bmw 2000 prestato da Salvatore Genovese, che ci correva con una Sport. Non ero più professionista, ma un po' di sacro fuoco era restato».

- Nel 1979 assaggi pure la Dywa F.1 del coraggioso Dydo Monguzzi.

«Interessante sperimentazione con la creatura di un vero appassionato pieno di buona volontà e senza veri mezzi economici»

- Da wild card vai forte anche nel 1980 in F.2 con la Ralt ...

«Specie nella gara di Monza, dove rompo uno scarico mentre sono in zona podio, ma comunque lascio il giro più veloce che è, e rimane tutt'oggi il record della pista per la Formula 2. In pratica è il mio ultimo sprazzo, in monoposto. Poi Fg Group mi prende la mano, con oltre 300 dipendenti dal 1977».

- Comunque sperimenti la 24 Ore di Le Mans con

MAURIZIO AL TOP ANCHE COME... PAPA!

Sotto, Maurizio Flammini nell'abitacolo della March 762 ufficiale in F.2, nel 1976. Nell'altra pagina, al centro e in basso, con la tuta di pilota, è insieme alla figlia Eleonora, prima del via, nella Superstars



ARCHIVIO FLAMMINI

la Ferrari della Bellancauto e ogni tanto torni, tra gare Sport con la Chevron del grande amico Salvatore Genovese con cui raccogli tante vittorie e nel Turismo, con la già citata Ford Sierra con la quale vinci il Campionato Turismo 1987. E nel 2004 e nel 2006, oltre a organizzare la Serie Superstars, ti prendi il gusto di tornare della partita un paio di volte in veste di pilota, nella gara di Vallelunga, dove l'ultima volta, sulla Bmw M5 preparata dal mago Renzo Vaccari, sul bagnato, rischi perfino di vincere. E solo una toccata di un rivale ti toglie la gioia del trionfo all'ultimo giro. Ma ti resta la consolazione d'aver chiuso la carriera mentre eri al comando...

«Non è cosa da poco, anche se quella volta preguistavo già il sapore della vittoria, anche perché in tribuna c'era la mia più grande tifosa: mia figlia Eleonora...».

- Poi c'è il tuo sogno d'organizzare il Gp di Roma di F.1, in due ondate. La prima volta a metà Anni '80 e la seconda volta di recente, dal 2008 al 2011, in costante contatto con Ecclestone. Rimpianti?

«La prima volta sono stato fermato dai Verdi, che al tempo erano molto forti. La seconda volta mi ha fermato la burocrazia, che certe volte è l'ostacolo vero, altro che la politica... Pensa che per organizzare il Gp di Roma ci volevano 82 - e dico 82! - permessi».

- Poi all'Eur c'è riuscito Agag a portare la F.E.

«E ne sono contento e mi complimento con lui,

ma si tratta di un'idea diversa dalla mia. Il mio era un progetto con un grande impatto positivo sul piano dell'occupazione e della realizzazione di infrastrutture, mentre il programma e il tracciato per la F.E poggiano su caratteristiche e dinamiche ben differenti».

- Maurizio, sincero: sei più contento per come è andata da imprenditore o hai qualche rimpianto da pilota?

«A volte penso che è andata bene così. A mia moglie Luisa a volte dico che se avessi corso in quella F.1 mi sarei fatto molto male, perché sono sempre stato uno interessato a vincere e basta: o tutto o niente. E quella F.1 Anni '70 era stupenda ma costituiva una vera e propria roulette russa, quindi... È anche vero che certe notti, quando faccio fatica a prendere sonno, ripenso alle tante chance in qualche modo sfumate e mi tocca un po', questa incompiutezza...».

- Ha deciso il fato. Pensando alla tua storia di pilota, mi viene in mente il film "L'ultimo Samurai, nel dialogo tra Katsumoto e Nathan Algren: «Tu pensi che un uomo possa cambiare il suo destino?» - chiede il primo. «Io penso che un uomo fa ciò che può, finché il suo destino non si rivela» - gli risponde l'altro.

«Io stesso credo che le cose stiano fondamentalmente così, nella vita di tutti noi». ●

AL GP DI ROMA F.1
CI HO CREDUTO
MA ALLA FINE
A FERMARMI È
STATA LA MELASSA
DELLA BUROCRAZIA

MAURIZIO FLAMMINI





L'ambo Huracán

COME NEL 2018 LA CASA DEL TORO HA FATTO DOPPIETTA A DAYTONA E SEBRING IN GTD: E LA STORIA SI RISCRIVE

di **Dario Lucchese**

Lamborghini lascia nuovamente il segno nella storia delle competizioni Usa. A distanza di un mese e mezzo dal trionfo della 24 Ore di Daytona in classe Gtd, la Huracán Gt3 Evo del team Grasser ha concesso il bis alla 12 Ore di Sebring, 2° atto dell'Imsa (in cui lo scorso anno ha conquistato il titolo Piloti, Squadre e Costruttori con il Paul Miller Racing). Ad imporsi sono stati Mirko Bortolotti, Rik Breukers e Rolf Ineichen. Dopo avere centrato nel 2018 il successo nelle 2 grandi classiche, diventando l'unica casa automobilistica a riuscire in questa impresa, Lamborghini lo ha rifatto. Per di più firmando nella più recente edizione di Sebring, quella che si è disputata due settimane fa, un memorabile "undue", grazie al 2° posto della vettura gemella della Magnus Racing divisa da Andy Lally, Spencer Pumpelly e John Potter. Una doppietta che dà una reale immagine del potenziale Lambo, specialmente

perché ottenuta in condizioni particolari (la pioggia, poi una situazione intermedia e quindi l'asciutto), su una pista notoriamente difficile. Ma anche in considerazione del valore degli avversari, con la Ferrari per il 5° anno di fila sul podio della leggendaria corsa di durata, in virtù del 3° posto di MacNeil, Vilander e Westphal. Senza considerare le temibili Acura, Mercedes e Porsche. Nella classifica generale della categoria, Bortolotti, Breukers e Ineichen guidano con un generoso margine, grazie anche ai punti colti appunto a Daytona, dove erano stati affiancati da Engelhart. Leadership anche tra i Team con la squadra austriaca

e nella classifica riservata ai "Manufacturer".

Sanna: «Sebring promuove il telaio»

A gioire assieme agli altri negli Usa c'era Giorgio Sanna, "Head of Motorsport" di Lamborghini Squadra Corse. «Ogni volta

che affrontiamo una gara, ci aspettiamo il massimo risultato. La "Evo", rispetto alla precedente versione della Huracán Gt3, ha fatto un ulteriore step in avanti sotto l'aspetto telaistico. Su una pista durissima per la meccanica e piena di bump, sicuramente tra le più tortuose al mondo, avere una vettura particolarmente guidabile, che affronta bene le asperità, si è rivelato fondamentale. A Daytona, che reputo un tracciato a sé stante, unico nel suo genere e veloce, abbiamo superato l'esame motore. A Sebring siamo stati promossi per ciò che riguarda la guidabilità».

- Cosa significa vincere per due anni consecutivi le due grandi classiche Usa?

«Esserci riusciti, ottenendo tra l'altro una doppietta a Sebring con il 2° posto del team Magnus, è motivo di orgoglio. Queste vittorie sono semplicemente il risultato dell'ottimo lavoro di sviluppo svolto sulla macchina e della crescita di Squadra Corse nel "customer racing". Un successo che premia tutte le parti coinvolte, dall'organizzazione del reparto ricambi a chi ha fornito il supporto tecnico, fino a chi si è occupato della logistica».

- Parlando del futuro, chiuso il primo capitolo della stagione Imsa, quale sarà il vostro impegno al di là dell'oceano?

«Al momento siamo proiettati verso il via dei campionati Gt in Europa e Asia. Ad oggi abbiamo consegnato 15 Huracán Gt3 Evo e sono oltre una trentina le nuove vet-

QUESTE VITTORIE SONO IL RISULTATO DELL'OTTIMO LAVORO DI SVILUPPO SVOLTO SULLA MACCHINA

GIORGIO SANNA



Ineichen, Bortolotti e Breukers festeggiano la vittoria in classe GTD alla 12 Ore di Sebring dove, come in precedenza a Daytona, la Huracan ha conquistato la seconda vittoria di fila



ture, incluse quelle che sono state soggette ad un "upgrade", presenti sui circuiti di tutto il mondo. In America continueremo a supportare il team Paul Miller Racing, Magnus e Ppm. Siamo ben fieri di avere tre macchine che partecipano a tutto il campionato Imsa, che è molto impegnativo e costoso. Ma al momento stiamo anche valutando di proseguire il nostro impegno con Grasser nella serie Endurance americana, che prevede ancora due appuntamenti».

- Tornando a Sebring, quale è stato in definitiva l'ingrediente vincente?

«La vittoria è stata dettata dal lavoro di squadra svolto nel suo insieme, come avviene sempre nelle gare di durata. Questa edizione di Sebring è stata molto difficile fin dall'inizio, con il via sotto la pioggia e in regime di safety car. In queste condizioni i piloti gentleman hanno fatto tutti un ottimo lavoro, dimostrando la guidabilità della Gt3 Evo. Quando la pista è tornata ad asciugarsi, i team Grasser e Magnus hanno eccelso nella strategia e gestione dei piloti. Come succede spesso nelle corse Usa, a decidere tutto sono state poi le ultime 2 ore. Vedere le due Lamborghini arrivare in volata dopo una bellissima battaglia ci ha reso ancora più felici. Se poi consideriamo che il team Magnus ha preso la vettura due mesi fa, questo è un'ulteriore dimostrazione di come la nuova macchina sia facile da guidare e semplice da gestire».

Bortolotti quasi incredulo

Tra i principali artefici del bis di Daytona e Sebring è stato Mirko Bortolotti. Che racconta. «Se sto sognando, non svegliatemi. La vittoria di Sebring è stata la più bella della mia carriera. Una vittoria "sofferata" fino all'ultimo giro, figlia di una strategia impeccabile. Tutto ha funzionato alla perfezione, ma la vera svolta si è avuta a 2 ore un quarto dalla fine, quando sono salito in macchina rientrando in pista 3° dietro alla Lambo di Lally. Una situazione simile a quella in cui mi ero ritrovato nello stint precedente, quando però sono stato rallentato dal traffico perdendo una manciata di secondi. Sapevo che, se volevo vincere, dovevo provarci a tutti i costi. Ho sferrato un attacco alla curva 1 e con una staccata al limite sono riuscito a effettuare il sorpasso che ha cambiato definitivamente la nostra gara. Da lì in avanti Andy mi è sempre rimasto attaccato. Abbiamo continuato a lottare fino all'ultimo metro. Lally è stato eccezionale ed molto corretto».

- Quali sono stati gli altri fattori che vi hanno consentito di vincere?

«La 12 Ore di Sebring è la gara più difficile dell'Imsa per i piloti, le auto e i team. Questo soprattutto per le caratteristiche della pista, molto sconnessa e veloce. Finire in questo modo ha reso tutto ancora più bello. La vittoria si è concretizzata anche per avere saputo gestire tutto con in-

telligenza, oltre che con la giusta dose di aggressività. Negli ultimi 2 stint ho pensato a risparmiare il carburante e ciò mi ha consentito di non effettuare lo "splash and go" finale. E poi anche i miei compagni hanno saputo fare bene il loro lavoro».

- Ineichen praticamente è un gentleman. Breukers ha già vinto assieme a te due 24 Ore di Daytona, ma ha 20 anni ed è quasi un esordiente. Possiamo dire che tra voi si è ormai creata la giusta sintonia?

«Nel warm-up aveva piovuto tanto, costringendo la direzione gara a sospendere la sessione.

Al via, ancora con il bagnato, Rolf ha fatto un doppio stint perfetto. Io sono salito in macchina durante la 3ª ora e sono stato anche il primo a montare le slick risalendo al comando dall'8ª piazza. Fino a metà gara tutto è stato in-

LA VITTORIA DI SEBRING È STATA LA PIÙ BELLA DELLA MIA CARRIERA. SOFFERTA E CON UNA STRATEGIA IMPECCABILE

MIRKO BORTOLOTTI



centrato sulle diverse strategie. Rolf non ha sbagliato nulla. È un Silver che sa di dovere imparare. Un gentleman che va fortissimo ed è attorniato dalle persone giuste ed io sono orgoglioso del lavoro che sta facendo e che stiamo facendo insieme. Rik ha avuto la possibilità di vincere già tanto, essendosi trovato quasi sempre sulla vettura giusta e al momento giusto, portando sempre a casa dei risultati importanti».

- Al di là del successo ottenuto, in una scala di valori come si è posta la Lamborghini nei confronti della concorrenza?

«In Gt3 è difficile decifrare la situazione. Devi concentrarti sul tuo lavoro. Nessuno ti regala nulla. Non puoi rilassarti. E noi a Sebring abbiamo fatto un grandissimo lavoro. C'erano auto altrettanto veloci come Ferrari, Acura e Porsche. La differenza la fa tutto l'insieme delle cose. Abbiamo lavorato sodo per essere competitivi e siamo stati bravi a massimizzare il risultato».

- Sogni un futuro americano?

«Mi piacerebbe continuare a correre in questo campionato. Mai dire mai. Sicuramente c'è una possibilità di portare a termine almeno il programma endurance con le 2 prove di Watkins Glen e Petit Le Mans. Ma è pure vero che dobbiamo concentrarci sull'impegno europeo che inizierà a breve. Nel Blancpain proverò a riprendermi il titolo colto 2 anni fa e contemporaneamente darò il massimo nell'Adac Gt, serie altrettanto competitiva e difficile». ●



ISTANTANEE DI UNA FAMIGLIA DA CORSA

In questa immagine Matteo Malucelli nel 2016 alla 24 Ore Le Mans. A destra, in alto, Sandro e Michele Malucelli con le vetture del team destinate alla Carrera Cup Italia. A destra, ancora Michele nella Mltjet Serie. In basso a sinistra Galassi, Michele Malucelli, Sandro Malucelli e a destra, Matteo Malucelli

Malucelli nuove sfide

IL TEAM ROMAGNOLO SCEGLIE LA CARRERA CUP ITALIA E INTANTO PAPÀ SANDRO PARLA DEI FIGLI MATTEO E MICHELE

di **Dario Lucchese**

Oltre un quarto di secolo e la voglia di affrontare nuove sfide. Il team Malucelli oggi è un nome di riferimento e ancora prima è stato anche un'istituzione nel Ferrari Challenge. Ma nel presente c'è l'impegno con la Porsche, dal momento che squadra forlivese da quest'anno entrerà nella Carrera Cup Italia, debuttando con due equipaggi nella classe Silver; un primo "step" in vista di portare in pista una vettura di ultimissima generazione, possibilmente già a metà campionato. In casa Malucelli quella delle corse è una tradizione di famiglia. Teo preparava la Aurelia del team Lancia ufficiale e ha corso anche

alcune Mille Miglia come pilota, vincendo la sua classe proprio con una vettura della Casa Torinese nel 1952, cimentandosi poi nelle gare in salita. Sul finire degli anni '70, ha cominciato a correre il figlio Sandro; le prime esperienze nei rally con una Beta Montecarlo e un'Opel Kadett Gte. Da lì l'esordio in monoposto con la F.Italia e la F.Abarth, approdando nel 1985 nel Tricolore F.3 e poi nella F.2000. Una carriera che nel '90 e per le tre stagioni successive è proseguita nel tricolore Prototipi con la Lucchini-Alfa Romeo, poi abbandonata per passare alla Osella. Nel 1994 è nato il team e, oltre un decennio dopo, ha inizia-

DOPO QUASI 30 ANNI DI FERRARI E UNA STAGIONE ALLA FINESTRA ABBIAMO SCELTO LA CARRERA CUP

SANDRO MALUCELLI

”

to a correre anche Matteo (figlio di Sandro), con suo fratello Michele a chiudere più recentemente il cerchio.

«Dopo quasi 30 anni di Ferrari e una stagione 2018 in cui siamo rimasti alla finestra, abbiamo scelto la Carrera Cup Italia. Il rapporto qualità-costi, con una vettura molto valida ed economica sotto l'aspetto della gestione tecnica, ci ha fatto intraprendere questa strada - spiega Sandro Malucelli - Entriamo nel campionato in punta di piedi, con le vetture di precedente generazione e l'obiettivo di schierare al più presto anche una 4 litri. Abbiamo già confermato l'accordo con Marco Galassi, un gentleman di lunga esperienza che ha già corso con noi negli ultimi dieci anni, sia nel Ferrari Challenge che nel Gt. Sicuramente il nostro è un progetto a lungo termine. Crediamo molto nel programma giovani di Porsche. Sappiamo che a chi merita vengono date delle importanti opportunità. Porsche ha portato a correre e vincere a Le Mans gente che arriva dai suoi monomarca. Faremo un passo per volta, ma l'obiettivo è diventare in breve tempo anche qui un team di riferimento».

Malucelli è una realtà che è nata con le corse. Il 1994 è stato il primo anno di attività della squadra. «All'epoca la Ferrari forniva i kit per il Challenge e noi avevamo in officina una 348 da vendere, che decidemmo di preparare per entrare nel campionato - continua Malucelli "senior" - Fui io a disputare le prime tre gare, lasciando poi il volante a Luca Canni Ferrari, che pro-



prio alla fine di quell'anno si impose nella Finale Mondiale del Mugello. Abbiamo preso parte a tutte le edizioni del monomarca che si sono disputate fino al 2013, conquistando numerosi successi. Sono passati da noi tantissimi piloti». I numeri parlano chiaro, dal momento che di Finali Mondiali il team Malucelli ne ha vinte poi altre 5. A ciò vanno aggiunti due titoli europei, entrambi conquistati con Max Blancardi. Poi un titolo Team, sempre nella stessa serie continentale. Tre i sigilli nel Trofeo Pirelli tricolore: nel 2004 proprio con Matteo Malucelli, l'anno successivo con Michele Maceratesi e nel 2007 assieme

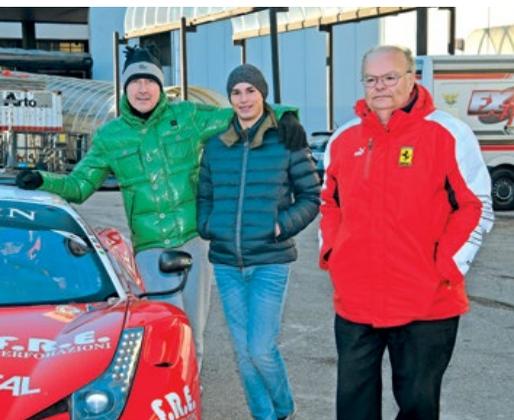
a Vito Postiglione. Due le vittorie colte sempre in Italia nella Coppa Shell, nel '97 con Piergiuseppe Perazzini e nel 2001 con "Base Up". «Nel 2014 siamo entrati nel tricolore Gt, affidando una 458 Gt3 a Galassi, che successivamente ha anche preso parte alla serie Blancpain Sports Club. Un'avventura che è durata appunto fino al 2017. Ora vogliamo nuovi stimoli. La nostra sfida è vincere anche con un altro marchio», sottolinea Sandro Malucelli, che oggi è impegnato anche a seguire i suoi figli. «La soddisfazione più grande l'ho avuta dalla vittoria ottenuta da Matteo nel Ferrari Challenge Italia. Dopo il kart ha prova-

**I MIEI FIGLI MATTEO
E MICHELE
SI ALLENANO
ASSIEME NEI KART
E LA DIFFERENZA È
DI POCHI MILLESIMI**

SANDRO MALUCELLI



to a fare un anno di F.Renault 2000. Ma il mondo delle monoposto era molto lontano da quello a cui eravamo abituati: arrivare fino in cima è un'impresa difficile se non del tutto impossibile. Oggi c'è gente che vince in F.2 e poi si ritrova a piedi. Ecco perché sono sempre più coloro che dalle formula passano alle categorie Gt. Matteo a 17 anni è salito sulla Ferrari 360 e due stagioni dopo si è distinto vincendo il campionato. All'epoca ci ha dato una mano la Bms Scuderia Italia, che in seguito lo ha fatto correre nel Gt a livello italiano e internazionale, portandolo per la prima volta alla 24 Ore di Le Mans (quella del 2005, anno in cui si è anche laureato campione italiano Gt1) di cui ha poi disputato anche altre 5 edizioni, a parte un anno con la Aston Martin, sempre con la Ferrari. Adesso è un professionista. Le corse sono il suo lavoro». A papà Sandro abbiamo chiesto di sbilanciarsi, evidenziando quelle che lui ritiene essere le caratteristiche di Matteo come pilota. «Riesce a scendere da una vettura e salire sull'altra senza accusare alcun problema di adattamento. Credo che a 34 anni sappia fare bene il professionista. Ha corso anche in America con Risi, anche se l'incidente avuto alla 24 Ore di Daytona del 2014, di cui è stato protagonista senza colpe (un problema lo ha costretto a rallentare, venendo poi centrato in pieno dalla vettura di Memo Gidley), ha compromesso il proseguimento del suo impegno nella categoria. Dopo un paio di mesi è ritornato ad essere anche psicologicamente quello di prima. Ma il fatto di essere stato costretto a rimanere fermo, ha portato la squadra a sostituirlo con un altro pilota. Oggi mi piacerebbe vederlo ancora a Le Mans». Sulle sue orme di Matteo c'è suo fratello Michele, che ha solo 21 anni. «Anche Michele ha iniziato nei kart, come Matteo. Poi ha fatto un paio di stagioni nella Mitjet, vincendo una decina di gare e il titolo "under 20" nel 2017. È al terzo anno di ingegneria meccanica e segue il team in pista per fare esperienza. Stiamo cercando il budget per metterlo in macchina e vorremmo che corresse nella Carrera Cup Italia assieme a noi. Tra lui e suo fratello maggiore ci sono molte analogie. Per esempio entrambi hanno un'ottima tecnica di guida ed una spiccata sensibilità sul bagnato. Lui e Matteo si allenano assieme nei kart e la differenza è solo di qualche millesimo. Ad Adria, in un recente test con la Mitjet, hanno ottenuto lo stesso identico tempo. Questo a Michele fa bene. Adesso è giusto che vengano date delle chance anche lui». Intanto, in casa Malucelli si pianifica il futuro guardando ancora più in avanti. Matteo ha due bimbi di tre e sei anni (Federico e Mattia) e tutti e due sono già saliti sul kart. ●



Mini formato maxi

GABRIELE, 14ENNE, È L'UNICO KARTISTA INSERITO TRA I PILOTI DELL'ALLROAD MANAGEMENT DI NICOLAS TODT. ANDIAMO A SCOPRIRE LA SUA STORIA

di **Dario Lucchese**

Nel kart l'Italia s'è desta. Prima con la "scoper-ta" di Andrea Kimi Antonelli, entrato a tutti gli effetti nel programma Mercedes. Il giovanissimo pilota bolognese, che dall'inizio dello scorso anno è sotto l'ala di Toto Wolff, continua a collezionare risultati positivi: dalla vittoria nella Winter Cup di Lonato nel 2018, al suo debutto nella Ok-J, fino al primo successo messo a segno qualche settimana fa nella Wsk Super Master Series con il team Rosberg Racing Academy, in occasione del terzo appuntamento disputatosi sul circuito di Muro Leccese. In Puglia a emergere è stato anche un altro "baby talento": Gabriele Mini.

Il siciliano quattro quattro ha dato la paga a tutti nella categoria Ok, in cui ha recentemente fatto il proprio esordio. Una vittoria che ha cancellato una serie di sfortune pagate nei precedenti round e maturata grazie ad una caparbità straordinaria.

Tamponato in una delle manche, il quattordicenne pilota della Parolin Racing Kart ha poi centrato un secondo ed un terzo posto, si è avviato quinto in prefinale rimontando fino alla seconda posizione ed in finale si è involato al comando dopo essere partito terzo. Ma la notizia bomba, nel suo caso, risale allo scorso dicembre, quando è stato inserito tra i piloti dell'All Road Management. Ed attualmente è anche l'unico kartista a fare parte del "team" di Nicolas Todt, assieme ad altri nomi come Marcus Armstrong, James Calado, Caio Collett, Daniil Kvyat, Charles Leclerc, José Maria Lopez e Felipe Massa. Alla lontana, viene un po' da pensare alla strada che qualche anno addietro ha fatto il suo illustre corregionale Toni Cairoli, partito praticamente dal nulla per diventare poi l'asso per eccellenza del motocross. Sognare, in ogni caso, è lecito. Sogna senz'altro Mini e lo fa da quando era quasi un lattante.

«Gli ho regalato un go-kart per il suo primo compleanno - racconta papà Fabrizio, che fino a non molto tempo fa si cimentava negli slalom - Lo aveva nella sua cameretta ed ogni tanto ci andava su

per giocare. Quando lo mettemmo in moto per la prima volta, però non voleva salirci. Fino a quando è scattato qualcosa e mi ha espresso il desiderio di correre».

I primi giri in un piazzale davanti all'officina di Marineo, il suo paese natale. Poi sulla pista di Lascari, nel cuore delle Madonie, emblema della Targa Florio. Fino al debutto in una gara del Regionale a Triscina, il 13 gennaio del 2013. Quinto tempo in qualifica e doppio successo nella categoria 60 Baby: il giusto preludio alla conquista del primo titolo della sua carriera. Titolo che ha conquistato anche l'an-

**A MIO FIGLIO
HO REGALATO
UN GO-KART
PER IL SUO PRIMO
COMPLEANNO: LO
TENEVA IN CAMERA**

FABRIZIO MINI

”



foto: P. NET IMAGE



no seguente, quando si è pure imposto nel Trofeo Centro Sud. Nel 2015 il salto nella 60 Mini, condito dal sesto posto conquistato nel Campionato Italiano e dal terzo piazzamento ottenuto nel Trofeo Ayrton Senna di Sarno.

Ancora un anno da privato, nel 2016, andando a segno nel Tricolore e chiudendo terzo nella Wsk Super Master Series. Da lì è arrivato a breve l'accordo con Parolin e subito la vittoria nella Wsk Super Master Series e nell'Italiano, ancora nella 60 Mini. Il resto è storia recente: primo nel 2018 nell'Ok-J nella Wsk Super Master Series, secondo nell'Europeo e secondo anche nel Mondiale. Tanto da fare sì che "qualcuno" gli cominciasse a mettere gli occhi addosso. L'accordo con Todt è stato in parte una sorpresa. D'accordo col nuovo management si è deciso di scartare l'ipotesi di rimanere per un altro anno in Ok-J. Il ragazzo era già maturo per il passaggio alla categoria superiore e la conferma è appunto arrivata a Muro Leccese. Una famiglia riservata la sua, che cerca sempre di rimanere con i piedi per terra, Gabriele per primo. Mini è un ragazzo molto tecnico, che non trascura niente nei minimi particolari e ha voglia di fare bene come molti altri, riuscendo a dare sempre il massimo. *«Frequenta il primo anno di meccatronica all'istituto Alessandro Volta di Palermo. Studia tanto e vuole sempre essere il primo della classe - spiega ancora papà Fabrizio - Nonostante le assenze è al passo con gli altri. Anche quando va in pista porta con sé i libri. Le sue materie preferite sono la matematica e l'inglese, che parla in maniera fluente. Va in palestra, gli piace lo sport in generale e ha l'hobby dei videogame. Quando era più piccolo tifava per Vettel. Oggi ha rispetto per tutti i piloti di Formula Uno e io gli ho trasmesso il mito di Ayrton Senna».* ●

QUANDO ERA PIÙ PICCOLO TIFAVA PER VETTEL. OGGI HA RISPETTO PER TUTTI I PILOTI DELLA F1

FABRIZIO MINI

”

IN ALTO CON PAROLIN

Gabriele Mini, 14enne siciliano, nella passata stagione con Parolin ha vinto nell'Ok-J della Wsk Super Master Series, giungendo 2° nell'Europeo e anche nel Mondiale. Quest'anno ha iniziato la stagione conquistando al debutto la vittoria nella categoria Ok

IL PARERE DI MICHELE MERENDINO

Gabriele umile e concentrato

Da siciliano a siciliano. Michele Merendino, all'inizio degli anni Novanta ha fatto inizialmente un percorso simile a quello di Mini: dal kart alla F.Alfa Boxer, poi la F.3 ed il titolo di F.2000 conquistato nel '93 con la Rc Motorsport, dopo un emozionante testa a testa finale con il fratello Francesco; quindi la strada delle Gt, costellata da tante soddisfazioni. Il figlio di "Apache" (nel '77 ultimo vincitore di una Targa Florio disputata con la formula della velocità) è uno di quelli che subito notato Gabriele, diventandone suo grande tifoso. *«La mia esperienza mi fa dire che è molto più difficile svettare nei kart. Quando inizi così, sei destinato a fare bene anche sulle monoposto, specialmente se ti viene data in seguito la possibilità di correre con un team di primo piano - commenta Merendino - Nel kart tutti i migliori viaggiano sullo stesso decimo. A fare la differenza è la "cattiveria": un elemento che, assieme alla testa, non manca certo a Mini. A vederlo da fuori ha già l'atteggiamento giusto. Mi ha colpito sia per la sua umiltà che per la concentrazione. Considerando l'età che ha, ciò mi fa realmente pensare che sotto quella tuta c'è davvero un campione. Poi, se lo ha scelto Todt vuol dire che un motivo c'è. Non ha la strada spianata, ma con una testa così ed il management del francese, tutto sarà più facile per lui».*



Cem-Civm grandi manovre

**UNA SFIDA CHE
SI RINNOVA**

In alto, il campione europeo in carica Christian Merli che riderà la caccia al titolo continentale duellando con Faggioli, in basso. A lato, Magliona al via del Civm

A poco meno di un mese dall'avvio della stagione, in salita è ancora tempo di "grandi manovre" che fanno rumore. E per la verità anche tra i piloti delle classi regine sono stati diversi i cambi di direzione in attesa della definitiva conferma dei programmi 2019, alcuni rivoluzionati, dopo una stagione per molti aspetti epocale come quella 2018. A parte il fatto che sfide scintillanti non mancheranno neppure quest'anno, sono un paio in generale i punti di partenza dati per certi. Uno: i regolamenti non sono variati granché, compreso quello del Civm, per il quale alcuni piloti avevano invece suggerito alcune modifiche (le più importanti su temi sostanziali come l'utilizzo e il contingentamento pneumatici e l'eliminazione o almeno la riduzione degli "scarti" che pesano sui punteggi finali ritenuti validi). Due: riuscire nell'accoppiata Civm-Cem nel 2019 sarà una vera e propria missione impossibile, viste le ben 7 concomitanze in calendario più la data in comune, che torna a Trento. Va da sé che questa eventualità richiami subito i nomi di Christian Merli e l'Osella e di Simone Faggioli e la Norma.

Ormai libero dal "peso" di dover finalmente con-

**NELL'EUROPEO
SI RINNOVERÀ
IL DUELLO
TRA MERLI
E FAGGIOLI,
MENTRE NEL
TRICOLORE
RIENTRA SCOLA
E CON LA LOLA
DARÀ LA CACCIA
ALLO SCUDETTO,
MAGLIONA
E CUBEDA
PERMETTENDO**

di **Gianluca Marchese**

quistare un titolo assoluto, per Merli, il pigliatutto del 2018, coronato nella cornice dei Caschi d'Oro di Autosprint dopo aver trionfato anche al Fia Masters a Gubbio, al momento si pronostica una stagione meno frenetica. Se fino a un mese fa sembrava profilarsi un ritorno a tempo pieno nel Tricolore, i programmi sono poi virati di nuovo verso l'Europeo. Questione soprattutto di compagni di team in Blue City Motorsport. Il campione in carica trentino, infatti, con le Fa30 salperà per i valichi continentali insieme all'austriaco Christoph Lampert, con il quale collabora dall'anno scorso. Anche Faggioli sta preparando il pacchetto per ripresentarsi al via del Cem il più competitivo possibile con la M20. Lo sguardo del pluricampione fiorentino ha continuato a mirare pure le nuvole della Pikes Peak, ma alla fine, d'accordo con il compagno di squadra Fabien Bouduban, per quest'anno ha dovuto rinunciare all'avventura per questioni legate soprattutto a logistica e tempistiche richieste dai lavori necessari alle M20 già protagoniste in Colorado lo scorso anno. Tempi dilatatisi anche per via della riorganizzazione che è occorsa nella factory Norma. Faggioli ha ora tutte le intenzioni di pianificare con più

calma l'edizione 2020. Un ritorno a tempo pieno, in questo caso nel Civm, è quello di Domenico Scola. L'antifona si era iniziata a capire da metà stagione scorsa. Ora siamo praticamente all'ufficialità: il costentino campione italiano 2017 inizierà il Tricolore da Luzzi al volante della Lola Evo di F.3000 by Dalmazia con alcune modifiche già testate a Battipaglia e ora da verificare in salita. Tra i rivali certi ci sarà Domenico Cubeda, forte della positiva esperienza sulla Fa30 nel 2018, concluso sul podio tricolore assoluto e con lo scudetto delle monoposto dopo aver sempre lottato ai vertici, mentre merita un discorso a parte un sorprendente Omar Magliana. Il campione italiano delle biposto e vicecampione assoluto è al lavoro su un programma del tutto nuovo che in Civm lo porterà al volante dell'Osella Pa2000 Honda della Samo Competition che il driver sardo ha "assaggiato" a Battipaglia la settimana scorsa rimanendone ben impressionato. Da confermare restano soltanto le coperture: Pirelli o Avon? Possibilità di cambiamento anche per Francesco Conticelli, visto che il giovane siciliano potrebbe salire su una Pa30, così come Piero Nappi e Samuele Cassibba, oltre a Stefano Di Fulvio, che dovrebbe dividere gli impegni tra Italia ed Europa per approfondire la conoscenza di questa Osella che ha da poco in officina. Mentre come ogni anno numerosi appassionati invocano pure il nome di Denny Zardo, tra gli altri protagonisti, è in fase di ripristino l'insieme motore-elettronica sulla Fa30 di Michele Fattorini, che dopo due stagioni complicate prima di presentarsi a Luzzi vorrebbe provarla alla Salita del Costo, dove hanno intenzione di presentarsi anche Merli, Faggioli e Scola. Già, perché, Italia o Europa, il 14 aprile è sempre più vicino, ma sarà la cronoscalata vicentina a inaugurare le danze come round di Tivm Nord la settimana precedente. Sarà una bagarre di esordi. Tra questi la prima in montagna della Ferrari 488, grazie alla grinta di Roberto Ragazzi, in versione Challenge e in un gruppo Gt che si annuncia anch'esso in grande fermento... ●

I CALENDARI: BEN 7 CONCOMITANZE TRA ITALIANO ED EUROPEO

CIVM

14 aprile	24 ^a Luzzi Sambucina (CS)	
28 aprile	29 ^o Trofeo Scarfiotti-Sarnano (MC)	
19 maggio	45 ^a Alpe del Nevegal (BL)	
2 giugno	50 ^a Verzegnis Sella Chianzutan (UD)	
16 giugno	9 ^a Salita Morano Campotenesse (CS)	
30 giugno	58 ^a Coppa Teodori (AP)	
7 luglio	69 ^a Trento Bondone (TN)	
28 luglio	56 ^a Rieti Terminillo 54 [^] Coppa Carotti (RI)	
25 agosto	54 ^o Trofeo Faggioli-Gubbio (PG)	
15 settembre	61 ^a Monte Erice (TP)	coeff. 1.5
22 settembre	65 ^a Coppa Nissena (CL)	coeff. 1.5
20 ottobre	37 ^a Pedavena Croce d'Aune (BL)	coeff. 1.5

CEM

14 aprile	St Jean du Gard - Col St Pierre	Francia
28 aprile	Rechbergrennen	Austria
12 maggio	Rampa Internacional da Falperra	Portogallo
19 maggio	Subida Internacional al Fito	Spagna
2 giugno	Ecce Homo Sternberk	Rep. Ceca
16 giugno	Adac Glasbachrennen	Germania
7 luglio	Trento Bondone	Italia
21 luglio	Dobsinsky Kopec	Slovacchia
28 luglio	Limanowa	Polonia
18 agosto	St Ursanne-Les Rangiers	Svizzera
1 settembre	Ilirska Bistrica	Slovenia
15 settembre	Buzetski dani	Croazia





Lotus Cup con tante novità

Per il sesto anno la Lotus Cup Italia si ripropone come uno dei monomarca più interessanti del panorama tricolore. La serie che vede protagoniste le Elise Cup PB-R equipaggiate da un motore di 1794 cc con compressore volumetrico e una potenza complessiva di oltre 270 cv, riparte dal Mugello a metà aprile per affrontare un calendario di sei doppi appuntamenti. Con le due gare sprint da 25 minuti per ciascun weekend riconfermate, a rivoluzionare il format saranno le qualifiche grazie all'introduzione della "superpole" riservata ai migliori quattro del turno di prove ufficiali della durata di 30 minuti (la griglia della seconda gara verrà stabilita capovolgendo l'ordine dei primi otto delle qualifiche stesse). Un'altra novità 2019 è quella del nuovo fornitore di pneumatici Hankook, subentrati alle coperture Pirelli utilizzate fino alla scorsa stagione. Il connubio con la Casa sudcoreana è stato felicemente sancito in occasione della più recente 24 Ore di Dubai, conclusasi con un doppio podio di classe conquistato dalle vetture della PB Racing con tutti e due gli equipaggi al via.

Vivace e alquanto eterogeneo lo schieramento che si prospetta fin d'ora. Ai "nomi noti" si aggiungono infatti dei nuovi arrivi e dei debuttanti assoluti.

DALLE GOMME HANKOOK ALLA SUPERPOLE ECCO COME CAMBIA IL LOOK DEL MONOMARCA CHE SCATTERÀ A METÀ APRILE DAL MUGELLO. VIVACE ED ETEROGENEO LO SCHIERAMENTO DELLA STAGIONE 2019

di **Dario Lucchese**

Un campionato, quello della Lotus Cup Italia, che in ogni caso continua ad abbracciare varie fasce d'età. Tra i veterani c'è lo svizzero Franco Nespoli, due anni fa e nel 2015 vincitore del titolo assoluto, pronto a rimettersi in gioco per la lotta al titolo assoluto in un contesto sicuramente allettante.

Ad alzare il livello ci sarà anche Stefano Pasotti, vicecampione nel 2017 e al suo rientro nella Lotus Cup Italia. Da tener d'occhio Stefano Zerbi, alla sua quinta stagione nel monomarca animato dalle vetture di Hethel; il pilota brianzolo punta al Trofeo Hankook riservato ai gentleman, anche se con un occhio sempre alla classifica "overall". Un altro ritorno illustre è quello di Manuel Bissa, che impressionò tutti nella sua unica gara disputata a Vallelunga due anni or sono.

Il bergamasco, con esperienza nei rally e in salita, è memore dei due podi conquistati sul circuito capitolino sotto la pioggia e adesso vuole fare sul serio. In quanto ai giovani, atteso all'esordio è il 16enne Francesco Garisto, in arrivo dalla Formula 4 in cui lo scorso anno ha preso parte a due appuntamenti e già in evidenza nei test svolti al Mugello con le Lotus.

Una conferma è arrivata ancora da Nicolò Liana e



PRONTA AD ANDARE IN SCENA LA SESTA EDIZIONE

Si annuncia davvero interessante la sesta edizione della Lotus Cup che il 14 aprile scatta al Mugello. Sopra, Nespoli andrà nuovamente alla caccia del titolo. A destra, Deflorian, sotto, Bissa e in basso, Zerbi: saranno tanti protagonisti nel 2019



2019 IN SEI ROUND

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

Matteo Deflorian, in evidenza proprio nella gara di Dubai dello scorso gennaio e adesso entrati a fare parte entrambi nel programma Lotus Driving Academy in qualità di istruttori. Hanno già risposto presente anche il trio torinese di casa Pellin Racing formato da Giacomo Giubergia, Andrea Rayneri e Filippo Manassero, così come Fabio Radice ed il monegasco Vito Utziers, quest'ultimo campione nel 2013, pronto a lanciare la sfida nella "Over 50" a Paolo Ferraresi.

LA6 TV trasmetterà le gare della serie

Per la stagione che è ormai alle porte, PB Racing ha pensato anche a una copertura televisiva importante. Ciascuno degli appuntamenti della Lotus Cup Italia 2019 verrà infatti seguito da LA6 TV, visibile sul canale 86 del digitale terrestre, e contemporaneamente in streaming su www.la6tv.it, con una puntata "talk show" dedicata, presentata da Franco Bobbiese, in diretta ogni sabato dal circuito. Come per le precedenti edizioni, è stato inoltre riconfermato lo streaming "live" di qualifiche e gare. Ad animare le attività del paddock ci sarà un servizio di fisioterapia e preparazione per i piloti guidato dal dottor Giorgio Rossi di FizioRace. ●



LAT

Prima vittoria stagionale per Jev

Prima vittoria stagionale per Jean Eric Vergne. Il campione in carica della serie full electrics si è imposto nella sfida cinese precedendo Rowland e Da Costa che col terzo posto è tornato in testa al campionato

Vergne mostra i muscoli

JEV VINCE LA SFIDA CINESE CHE HA AVUTO PIÙ RITIRI IN TUTTA LA STORIA DELLA SERIE. DA COSTA (3°) TORNA LEADER

Fulvio Cavicchi



CLASSIFICHE

GARA: 1. Vergne in 1.02'50"185; 2. Rowland a 1"762; 3. Da Costa a 3"268.

LA CLASSIFICA COMPLETA A PAG. 80-81

Successo nella gara “di casa” per il team cinese Techeetah, che con il suo campione Jean-Éric Vergne conquista il gradino più alto del podio del Sanya E-Prix e diventa così la sesta squadra vincente in sei gare di Stagione 5 della Formula E. Ma soprattutto “si vendica” per la vittoria che è stata tolta ad André Lotterer ad Hong Kong, quando il tedesco aveva guidato tutta la gara e tamponato a due soli giri dalla bandiera a scacchi.

Vergne è scattato dalla prima fila, e dopo aver seguito il poleman Oliver Rowland per quasi venticinque minuti è riuscito a scavalcarlo con un sorpasso deciso all’ultima curva del circuito cittadino. Da quel momento ha potuto gestire con tranquillità, senza pressione nemmeno dopo la bandiera rossa causata dalla necessità di spostare la Bmw di Alexander Sims.

«Vincere qui a Sanya è davvero un bel risultato per noi come squadra, essendo un team cinese. Soprattutto, dopo le ultime tre uscite molto difficili dove non abbiamo raccolto punti, è fantastico tornare in cima alla classifica di gara e ridà sicurezza sia a me che all’equipe ed anche ci riporta in una bella posizione per il campionato. Credo ci faccia svoltare la stagione, ora dobbiamo continuare il buon lavoro per fare bene nella fase europea» il commento nel dopogara del francese, che poi ha aggiunto la dedica della sua vittoria allo scomparso Charlie Whiting, storico Direttore di Gara della F.1.

L’isola di Hainan ha ospitato il ritorno del Circus elettrico sul terreno della Repubblica Popolare, da cui mancava dal 2015, su un tracciato lungo le strade della “Rimini della Cina” che però ha davvero deluso. Certamente molto scenico con la vista sul mare e tutti i grandi alberghi, ma la parte agonistica ne ha davvero sofferto.

Gran parte dei 2,3 chilometri del tracciato erano formati dall’andata e ritorno su un ponte, quindi in teoria lunghi rettilinei al cui termine tentare dei sorpassi, ma il tracciato era talmente stretto che alla vettura davanti bastava seguire una traiettoria leggermente più stretta per negare a quella alle spalle ogni possibilità di attacco. Ed il risultato è stato che i piloti, per tentare di sorpassarsi, hanno dovuto usare le “maniere forti” e difatti questa è stata la gara con più vetture che non hanno visto la bandiera a scacchi della storia della Formula E!

La prima metà di gara è stata non appassionante, per usare un eufemismo, mentre nella seconda si è dovuto prima chiamare in pista la Safety



Penso che questa vittoria faccia svoltare la nostra stagione

Jean Eric Vergne



Sorpasso decisivo

Scattato alle spalle del poleman Rowland, Vergne è riuscito a scavalcarlo dopo 25’ di gara con un sorpasso deciso e decisivo all’ultima curva del circuito cittadino di Sanya

fotografie LAT





”

*Vincere qui
a Sanya è
davvero un
bel risultato
visto che il
nostro è un
team cinese*

Jean Eric Vergne





Mortara penalizzato

Mortara è stato penalizzato per non aver fatto il secondo passaggio nella zona adibita all'Attack Mode. Sotto, Di Grassi infila Evans: alle loro spalle Bird. In basso a destra, Rowland autore della pole

Car, poi mutare la sospensione in bandiera rossa (la terza in tre gare, quando nelle prime 48 del Circus elettrico se ne aveva avuta solamente una) ed addirittura poi la gara si è chiusa con un'altra sospensione in Full Course Yellow, con le auto in fila a passo d'uomo davanti alla tribuna mentre il mossaie sventolava il fine gara.

Ma ancora più clamorosa è stata la gestione dell'Attack Mode da parte di piloti e squadre, che ha messo chiaramente in luce l'inadeguatezza della pista. Caratteristico del campionato ed innovativo rispetto a tutto l'automobilismo che conosciamo, l'opportunità dei piloti di passare per una fascia di tracciato fuori traiettoria per attivare una fase di maggiore potenza (da 200 si sale a 225 kW) dovrebbe essere un vantaggio da gestirsi per sfruttarlo al massimo. A Sanya al contrario era più deleterio dover passare sull'esterno della curva una volta per attivarlo che vantaggiosi i successivi quattro minuti di potenza aumentata! Solamente che il regolamento impone di attivare l'Attack Mode un certo numero di volte, e per fortuna che in Cina erano solamente due! Quindi la maggioranza dei piloti la prima volta l'ha usato durante la fase di Safety Car, dove appunto so-

fotografie LAT





Nissan in crescendo

ROWLAND FIRMA LA POLE, POI CHIUDE AL 2° POSTO: «MA SONO UN PO' DELUSO PER NON AVER MANTENUTO LA PRIMA POSIZIONE»

La chiusura della stagione passata ha visto l'addio Renault alla F.E che ha sempre guidato sin dal primo momento per lasciare il palco alla consorella Nissan, che vista la sua leadership nel mercato delle vetture elettriche stradali con la riuscita Leaf non poteva mancare da questa sfida. Così facendo le ha anche lasciato le carrozzerie delle vetture del team e.dams di Jean-Paul Driot, una corazzata su cui erano certi di poter contare per puntare alla vetta. Addirittura la formazione francese ha passato stagione 4 senza fare particolari test o investimenti perché tutta impegnata a prepararsi con la Gen.2 ed alle novità attese. Ma i risultati delle prime uscite non erano parsi confermare tutto questo impegno. In più c'è stato anche il caos relativo al secondo pilota, con Alex Albon annunciato e poi scappato verso la Toro Rosso in F.1. Quindi solo pochi giorni prima della prima gara di Riad si è saputo che ad affiancare la sicurezza Sébastien Buemi sarebbe stato il debuttante Oliver Rowland.

La prima gara in Arabia Saudita ha visto entrambi i piloti arrivare a punti, anche se non sembravano avere il passo per poter lottare per la vetta. Poi una serie di gare sfortunate e giusto i punti dell'8° posto di Buemi a Marrakech, ma dando sempre più l'impressione di stare crescendo. Come dimostrato dalle prestazioni in qualifica, vista la 1ª fila di Buemi a Santiago o la 2ª fila in Messico e la prima ad Hong Kong di Rowland. Poi a Sanya addirittura la pole del britannico, a cui è seguito il 2° gradino del podio a fine gara. Nonostante questo l'ex pilota Dams in Formula 2 è riuscito a dimostrarsi scontento, nelle inter-

viste nella serata cinese. «Essere in pole tra piloti di questo calibro è un grande risultato, perché devi dare il meglio in un solo giro e non hai altre possibilità. Al momento, tuttavia, sono un po' deluso per non essere riuscito a mantenere la prima posizione. Forse mi servirà del tempo per riflettere e vedere il lato positivo di questa prestazione» le sue parole. Interessanti poi le sue analisi su queste prime esperienze nel campionato. «Sinceramente non mi sarei aspettato di essere così competitivo dopo aver girato per pochi chilometri nei test di Valencia. Speravo di poter impressionare, ma qui è come nelle categorie propedeutiche. Devi scegliere sempre il miglior team e trovarti nel posto giusto al momento giusto. Se guardiamo a Stoffel, ad esempio, ad un certo punto della sua carriera si è trovato alla guida di vetture vincenti, mentre da quando è arrivato in Formula E ne ha tra le mani una che deve ancora lavorare. Questo dimostra come scegliere un team sbagliato possa pregiudicare la tua carriera nel motorsport. Io sono stato fortunato. Sono in un'ottima squadra che mi consente di mostrare le mie abilità».

”

Essere in pole tra piloti di questo calibro è un grande risultato

Oliver Rowland

Invece fatica “Monsieur Formule E” Sébastien Buemi, il pilota più

vincente nella storia del Circus elettrico. Che a Sanya è dovuto scattare dalla pitlane a seguito di una procedura investigativa «davvero ingiusta». Infatti lo svizzero doveva scattare in terza fila dopo essere andato a muro in Superpole, ma le investigazioni riguardo ad una eventuale non conformità del suo sistema frenante si sono dilungate e quindi la batteria è potuto essere messa a ricaricare solo quando la sua vettura è uscita dal parco chiuso. Ma la ricarica è finita quando la pitlane era già stata chiusa e quindi non è potuto andare a schierarsi in griglia. Scattato dalla corsia box, è riuscito ad arrampicarsi durante la gara fino in ottava posizione, dove era in lotta a due giri dalla fine con Robin Frijns. Solo che in fondo al rettilineo è arrivato lungo e lo ha toccato, spedendolo contro l'Audi di Lucas di Grassi e causando il ritiro dell'olandese e del brasiliano. Per questo è stato penalizzato dopo la gara di dieci secondi.

Ma comunque tutto questo non nega la grande prova di forza mostrata dalla Nissan in Cina, ed è bene che tutte le altre squadre si preparino a contare anche i giapponesi tra le vetture da battere.

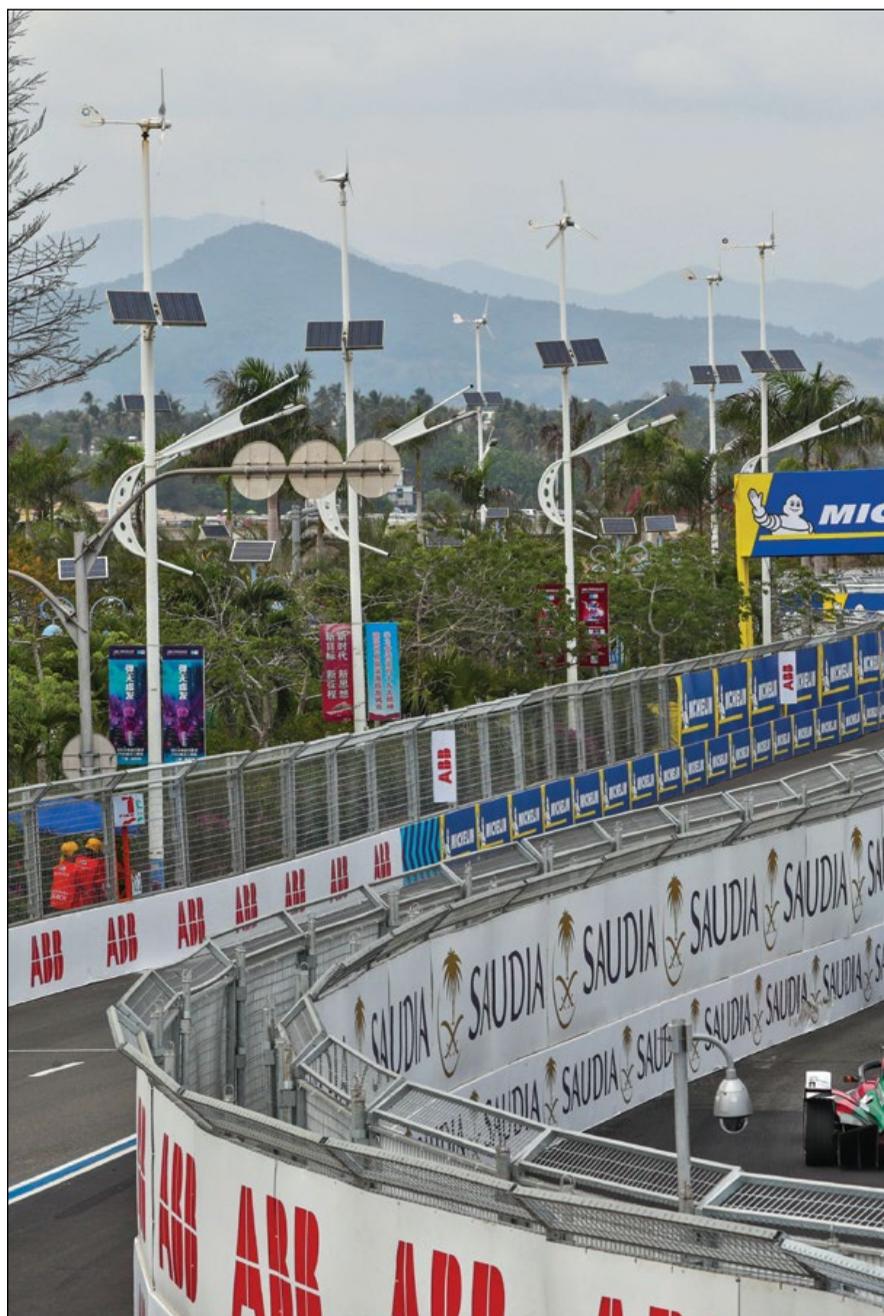


no vietati i sorpassi e quindi hanno potuto fare la traiettoria più sfavorevole, mentre la seconda in molti non sapevano quando giocarsela e addirittura con Edoardo Mortara che si è preso la penalità per non aver fatto l'altro passaggio nella zona adibita.

Clamorosa poi la difficoltà avuta da Lucas Di Grassi, che nella prima fase di gara ha più volte provato ad attivare l'Attack Mode senza riuscirci perché il corridoio previsto dove passare era molto stretto ed il brasiliano esagerava il suo stare largo in curva per sicurezza, al punto di esserlo fin troppo e quindi i sensori non lo registravano. Quindi il campione di Stagione 3 per tre volte ha avuto tutta la penalizzazione della traiettoria sfavorevole senza averne il vantaggio... e nonostante questo era sesto a due giri dal termine, quando è stato centrato al tornante in fondo al rettilineo più lungo. Questo ha mandato su tutte le furie di Grassi, che ha anche fatto confusione ed a fine gara è corso furioso da Robin Frijns: «Sei andato addosso a Buemi e mi hai rovinato la gara. Spero che ti arrivi una penalizzazione!» quello che gli ha urlato. Solo che era successo esattamente il contrario, e difatti poi l'olandese gli ha risposto «Come posso essere andato a sbattere contro Buemi se era dietro di me? Non è stata colpa mia, Buemi mi ha colpito e fine della maledetta storia!». Poi ai giornalisti il pilota della Virgin Racing ha aggiunto «Ho chiuso la porta a Buemi, ho frenato abbastanza presto per fare la curva ed ho sentito un enorme colpo da dietro, le mie ruote sono finite in aria e l'ho colpito... Non so come avrei potuto evitare il contatto, non vedo come potrei essere incolpato per questo».

Ma come il pilota dell'Audi, diversi sono stati i protagonisti eliminati incolpevolmente, a partire da quello che era il leader di campionato Sam Bird, il cui karma gli ha fatto pagare l'errore che ha deciso la gara di Hong Kong con una tampinata da Stoffel Vandoorne al primo giro del Sanya E-Prix, contatto che gli ha danneggiato la vettura costringendolo al ritiro. Oppure la seconda Bmw di Alexander Sims, schiacciata contro il muro dalla Ds di André Lotterer. E le classifiche dei campionati piloti e squadre ne hanno risentito, ed ora sono davvero più aperte che mai!





fotografie LAT



Record di ritiri

Frijns a lato è giunto fuori dalla zona punti nell'ambito di un E-Prix di Sanya che ha fatto registrare il record di ritiri nella storia della specialità



Lotta apertissima

SIA NELLA CORSA AL TITOLO PILOTI CHE IN QUELLA A SQUADRE REGNA ASSOLUTO EQUILIBRIO. A BENEFICIO DELLO SHOW

ASanya si è capito chiaramente... che nulla è chiaro! La classifica piloti vede 6 piloti racchiusi in 10 punti, e 9 in 21. Contando che la vittoria di una gara ne consegna 25, viene facile capire come nelle sei tappe che mancano tutto sia ancora in ballo. Chi indosserà la quinta corona? Al momento è tornato in testa il vincitore della prima gara della stagione António Félix Da Costa, a podio in Cina. Ad un solo punto alle sue spalle c'è l'attento Jérôme d'Ambrosio, autore di una gara strategica tutta dedicata al tenersi lontano dai guai e dagli incidenti, ottavo al via e sesto al traguardo davanti al compagno di squadra Pascal Wehrlein che gli ha coperto le spalle. Il belga sta facendo un grande campionato sfruttando tutta l'esperienza di cui dispone, essendo nella serie sin dalla prima gara di sempre, e meriterebbe un premio per mettere in luce il valore dimostrato in questi anni. Lo stesso varrebbe però anche per Sam Bird, che si era presentato a Sanya leader nonostante sia alla guida di una vettura spinta dal motore Audi in versione clienti. Il britannico è sceso 3° e affiancato a 54 punti da Jean-Éric Vergne che rientra così in ballo nella lotta, puntando ad essere il primo a ripetersi. Ma lo stesso vorrebbe fare Lucas di Grassi, sceso 5° dopo il ritiro causatogli da Sébastien Buemi, anche se comunque ad appena dieci punti dalla vetta. Affiancato al brasiliano c'è Edoardo Mortara, cui la vittoria di Hong Kong ha permesso di volare alto. Però per l'italo-elvetico sarà duro il prosieguo del campionato su circuiti ben conosciuti da tutti e che offriranno meno sorprese. Il suo zero cinese per la penalità per il mancato uso del secondo Attack Mode si farà sentire.

Non lontani sono anche Daniel Abt, che anche se si fa vedere meno del primo pilota Audi raccoglie sempre punti utili ed è ad otto dal compagno di squadra, poi a 43 c'è Robin Frijns. L'olandese sta correndo davvero una bella stagione di ritorno nel campionato dopo una di stop, molto vicino al livello dell'esperto Bird, suo coequipier alla Virgin. Infine va sempre tenuto a mente anche André Lotterer, quarto a Sanya. Il tedesco è nono a 21 punti dalla testa, ma va ricordato che gli sono stati tolti i 25 della vittoria di Hong Kong per la tamponata a due giri dalla fine. La classifica squadre non è per nulla meno intricata, con addirittura un ex aequo in vetta. Infatti Mahindra e Virgin sono in testa a 97 punti, seguite dall'Audi a 96 e Ds Techeetah a 95! Con una classifica così assurdamente corta pare lontana la Bmw, quinta a "soli" 80, ma bisogna contare due piloti in gara e quindi una doppietta con pole position e giro veloce di punti ne porterebbe addirittura 47. Quindi è ora che viene il bello...



Le classifiche

VELOCITÀ INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 38
Austin (Usa), 24 marzo 2019

Gara: 1. Herta 60 giri in 2h00'02"0587, alla media di 164.589 km/h; 2. Newgarden (Dallara-Chevy) a 2"7182; 3. Hunter-Reay a 3"2311; 4. Rahal a 8"0612; 5. Bourdais a 15"4015; 6. Andretti a 19"8494; 7. Sato a 22"1467; 8. O'Ward a 23"2628; 9. Rossi a 23"5279; 10. Harvey a 23"9532; 11. Pigot (Dallara-Chevy) a 24"3838; 12. Kanaan (Dallara-Chevy) a 27"0568; 13. Dixon a 31"0677; 14. Jones (Dallara-Chevy) a 35"6602; 15. Ericsson a 36"2308; 16. Hinichliffe a 36"7699; 17. Leist (Dallara-Chevy) a 39"2619; 18. Kaiser (Dallara-Chevy) a 46"2357; 19. Pagnaud (Dallara-Chevy) a 55"0378; 20. Ferrucci a 1'43"688 (gli altri su Dallara-Honda).

Giro più veloce: il 54° di Herta in 1'48"8953, alla media di 181.424 km/h.

In campionato: 1. Newgarden 93 punti; 2. Herta 75; 3. Dixon 57; 4. Rossi 53; 5. Rahal 50.

FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 72
Sanya, 23 marzo 2019

Gara: 1. Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) 36 giri in 1h02'50"185 alla media di 81,8 km/h; 2. Rowland (Nissan e.dams) a 1"762; 3. Félix Da Costa (Bmw I Andretti Motorsport) a 3"268; 4. Lotterer (Ds Techeetah Formula E Team) a 4"631; 5. Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 5"972; 6. D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 17"340; 7. Wehrlein (Mahindra Racing) a 18"367; 8. Buemi (Nissan e.dams) a 19"405; 9. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 20"646; 10. Massa (Venturi Formula E Team) a 27"739; 11. Turvey (Nio Formula E Team) a 31"453; 12. Dillmann (Nio Formula E Team) a 32"654; 13. Mortara (Venturi Formula E Team) a 38"208; 14. Frijns (Envision Virgin Racing) a 1 giro; 15. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 2 giri

Giro più veloce: Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) in 1'09"965 alla media di 121,432 km/h.

La classifica Piloti: 1. Da Costa 62 punti; 2. d'Ambrosio 61;

3. Vergne, Bird 54; 5. di Grassi, Mortara 52; 7. Abt 44; 8. Frijns 43; 9. Lotterer 41; 10. Wehrlein, Evans 36; 12. Rowland 27; 13. Buemi 19; 14. Sims 18; 15. Massa 15; 16. Turvey 6; 17. Paffett 4; 18. Vandorne 3; 19. López 2; 20. Piquet Jr. 1.

RALLY ERC

Rally Azzorre

Resoconto della gara a pag. 46
Azzorre (P), 21-23 marzo 2019

Assoluta: 1. Habaj-Dymurski (Skoda Fabia R5) in 2.50'55"4; 2. Moura-Costa (Skoda Fabia R5) a 8"4; 3. Ingram-Whittock (Skoda Fabia R5) a 42"2; 4. Magalhaes-Magalhaes (Hyundai i20 R5) a 1'29"0; 5. Teodósio-Teixeira (Skoda Fabia R5) a 1'46"1; 6. Griebel-Kopczyk (Volkswagen Polo R5) a 2'21"5; 7. Tsouloftas-Chrysostomou (Skoda Fabia R5) a 4'34"7; 8. Sousa-Calado (Citroen C3 R5) a 6'44"0; 9. Stafj-Havelková (Skoda Fabia R5) a 10'10"7; 10. Nobre-Morales (Skoda Fabia R5) a 11'40"9; 11. Correia-Alves (Ford Fiesta R5) a 13'58"9; 12. Dias-Castro (Skoda Fabia R5) a 15'09"9; 13. Monteiro-Eiró (Skoda Fabia R5) a 15'14"4; 14. Llarena-Fernández (Peugeot 208 R2) a 15'23"4; 15. Furuseth-Hjerpe (Peugeot 208 R2) a 16'22"2; 16. Lundberg-Arhustander (Opel Adam R2) a 17'04"2; 17. Antunes-Lopes (Peugeot 208 R2) a 17'24"7; 18. Cais-Žáková (Ford Fiesta MK8 R2T) a 18'53"4; 19. Rossel-Fulcrand (Peugeot 208 R2) a 18'56"4; 20. Talaš-Krajca (Peugeot 208 R2) a 22'58"9; 21. Adielsson-Johansson (Citroen C3 R5) a 23'34"9; 22. Johnston-Kihurani (Peugeot 208 R2) a 25'36"2; 23. Antunes-Correia (Renault Clio RS R3T) a 25'39"8; 24. Lopes-Mota Ribeiro (Peugeot 208 R2) a 27'01"7; 25. Alonso-Monasterolo (Mitsubishi Lancer Evo X) a 28'07"1; 26. Silva-da-Silva (Mitsubishi Lancer Evo VI) a 38'51"7; 27. Mota-Ribeiro (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 39'11"5; 28. Remennik-Danilova (Mitsubishi Lancer Evo X) a 40'52"7; 29. Neto-Oliveira (Citroen DS3 R3T Max) a 41'59"5; 30. Myachin-Gorlanov (Peugeot 208 R2) a 54'07"5; 31. Osorio-dos Reis (Peugeot 208 R2) a 55'21"3; 32. Botelho-Raimundo (Citroen DS3 R3T) a 1.00'41"9; 33. Røklund-

Fuglerud (Ford Fiesta MK8 R2T) a 1.01'38"7; 34. Munster-Louka (Opel Adam R2) a 1.06'20"6; 35. Soares-Nunes (Citroen Saxo Cup) a 1.17'54"8; 36. Moutinho-Almeida (Opel Adam Cup) a 1.27'39"5.

Assoluta: 1. Habj 35 punti; 2. Moura 28; 3. Ingram 21; 4. Magalhaes 18; 5. Teodosio 17.

Junior ERC1: 1. Ingram 38 punti; 2. Tsouloftas 29; 3. Correia 24.

Junior ERC3: 1. Llarena 39 punti; 2. Lundberg 24; 3. Antunes 21.

ERC2: 1. Alonso 39 punti; 2. Remennik 24.

CIR

42° Rally il Ciocco

Resoconto della gara a pag. 48
Il Ciocco (Lu), 22-23 marzo 2019

Assoluta: 1. Basso-Granai (Skoda Fabia R5) in 1.31'17"2; 2. Campedelli-Canton (Ford Fiesta R5) a 4"9; 3. Rossetti-Mori (Citroen C3 R5) a 13"9; 4. Breen-Nagle (Skoda Fabia R5) a 16"5; 5. Albertini-Fappani (Skoda Fabia R5) a 44"3; 6. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 1'51"3; 7. Rusce-Farnocchia (Volkswagen Polo R5) a 2'17"1; 8. Lindholm-Korhonen (Hyundai i20 R5) a 2'21"4; 9. Gilardoni-Bonato (Hyundai i20 R5) a 3'11"3; 10. Tosi-Del Barba (Skoda Fabia R5) a 3'47"8.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Taccini-Ori (Fiat 600 Sporting) in 1.58'28"6.

Classe 1400: 1. Marchetti-Parducci (Mg Rover 105 Zr) in 1.46'13"6.

Classe 2000: 1. Bandini-Ferrari (Renault Clio W) in 1.50'39"8.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Taddei-Salotti (Peugeot 106) in 1.51'24"4; 2. Marchi-Piagentini (Peugeot 106 Rallye) a 1'30"6.

GRUPPO R

R1: 1. Campanaro-Porcu (Suzuki Swift Sport) in 1.50'22"2; 2. Poggio-Briano (Suzuki Booster Jet) a 1'20"3; 3. Rivia-Treccani (Suzuki Booster Jet) a 1'20"8; 4. Scalzotto-Cazzador (Suzuki Swift Sport) a 2'06"2; 5. Peloso-Iguera (Suzuki Swift Sport) a 2'10"8; 6. Iacconi-Argentin (Suzuki Swift Sport) a 2'36"5; 7. Denaro-De Paoli (Suzuki Swift Sport) a 4'00"0; 8. Costantino-Parodi (Suzuki Booster Jet) a 5'02"0.

R1B: 1. Soliani-Guzzi (Suzuki Swift Sport) in 1.54'08"9; 2. Borgato-Biagi (Suzuki Swift Sport) a 3'42"2; 3. "Pinopic"-Barbaro (Suzuki Swift Sport) a 10'12"5.

R2B: 1. Ciuffi-Gonella (Peugeot 208 R2) in 1.39'54"4; 2. Panzani-Pinelli (Ford Fiesta R2) a 30"9; 3. Nicelli-Mattioda (Peugeot

Dovesicorre

VELOCITÀ

26 marzo
TEST PORSCHE
a Imola

30-31 marzo
TEST SUPERGT
at Fuji
supergt.net

F1
a Sakhr
www.formula1.com
www.autosprint.it

F2
a Sakhr
www.fiaformula2.com

NASCAR
a Fort Worth
www.nascar.com

2-3 aprile
TEST RENAULT EURO CUP F3
a Montmeló

RALLY

29-31 marzo
MONDIALE RALLY
Tour de Corse
www.tourdecorse.com

CiWRC
Mille Miglia
www.rally1000miglia.it

COPPA RALLY 9
Rally Vermentino
www.rallyvermentino.it

NAZIONALE
31° Rally del Tartufo
www.rallydeltartufo.it

STORICO TRZ
3° Rally Valli Vesimesi
www.rallyvallisimesi.it

208 R2) a 46"4; 4. Guglielmini-Panini (Peugeot 208 R2) a 57"5; 5. Cogni-Zanni (Peugeot 208 R2) a 1'49"5; 6. Nerobutto-Ferrara (Peugeot 208 R2) a 3'39"8; 7. Pollara-Castiglioni (Ford Fiesta R2) a 6'42"9; 8. Griso-Lucato (Peugeot 208 R2) a 14'00"6; 9. Perosino-Verzoletto (Peugeot 208 R2) a 17'19"1.

R3C: 1. Simonetti-Riterini (Renault Clio R3) in 1.41'39"3; 2. Bottoni-Ramacciotti (Renault Clio R3) a 1'52"3; 3. Rossi-Bernardi (Renault Clio R3) a 2'52"5; 4. Puccetti-Barsottelli (Renault Clio R3) a 4'04"9; 5. Bigazzi-Briano (Renault Clio R3) a 5'13"0.

R3T: 1. Ferrarotti-Fenoli (Renault Clio R3) in 1.38'46"3.

R5: Basso-Granai (Skoda Fabia R5) in 1.31'17"2; 2. Campedelli-Canton (Ford Fiesta R5) a 4"9; 3. Rossetti-Mori (Citroen C3 R5) a 13"9; 4. Breen-Nagle (Skoda Fabia R5) a 16"5; 5. Albertini-Fappani (Skoda Fabia R5) a 44"3; 6. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 1'51"3; 7. Rusce-Farnocchia (Volkswagen Polo R5) a 2'17"1;

8. Lindholm-Korhonen (Hyundai i20 R5) a 2'21"4; 9. Gilardoni-Bonato (Hyundai i20 R5) a 3'11"3; 10. Tosi-Del Barba (Skoda Fabia R5) a 3'47"8; 11. Razzini-Marcocchini (Skoda Fabia R5) a 4'12"1; 12. Marcucci-Gonnella (Peugeot 208 T16 R5) a 2'22"4.

GRUPPO RGT

RGT: 1. Falleri-Pop (Abarth 124) in 1.46'15"4.

GRUPPO RANZ

RIAN: 1. Limoncelli-Montavoci (Fiat 600) in 2.08'33"1.

RI8N: 1. Fichera-Duro (Suzuki Baleno Booster Jet) in 2.00'19"2.

GRUPPO RS

RS16: 1. Innocenti-Lenzi (Renault Twingo RS) in 2.05'31"7.

RS110: 1. Lunelli-Morelli (Suzuki Booster Jet) in 2.12'15"0.

GRUPPO RSP

RS115P: 1. "Rocky"-De Gaspari (Fiat 600) in 2.22'29"8.

IL CAMPIONATO

Piloti: 1. Basso 15 punti; 2. Campedelli 12; 3. Rossetti 10; 4. Breen 8; 5. Albertini 6; 6. Michelini 5; 7. Rusce 4; 8. Gilardoni 2.

2Rm: 1. Ciuffi 15 punti; 2. Panza-



CONTI EDITORE DIVISIONE AUTOMOTIVE.
DOVE CORRONO LE EMOZIONI.

Abbonati all'Edizione Digitale su
www.inmoto.it




OLTRE L'AVVENTURA

KTM 790 Adventure R. Arriva l'attesa enduro bicilindrica KTM, moto che sposta più in alto l'asticella dell'off-road nelle medie cilindrata. Una storia, quella austriaca, che si perde nel tempo e nella polvere delle gare africane

PRIMO PIANO

- BMW S 1000 RR • Moto Guzzi V85 TT • Kawasaki Versys 1000 SE
- Ducati Multistrada 950 S • BMW F 850 GS Adventure
- Honda CB500X / CB500F / CBR500R • Vespa GTS 300

OGNI MOTOCICLISTA HA LA SUA STRADA.

SCOPRI LA TUA OGNI MESE IN EDICOLA.




È IN EDICOLA IL NUMERO DI APRILE

ni 12; 3. Nicelli 10; 4. Perosino 8.
CIRA: 1. Albertini 15 punti; 2. Michellini 12; 3. Rusce 10; 4. Giardoni 8; 5. Razzini 6.
Costruttori: 1. Ford 12 punti; 2. Citroen 10.

COPPA RALLY 6

42° Rally il Ciocco

Il Ciocco (Lu), 22-23 marzo 2019

Assoluta: 1. Pinelli-Celli (Hyundai I20 R5) in 34'40"6; 2. Civelli-Tricoli (Skoda Fabia R5) a 37"3; 3. Pierotti-Milli (Skoda Fabia R5) a 1'03"3; 4. Della Maggiora-Favali (Skoda Fabia R5) a 1'14"4; 5. Gaddini-Innocenti (Renault Clio S1600) a 1'38"9; 6. Fanucchi-Portera (Renault Clio R3C) a 2'18"0; 7. Paperini-Fruini (Peugeot 208 R2) a 2'19"4; 8. Ciolli-Migliorati (Ford Fiesta R5) a 2'27"0; 9. Lucchesi-Checchi (Renault Clio S1600) a 2'35"7; 10. Iacomini-Demari (Ford Fiesta R5) a 2'36"0.

GRUPPO A

Classe A0: 1. Oliani-Piazzini (Fiat 600) in 38'55"7; 2. Maruccci-Magnani (Fiat 600 Kit) a 3'45"3.

Classe A5: 1. Lucchesi-Della Maggiora (Rover Mg Zr 105) in 42'09"8.

Classe A6: 1. Minardi-Barberio (Citroen C2 VTS) in 44'56"0.

Classe A7: 1. Ramacciotti-Lazzarini (Renault Clio W) in 39'40"8.

Classe S1600: 1. Gaddini-Innocenti (Renault Clio S1600) in 36'19"5; 2. Lucchesi-Checchi (Renault Clio S1600) a 56"8; 3. Lazzari-Cesaretti (Renault Clio S1600) a 1'15"2; 4. Zelko-Cecchi (Renault Clio S1600) a 2'02"5; 5. Sgadò-De Angeli (Renault Clio S1600) a 2'07"2.

Classe S2000: 1. Maruccci-Vellini (Peugeot S2000) in 39'05"3.

GRUPPO N

Classe N0: 1. Pellegrini-Soriani (Fiat 600) in 45'10"0; 2. Ferrarini-Cintolesi (Fiat 600) a 17"2.

Classe N1: 1. Meconi-Valenti (Peugeot 106 XSI) in 40'59"4; 2. Favero-Perrone (Peugeot 106 XSI) a 16"7; 3. Bertei-Bechelli (Rover Mg 105 Zr) a 3'04"5; 4. Rossi-Ercoli (Rover Mg 105 Zr) a 10'43"9.

Classe N2: 1. Bechelli-Forni (Peugeot 106 Rallye) in 39'45"7; 2. Serafini-Matteucci (Peugeot 106 GTI) a 13"5; 3. Summa-Panzani (Peugeot 106 Rallye) a 57"4; 4. Satti-Franchi (Peugeot 106 Rallye) a 1'08"1; 5. Pennisi-Gabrielli (Citroen Saxo VTS) a 3'14"1.

Classe N3: 1. Lombardi-Manfredi (Renault Clio Rs Light) in 37'52"2; 2. Santoni-Butelli (Renault Clio Rs Light) a 53"2; 3. Mancini-Giannelli (Renault Clio) a 58"0; 4. Bazzano-Foscarini (Renault Clio Rs Light) a 3'42"0; 5. Dell'Amico-Brugiati (Renault Clio Rs Light) a 3'55"5; 6. Particelli-Della Pina (Renault Clio Rs Light) a 4'49"6.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Paperini-Fruini (Peugeot 208 R2) in 37'00"0; 2. Nesti-Bertagna (Citroen C2 VTS) a 1'13"2; 3. D'Arcio-Filippini (Peugeot 208 VTI) a 1'15"8; 4. Bozzoli-Morotti (Peugeot 208 R2) a 1'25"7; 5. Perna-Favali (Peugeot 208 R2) a 2'00"8; 6. Ambrosio-Della Valle (Citroen C2 VTS) a 3'40"4.

Classe R3C: 1. Fanucchi-Portera (Renault Clio R3C) in 36'58"6; 2. Bindi-Vecoli (Renault Clio R3C) a 43"6.

Classe R5: 1. Pinelli-Celli (Hyundai I20 R5) in 34'40"6; 2. Civelli-Tricoli (Skoda Fabia R5) a 37"3; 3. Pierotti-Milli (Skoda Fabia R5) a 1'03"3; 4. Della Maggiora-Favali (Skoda Fabia R5) a 1'14"4; 5. Ciolli-Migliorati (Ford Fiesta R5) a 2'27"0; 6. Iacomini-Demari (Ford Fiesta R5) a 2'36"0.

COPPA RALLY 4

34° Rally Bellunese

Belluno, 23-24 marzo 2019

Assoluta: 1. Signor-Bernardi (Skoda Fabia) in 49'53"8; 2. Peruch-Budoia (Skoda Fabia) a 1'04"5; 3. Righetti-Stizzoli (Citroen Ds3) a 1'14"2; 4. Tabarelli-Marchiori (Citroen C3) a 1'24"7; 5. De Cecco-Campeis (Hyundai I20) a 1'36"7; 6. Menegatti-Cracco (Skoda Fabia) a 1'51"4; 7. Luise-Handel (Skoda Fabia) a 1'53"9; 8. Gentilini-Pollet (Skoda Fabia) a 2'13"8; 9. Vian-Vetteretti (Ford Fiesta) a 2'18"4; 10. Sandel-Mosena (Ford Fiesta) a 2'43"1.

GRUPPO A

Classe A5: 1. Signorotto-Pavan (Peugeot 205 Rally) in 1.00'36"3; 2. Barnaba-Andriollo (Fiat Panda) a 39"8.

Classe A6: 1. D'Agostini-D'Allo (Peugeot 106 S16) in 55'42"4; 2. Camponogara-Confente (Peugeot 106) a 6"7; 3. Fanton-Contado (Peugeot 106) a 2'06"6; 4. De Paoli-Simioni (Citroen Saxo) a 2'30"7; 5. Zinutti-Zinutti (Peugeot 106) a 2'39"2; 6. Burigo-Da Rold (Opel Corsa Gsi) a 2'48"6; 7. Miranda-De Felice (Peugeot 106) a 3'34"7; 8. Pongan-Mazzucato (Peugeot 106 S16) a 1'14"1.

Classe A7: 1. Scettri-Barison (Renault Clio Williams) in 58'13"0.

Classe S1600: 1. Zanon-Piceno (Renault Clio S16) in 55'10"4; 2. Sanvito-Muffatti (Renault Clio) a 5'54"2.

Classe S2000: 1. Liburdi-Colapietro (Peugeot 207) in 54'29"3.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Santellani-Cacitti (Peugeot 106 Rally) in 1.06'19"7.

Classe N2: 1. Curto-Pizzol (Peugeot 106) in 56'31"8; 2. Ghion-Gambasin (Peugeot 106 Rally) a 24"0; 3. Micheletto-Mele (Peugeot 106 Rally) a 2'26"5; 4. Farronato-Parise (Peugeot 106) a 2'42"3; 5. Modolo-Gecchele (Citroen Saxo) a 2'46"9; 6. Bertolutti-Codromaz (Peugeot 106 S16) a 2'57"0; 7. Callegaro-Gilli (Peugeot 106 Rally) a 5'24"6; 8. Peterlin-Ronzani (Peugeot 106) a 5'37"7; 9. De Stefani-Lazzer (Citroen Saxo Vts) a 11'35"3.

Classe N3: 1. Busin-Fenti (Renault Clio Rs) in 1.01'00"3.

Classe N4: 1. Busetti-Blaseotto (Subaru Impreza Sti) in 58'31"8.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Finotti-Doria (Peugeot 208) in 57'31"8.

Classe R3C: 1. Martinelli-Desole (Renault Clio) in 55'37"2; 2. Rampazzo-Sinigaglia (Renault Clio R3) a 2'20"6; 3. Saioni-Andrian (Renault Clio Rs) a 5'16"1.

Classe R3t: 1. Paris-Benellini (Renault Clio R3) in 55'45"7.

Classe R5: 1. Signor-Bernardi (Skoda Fabia) in 49'53"8; 2. Peruch-Budoia (Skoda Fabia) a 1'04"5; 3. Righetti-Stizzoli (Citroen Ds3) a 1'14"2; 4. Tabarelli-Marchiori (Citroen C3) a 1'24"7; 5. De Cecco-Campeis (Hyundai I20) a 1'36"7; 6. Menegatti-Cracco (Skoda Fabia) a 1'51"4; 7. Luise-Handel (Skoda Fabia) a 1'53"9; 8. Gentilini-Pollet (Skoda Fabia) a 2'13"8; 9. Vian-Vetteretti (Ford Fiesta) a 2'18"4; 10. Sandel-Mosena (Ford Fiesta) a 2'43"1.

GRUPPO RS

Classe Rs14: 1. Bernardi-Vello (Peugeot 106 Rally) in 1.13'21"2.

Classe Rs16: 1. Bergamini-Colombini (Peugeot 106) in 1.01'53"2.

Classe Rsd20: 1. Marcon-Barazzutti (Alfa Romeo 147 Jtd) in 1.04'23"5.

GRUPPO RS

Classe Rs16p: 1. Visentin-Corradini (Opel Adam) in 1.04'36"5.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... Parte una nuovissima iniziativa in casa Snp, e si chiama **E-Selezione Italian Championship**. Nella prima prova di Gennaio, a primeggiare sono stati Salvo Vasta, cat. Under 15, ed Osvaldo Risiglione, cat. Over 15. Nel mese di Febbraio invece, sono stati Simone Di Marco ed Antonio Vasta, i migliori della U.15. Nella O.15, è stato il pilota-istruttore, Tomas Calvagni, tra l'altro, pluricampione della Sn1, a sveltare su tutti. Vuoi saperne di più sulla E-Selezione? Contatta la segreteria scrivendo a: selezione nazionale@alice.it

La Selezione Nazionale Piloti, può essere seguita su facebook/selezione nazionale piloti, o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).

RIVISTE

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

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

AUTO SPRI NT

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero B: BPIITRXXX).

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'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via

Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 - Roma

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30

giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio

dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento

UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore

S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227111 - fax 051-6227309. Responsabile del

trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO

ALLA FIEG FEDERAZIONE

ITALIANA EDITORI GIORNALI

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti
Diffusione Stampa



Pattuglia italiana a Imola F.1 1979, gara non iridata: in alto da sinistra, Brambilla, Patrese, Agostini, Giacomelli e, infine, De Angelis e Gabbiani



SUTTON-IMAGES.COM

OBIEZIONI SULL'IDEA DI CATALOGARLI PER LUOGO DI NASCITA

Il club **italiani** in Formula Uno

Bello il servizio sulla provenienza geografica dei piloti italiani in F.1, è un giochino mentale che molti appassionati fanno o hanno fatto, e auguri a Giovanazzi. Ma consentitemi due osservazioni. Dubito che Biondetti si ritenesse sardo, o Bandini libico, o il bresciano Gabbiani si ritenga piacentino e l'abruzzese Liuzzi pugliese, a volte si nasce nell'ospedale "sbagliato". Mio figlio è nato a Parigi ma a tre mesi di vita era già in Italia, non si sente affatto francese, non parla una sillaba di quella lingua e anzi i francesi gli stanno cordialmente sulle balle.... E poi - pur comprendendo che si trattava solo del Mondiale e quindi post 1950 - perché non aggiungere due righe per ricordare i grandissimi non dico della preistoria ma almeno degli anni '20 - '30: il milanese Ascari padre, il mantovano (per pochi chilometri) Nuvolari, il novarese (idem) Varzi? Buon lavoro

Paolo Poletti

Considerazioni per lo più calibrate, le sue. E anche costruttive. Senonché Gabbiani è davvero piacentino. Il punto è un altro. Quando si pubblicano analisi si-

mili, in uno spazio limitato e col dovere di sintetizzare al massimo i concetti, bisogna battezzare un criterio semplice e valido per tutti, altrimenti non si va da nessuna parte. Perché per essere sviscerato dovutamente e senza lasciare spazio a dubbi o distinguo, l'argomento meriterebbe un libro, non certo qualche paginetta. Quindi è vero che diversi sono nati da una parte ma appartengono col cuore all'altra, ma è anche vero che per la stragrande maggioranza degli altri il luogo in cui hanno visto la luce fa anche fede sull'appartenenza geo-socio-culturale successiva.

NON HA SENSO PUNZECCHIARLO

Vettel va coccolato

Invece di pensare alle fesserie del tipo Lina, Ofelia, Veronica o Clotilde, Vettel farebbe buona cosa pensare al mondiale cestinato nel 2018. Pensi ai quattro mondiali che ha ricevuto in regalo. Rispetti gli avversari. Ormai in F.1 ce ne sono molti e migliori di lui. Stia serio. E la Ferrari farebbe bene a ricondurlo nella sua giusta dimensione.

Marco Girardi

Essù, anche no. Andiamo cercando un campione che sappia anche giocare e sgrammatizzare, uscendo dal ruolo ingessato della comunicazione di plastica, poi, quando c'è qualche segnale di verace giocosità, spariamo a zero? Caro Marco Gilardi, è ben chiaro l'intento del tifoso che vorrebbe più sostanza e meno cinema, così come il cuore del ferrarista che non vede l'ora di scrivere altre pagine gloriose, però facciamo così: concediamo la licenza di sorridere coi nomi delle sue monoposto ribattezzate a Vettel, sperando che ciò sia una base per svolgere bene il suo lavoro, al volante di una Ferrari SF90 auspicabilmente all'altezza della storia del Cavallino: Okay?

DOPO IL GP D'AUSTRALIA F.1

Mission ...cambiata?

Buttiamola sul ridere: dopo il Gp Australia cambia il title sponsor della Scuderia Ferrari: da "Mission Winnow" a "Mission Io Speriamo Che Me la Cavo"! Cordiali saluti e sempre complimenti per gli articoli, divertenti, istruttivi ed illuminanti. Buona F.1 2019 a tutti!

Aldo Pavoni

Ecco, mai prendere le cose troppo sul serio, innanzitutto. Grazie, caro Aldo. È un ottimo modo per affrontare la realtà e attendere ulteriori indicazioni per il mondiale, in arrivo dal prossimo weekend del Bahrain.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto**, **Sutton-Images**, **Bettiol**, **Getty Images**, **Fuggiano**
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Coggi**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Paolo Filisetti**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Diego Fundarò**, **Alessandro Gargantini**, **Marco 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 **IN MOTO**

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

AUTO DI APRILE È IN EDICOLA



TUTTE LE NOVITÀ DEL

SALONE DI GINEVRA

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

LE NOSTRE PROVE

IL CONFRONTO TRA
INSIGNIA, 508 E STINGER

CAR OF THE YEAR 2019

JAGUAR I-PACE



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

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.

auto

NON PERDERE
IN EDICOLA
LO SPECIALE PORSCHE