

FORMULA E C'È SUBITO LA BMW IN POLE NEI PRIMI TEST COLLETTIVI A VALENCIA

BELG 6,00 € - MC, CÔTÉ D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - F. 5,50 €
CH. OT. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 43

Anno LVIII Settimanale 22-28 ottobre 2019

3 Euro (Italy only)

**IN EDICOLA
DAL 19 OTTOBRE
UN NUOVO NUMERO
DI AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION**



SUTTON-IMAGES.COM



ESCLUSIVO

CUORE FERRARISTA

Lapo Elkann da supertifoso ci svela perché ama il trionfo di Monza, i talenti di Charles e Seb più lo stile di Binotto





Piacere di guidare

AFFRONTA L'INVERNO PARTENDO DALL'ESSENZIALE.

TAKE CONTROL. RUOTE COMPLETE INVERNALI BMW
CON PNEUMATICI STELLATI.

Gli **Pneumatici Stellati** sono gli unici che ti garantiscono sempre il **massimo della sicurezza**, perché sono progettati dai migliori specialisti del settore per adattarsi al meglio a **ogni modello BMW**.

Approfitta delle **offerte esclusive** che ti abbiamo riservato.

SCOPRILE NEI CENTRI BMW SERVICE ADERENTI O SU [PNEUMATICI.BMW.IT](https://www.pneumatici.bmw.it)



Kimi & Lapo, che Cuori da corsa!

Continua ad andare forte Kimi Raikkonen. Anche con le parole. «Non mi piace lo champagne, preferisco bere una birra fresca. E, siamo onesti, sul podio lo champagne non è una grande cosa, perché solitamente è troppo caldo». Intervistato dalla televisione tedesca RTL in occasione dei suoi primi 40 anni, all'ultimo campione del mondo della Ferrari, ora in Alfa, è stato chiesto se si sente un uomo felice e lui ha replicato: «Perché non dovrei esserlo? I giorni passati con i media e i giornalisti non sono così felici, sono giorni senza un vero perché. Ma nella vita in generale sì, sono felice. Non cambierei le cose nemmeno se potessi, ho sempre fatto tutto a modo mio, sia per i buoni momenti sia per i peggiori. Non so come voi possiate definire il successo, ma io sono felice di come sta andando. Nelle corse potrei essere più competitivo, ma non è la cosa più importante nella vita: ho una famiglia e sono tutti in salute, e questo è quello che conta. Corriere è una pic-

cola parte della vita, e prende solamente molto tempo».

Così, mentre il Mondiale di F1 sbarca in Messico sull'onda del titolo Costruttori appena riconquistato dalla Mercedes e con la festa di Lewis Hamilton lì a un passo, quasi palpabile, sullo sfondo, ma non a margine, rimangono le parole del finlandese, molto meno Iceman di quel che si pensi, estremamente diretto, schietto e genuino.

Genuina è anche la passione che emerge dalle parole di Lapo Elkann, al quale abbiamo dedicato la cover di questo numero di Autosprint, perché è un manifesto di un vero cuore da corsa che il nostro Mario Donnini ha intercettato e soprattutto intervistato alla Targa Florio. Leggetela, perché ne vale la pena! Intanto dallo scorso 19 ottobre è in edicola un nuovo numero di Autosprint Gold Collection

sulle Grandi Sfide tra vetture nelle corse. Un volume che si sviluppa su 14 racconti e su 132 pagine corredate da foto inedite e storie tutte la rileggere e rievocare. ●



**È IN EDICOLA
DAL 19 OTTOBRE
UN AUTOSPRINT
GOLD
IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 14 VERSO GP MESSICO LAPO CUORE FERRARISTA
- 18 VERSO GP MESSICO QUEI TEST CHALLENGE
- 20 VERSO GP MESSICO LEWIS, QUASI CI 6
- 24 VERSO GP MESSICO MERCEDES BELLA STORIA
- 30 VERSO GP MESSICO LECLERC È VERA ASCESA
- 36 VERSO GP MESSICO ALBON BELLA SCOPERTA

VELOCITÀ

- 40 PRIMO PIANO TORO ZECCHINO
- 42 STORIE AMERICANE PIER GUIDI
- 44 PRIMO PIANO PASSIONE ROSSA
- 45 IL RICORDO L'ADDIO A COWAN
- 52 RIVIVE "A CURSA" TARGA POESIA DI SICILIA
- 58 INTERVISTA DAVID SCHUMACHER
- 60 FORMULA REGIONAL VESTI CHIUDE LA STAGIONE
- 61 F4 HAUGER IL CANNIBALE
- 62 GT TRICOLORE STELLA A DUE PUNTE
- 64 TCR ITALY CUPRA ASSO PIGLIATUTTO
- 68 CIVM SCORPACCIATA DI FAGGIOLI
- 76 FORMULA E BMW APRE LA STAGIONE 6

RALLY

- 45 LUTTO ADDIO A COWAN
- 46 MONDIALE MATCH BALL TANAK
- 50 L'INTERVISTA LUCKY SETTANTA MI DA TANTO

RUBRICHE

- 8 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 12 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 28 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 32 DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 56 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 70 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82 POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ**

FEBBRAIO _____ LAUDA 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ 15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F1

AGOSTO _____ FERRARI MUNDIAL
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



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



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

**A NOVEMBRE
LA DECIMA USCITA**

"ALFA ROMEO"

**AUTO
SPRINT**



**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*
GRANDI SFIDE - VOLUME 2**



UNO SPECIALE IMPERDIBILE



ACTUALFOTO

Bolidi anima e cuore

È IN EDICOLA DAL 19 OTTOBRE UN NUOVO NUMERO DI AUTOSPRINT GOLD COLLECTION STAVOLTA DEDICATO ALLE GRANDI SFIDE TRA VETTURE NEL MONDO DELLE CORSE

L'appassionato di Motorsport rispetto a quello del calcio parte con un vantaggio immenso, perché, oltre che per i protagonisti della sfida, può provare sentimenti infiniti anche per lo strumento di lotta e per il terreno della stessa.

Un calciologo può adorare i suoi campioni, ma non certo il pallone in sé o il rettangolo verde di gioco, perché, quanto a sfere e manti erbosi, in fondo uno vale l'altro. Semmai, certi stadi hanno un fascino e altri no.

Ma la verità è che il race fan si muove in un universo altro e infinitamente quanto infinitesimamente complesso, di cui va giustamente orgoglioso.

Dai, su, da noi non c'è un pallone che sfreccia a centoventi chilometri all'ora ma bolidi che vanno quasi al triplo della velocità e che fanno innamorare tanto quanto chi li guida che chi li ammira. Per non parlare di circuiti o tracciati di una prova spe-

di **Mario Donnini**

ciale da culto.

La verità è che nel mondo delle corse di roba acciappante cui dedicare l'anima ve n'è tanta, se non troppa.

Per carità, ciascuna disciplina sportiva merita rispetto e meraviglia, ma quella del motore porta in sé il vanto d'essere una delle galassie più complesse e straricche di componenti mitizzabili e lucenti. Al punto che, a ben guardare, l'entità più amata non ha niente - ovvero ha fin troppo - di umano e, statistiche alla mano, risponde al nome di Ferrari e per simbolo reca un Cavallino Rampante. Ma la Ferrari è solo una stella, certo la più sfavillante, nella galassia dell'automobilismo che di nove e supernove ne annovera a dismisura.

Così eccoci qui, in pratica, dopo il numero di Autosprint intitolato "Uomini Contro" a questo che potrebbe essere parimenti didascalizzato con la dizio-



LAT



ACTUALFOTO



LAT

ne di "Bolidi contro", anche se in cover trovate la formula più chiara, magnetica e inequivocabile di "Grandi sfide".

In altre parole, a duelli, evoluzioni, storie di uomini che fanno di tutto per non sbagliare sembrando macchine sommiamo qui vetture che flettono, soffrono, mutano e gemono nella sfida, rombando e dando il meglio, tanto da umanizzarsi. Provando e regalando sensazioni quasi proprie di un essere vivente, in una sorta di "Blade Runner" cinematograficamente adattato all'universo racing, all'interno del quale il metallo sfrecciante segue tendenzialmente il destino degli androidi di Ridley Scott mutati da Philip K. Dick.

Sfide che durano una stagione, un attimo o una vita. Addirittura ben più di una vita, come quella che contrappone Ferrari e McLaren, ovvero il Cavallino Rampante con la Lotus.

14 RACCONTI SU 132 PAGINE

Dalla Formula Uno ai rally, dai prototipi alle sfide impossibili, il numero 9 di Autosprint Gold Collection si sviluppa su 14 racconti su 132 pagine corredate da foto inedite e storie che scaldano il cuore da corsa

Troverete questo e altro, nelle pagine che seguono, tra marchi e modelli che hanno fatto la storia della F.1, entrando in zona leggenda, anche e soprattutto divenendo parte integrante della nostalgia di ciascuno di noi.

E, attenzione, in questo speciale per scelta non c'è affatto il dogma della completezza, bensì solo quello del tratto fuggevole ma sincero. Cioè, non troverete mica tutto, ma incontrerete di tutto. Non solo la F.1 ma anche i rally, dalla entusiasmante sfida Audi vs Lancia con tanto di ricognizione da brivido nell'era dei mostri del Gruppo B, senza trascurare, per tornare ai circuiti, alla stagione breve ma intensa delle Silhouette Gruppo 5..

Poi ci sono le variazioni sul tema, i ghirigori strani e esagerati del Motorsport. Come la tenzone infinita per il record di Velocità terrestre. Roba un po' all'americana, ma non solo. Con storie acchiappanti, sorprendenti, ricche di pathos e anima, anche se manca il confronto diretto e a vista e i tentativi di primato assoluto proprio per questo appaiono ancora più drammatici e strappacuore.

Insomma, questo secondo volume di Autosprint Gold dedicato ai duelli si presenta in modo inconsueto e va letto gustandolo con alcune avvertenze ma, state tranquilli, senza alcuna controindicazione.

Di fondo c'è un'idea, giusta, sbagliata ma pur sempre un'idea. Quella di cominciare a raccontare i bolidi da corsa abbandonando l'approccio ingegneristico, ultratecnico e quasi paraginologico proprio degli esperti tout court, intraprendendo una strada diversa, più emotiva e certamente a oggi meno battuta. Anzi, quasi vergine. Quella della scoperta del fascino della macchina, dell'ordigno da corsa, della freccia dotata di ruote quasi fosse sempre più accostabile alla sensibilità, alle sensazioni e alla vicissitudini esistenziali dei suoi stessi creatori. In poche parole, agendo narrativamente in controtendenza. In un'epoca in cui si fa di tutto per far sembrare gli uomini precisi, asettici e infallibili come macchine, noi, qui e ora, proviamo a salmoneggiare controcorrente, raccontando Case, casi e casotti che si sono scatenati nella fregola della pugna, in epoche diverse - ma non remotissime - del Motorsport, facendo coincidere la durezza della sfida con l'evoluzione tecnologica del momento, all'interno di un circolo virtuoso in grado di scrivere pagine narrativamente indimenticabili di agonismo e ingegno.

E allora vi auguro che questa sia una buona (ri)scoperta di macchine sognabili e sognate umanizzate nel racconto come i replicanti del film "Blade Runner", quelli che fanno dire al cacciatore Rick Deckard (alias Harrison Ford) «...Tutto ciò che volevano erano le risposte che noi tutti vogliamo: da dove vengo? Dove vado? Quanto mi resta ancora?...».

Bentornati dunque nel mondo delle cose e delle Case che da sempre rimpiangerete.

State per rileggere cose che voi umani immaginate benissimo. Perché amando certe corse e certi film, sai benissimo che non c'è niente di più caldo, innamorante e vero di una macchina che esprime la sua pulsione alla sublimazione sol per questo rivelando a tratti umanissime e romantiche fragilità.

Buona lettura. ●



IL FLOBERT



di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

VERSO IL GP MESSICO

Gioco più che maschio

IL CONTATTO TRA LECLERC E VERSTAPPEN A SUZUKA È L'ESEMPIO DI QUANTO SIA DIFFICILE E FATIGOSO ASSICURARE UNA GIUSTIZIA CHIARA E SOPRATTUTTO TEMPESTIVA A QUESTA F1

eken ★ Heineken ★

” AL DI LÀ DI RAGIONE E TORTO, COLPISCE NEL CONTATTO TRA MAX E CHARLES LA DIFFERENZA TRA IL PRIMO APPROCCIO DEI COMMISSARI E IL SEGUITO...



Divergenze

Persino noi, qui al Flobert, abbiamo discusso a proposito dell'incidente Verstappen-Leclerc a Suzuka. Da una parte c'è il ferrarista che ha perso la macchina colpendo la Red Bull; dall'altra c'è che superare in quel punto è cosa mai vista. Di certo siamo ancora in alto mare sul tema sanzioni. La differenza tra un normale incidente di gara e una manovra scorretta resta un tema piuttosto aleatorio. Tanto è vero che gli stessi commissari hanno offerto due versioni opposte della collisione: nessuna sanzione in un primo tempo; sanzione per Leclerc successivamente. Anzi, doppia sanzione. Anche su questo punto la discussione resta aperta. Quando va punito un pilota che resta in pista con la macchina danneggiata? Come mai non viene punito chi torna verso i box con una gomma forata e poi sfilacciata che spacca il fondo? Mah. Non si finisce mai di imparare da chi governa i Gp...

Anticipi

Siamo arrivati al colmo, con la Fia che controlla i disegni sui caschi per sincerarsi che non snaturino gli stilemi d'origine che – giustamente – caratterizzano ogni pilota. Poi si va in Giappone e la bandiera a scacchi, segnalata anche da pannelli luminosi, viene esposta con un giro d'anticipo, al 52° anziché il 53°. E la Fia che cosa fa? "Apre un'inchiesta", come oramai si dice, per soprassedere e prender tempo in tutti i casi della vita. Eppure è un fatto grave, che ha regalato punti e soldi a qualcuno (Perez, ritirato all'ultimo giro e poi riammesso) togliendoli a qualcun altro (Hulkenberg) che aveva davvero visto il traguardo. Un fatto incredibile e inconcepibile per una federazione che bacchetta tutti e accetta senza batter ciglio che vengano eliminate le graditissime ombrelline perché mostravano gambe e un po' di seno, preferendo mostrarci le gambe e i pettorali dei meccanici. Il problema di Suzuka è uno: chi ha schiacciato il bottone che indicava anticipatamente la fine? L'inchiesta ce lo dirà. Se vorrà. Ma chi multa la Fia?

Fenomeno

Che combinano all'Alfa Sauber? Poco o niente verrebbe da dire osservando il rendimento delle vetture in pista, con Giovinazzi, tra l'altro sempre più spesso più veloce di Raikkonen in qualifica. Ancora una volta abbiamo a che fare, probabilmente, con un mezzo abbaglio. Ma come? Frederic Vasseur non era un fenomeno? La sensazione è che certe voci vengano messe in circolazione dai diretti interessati e poi, alla verifica dei fatti...beh, il panorama cambia un po'.

SUTTON-IMAGES.COM

MOMENTO DI CRISI IN ALFA ROMEO

A lato, il team boss Frederic Vasseur a colloquio col suo pilota Antonio Giovinazzi, in un momento non bellissimo per l'Alfa in F1. Nella foto grande, la toccata tra Charles e Max a Suzuka





Gentilezze

Un po' di classe e di educazione ogni tanto non fa male. Ma stupisce parecchio in un ambiente come la F.1 dove si ragiona a spallate e doppi giochi. Qualcuno si è ad esempio accorto quando, ad un certo punto del Gp del Giappone, Lewis Hamilton mentre faticava con le gomme medie ha acceso la radio ed ha detto precisamente al box: «*Mi potete per favore spiegare perché sono fuori dalla corsa?*». Hamilton aveva infatti compreso che avrebbe dovuto effettuare una sosta in più ai box e quindi la vittoria gli sarebbe stata preclusa. Nessun urlo, nessuna parolaccia. Quel "per favore" indica tante cose, cominciando dalla calma con la quale Lewis corre e la compostezza che ha sempre nei confronti di chi gli fornisce la macchina, anche se qualche volta lo sottrae (volutamente, per favorire Bottas?) dalla lotta per il primo posto.

Dubbi

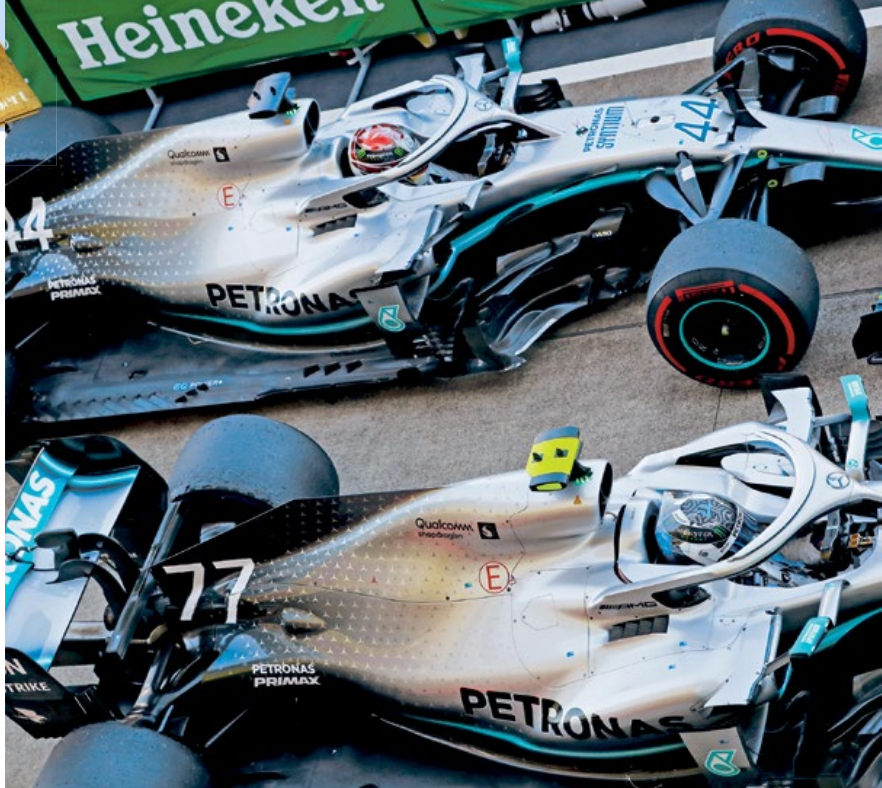
Hanno corso bene Albon e Gasly a Suzuka. E questa faccenda comincia a generare parecchi dubbi, a noi ma anche, crediamo, a molti appassionati. Le domande in circolazione sono un po' queste: è stato giusto investire gli abitacoli? Quanto vale la prestazione di Albon con la Red Bull comparata a quella di Gasly con la Red Bull? Difficile rispondere anche considerando le difficoltà del francese ad inizio stagione. Ma, forse, servirebbe un filo di pazienza, sempre, magari evitando di fare come nel calcio, con allenatori capaci ma cacciati dopo tre partite storte.

Carineria

Prima delle prove del venerdì di Suzuka, Hamilton aveva lanciato una frecciata a Sebastian Vettel, nell'ambito di quelle dispute dialettiche che si fanno per la solita guerra psicologica tra rivali: «*Vettel non è più la prima guida della Ferrari*». A parte che poi Vettel si è tenuto dietro Lewis impedendo alla Mercedes di fare la doppietta, alla conclusione della gara, intervistato dai giornalisti sull'imminente sesto titolo mondiale piloti che cadrà sulle spalle di Hamilton, Seb è stato squisito: «*Giusto che sia così, Lewis se lo merita*». Ma nessuno ci toglie invece dalla testa che lo stesso Hamilton sia in preda al voltastomaco ogni volta che incrocia Nico Rosberg. Perché senza lo "sgarbo" che gli fece nel 2016, oggi Hamilton sarebbe a un passo dall'egualgiare Schumacher...

Coppie

I giornali scandalistici sono pieni di coppie che si giurano amore eterno o qualcosa di simile, come Ambra Angiolini che ha svelato i perché si sia messa con Massimiliano Allegri, l'ex allenatore pluritolato della Juventus. O anche di come sia scoppiata la coppia composta da un celebre cantante e una avvenente modella. Adesso c'è Binotto che senza remore dichiara: «*Abbiamo la coppia più bella*», intesa naturalmente quella composta dai suoi piloti, Charles Leclerc e Sebastian Vettel. Siete anche voi dell'avviso che sia davvero così o magari avete il dubbio che la coppia migliore sia quella com-



LAT

MERCEDES SUGLI SCUDI

Sopra, Bottas e Hamilton coppia perfetta alla Mercedes 6 volte iridata tra i Costruttori. In basso, Albon, Verstappen, Gasly e Kvyat, i Red Bull boys, coi secondi declinati in chiave Toro Rosso. In basso a destra, le Renault non sempre... entusiasmanti e, in alto, Vettel in compagnia di Hamilton

posta da Bottas e Hamilton o Hulkenberg-Ricciardo? Scriveteci.

Insofferenza

Le qualifiche mattutine, fagocitate dalla corsa nella stessa domenica, hanno confinato nel limbo sia l'incidente sia le successive dichiarazioni di Robert Kubica a proposito del team Williams. Ovviamente il rapporto tra le parti è ormai rotto e crediamo che Robert abbia taciuto per mesi le proprie sensazioni (e i propri timori) circa l'approssimazione che regna nella squadra. Come al solito qualcuno ha pensato ad una polemica tardiva ma la verità crediamo sia un'altra: chi dentro la Williams ha voglia di riflettere e considerare lo stato delle cose in modo da porre rimedio ad una deriva vergognosa? Kubi-

GETTY IMAGES





SUTTON-IMAGES.COM

ca, partente o meno, non parla mai a caso. E il fatto che abbia messo sotto accusa il team a noi è parsa una dichiarazione fatta per il bene del team stesso, del quale non farà più parte. Purtroppo anche per la stessa Williams.

Smentite 1

Ha tenuto banco su Repubblica nei giorni scorsi la notizia di Stefano Domenicali candidato dal presidente del Coni con Malagò numero 1 del comitato che gestirà i Giochi Olimpici di Milano-Cortina. Essendo la questione intrisa di risvolti politici, si è immediatamente scatenata una disputa mediatica senza confini né (quasi sicuramente) accenni di verità. Domenicali, che a quanto abbiamo letto è amico di Malagò, ha smentito addirittura di essere stato contattato, per cui certamente non si occuperà di Olimpiadi, avendo altre cose da fare in Lamborghini. Vedremo chi verrà nominato, tra scoop e polemiche.

Smentite 2

Negli stessi giorni in cui si dava Domenicali in divisa a 5 cerchi, l'agenzia Bloomberg pubblicava la notizia che il Gruppo Volkswagen sarebbe pronto a considerare la vendita della Lamborghini. Anche in questo caso un portavoce della Casa tedesca ha smentito con decisione l'indiscrezione: «Sono speculazioni infondate», è stata la replica. Del resto, i conti di Sant'Agata sono ottimi e l'azienda è lanciata. O forse è proprio per questo che oggi la Lamborghini potrebbe essere più appetibile che mai.

Onestà

Valtteri Bottas è un ragazzo molto educato, sensibile, schietto. Quando gli è stato chiesto come mai il divario di punti tra lui e Hamilton sia davvero rilevante, ha risposto allargando le braccia: «È solo colpa mia, Lewis è stato più consistente di me nel corso del campionato». Un altro avrebbe accampa-

to mille scuse, le preferenze del team per il compagno, oscure macchinazioni tecniche. Bottas no. Ed è per questo che ci piace.

Scrittura

Quando il venerdì sera è stato comunicato alla comunità della F.1 che il giorno successivo non ci sarebbero state le qualifiche del Gran Premio del Giappone e che era meglio, per ragioni di sicurezza, rimanere chiusi in albergo al riparo dalle insidie del tifone Hagibis, la stampa si è subito scatenata per scoprire che cosa avrebbero fatto i piloti nell'imprevisto giorno di vacanza. Max Verstappen è apparso davvero sconcertante quando ha dichiarato che avrebbe giocato tutto il tempo alla PlayStation: possibile che abbia una vita così vuota? Vettel invece ha fatto una dichiarazione strana: «Di sicuro non toccherò il computer, starò nella mia camera d'hotel a leggere e a scrivere». Leggere ci sta, ma scrivere? A mano? E a chi, poi? A meno che non stia vergando il primo capitolo di un libro sulla sua carriera...

Rimedi

La Renault, che come gruppo sta vivendo avvicendamenti ai vertici dovuti al ciclone che ha spazzato via il presidente Carlos Ghosn, continua ad apparire come la cenerentola della F.1 dando la sensazione di essere un colosso senza testa, che vive dei proclami costantemente disattesi dei suoi responsabili. In Italia ci sarebbe già stata la rivoluzione sul tema, in Francia no e beati loro per la flemma e la pazienza. Adesso, dopo aver perso anche la McLaren (prima c'era stato il voltafaccia di Red Bull e altri) la Renault spera nell'arrivo di nuovi team per fornire loro le Power Unit. Che tristezza vedere un marchio così prestigioso per la F.1 e per i mercati, ridotto in questo modo...

Nanni

Ci ha lasciati Nanni Galli, pilota di ottimo livello sia con le Alfa nelle gare GT e di durata, sia in F.1 negli anni Settanta, con puntata in Ferrari nel '72. Era una persona simpatica, gentilissima, preziosa, un bravo imprenditore tessile (nato a Bologna il 2 ottobre 1940 ma da sempre residente a Prato), protagonista della entusiasmante avventura in F.1 della Tecno, macchina realizzata dai fratelli Pederzani proprio a Bologna, al pari di molte altre che hanno animato le gare per monoposto in quell'epoca magnifica. Un pensiero, dunque, con l'invito a scoprire la storia di questo campione per chi ha meno anni di noi, con la certezza di offrire un consiglio prezioso. ●

UN PENSIERO
E UN INVITO
A RICORDARE
E A RISCOPRIRE
LA STORIA
DEL COMPIANTO
NANNI GALLI,
PILOTA
FORTISSIMO
E PERSONA
MOLTO
SIMPATICA

SUTTON-IMAGES.COM





Negli anni '80 c'era una nota pubblicità di un olio che, come slogan, utilizzava una frase diventata simbolo nella quotidianità dei quarantenni di allora, ma anche di oggi, allora bambini. Dino Zoff, portiere della nazionale e campione del mondo nel 1982, proprio a quarant'anni, ne era uno dei testimonial, insieme all'interprete principale, Nino Castelnuovo, oggi 83 enne. Simbolo dello spot era il salto della staccionata. Beh è incredibile pensare come in quegli anni in effetti un quarantenne poteva sembrare già sul "viale del tramonto" e visto come un "vecchio", mentre il quarantenne di oggi viene considerato alla sua prima giovinezza.

Simbolo ne è proprio Kimi Raikkonen che, tornando la dove ha iniziato 18 anni fa e mezzo, in Sauber, oggi Alfa, ha riscoperto il modo per divertirsi senza le pressioni del risultato a tutti i costi.

In Messico correrà, per la prima volta, da quarantenne. Non una novità per la F.1 se si pensa che il più anziano vincitore fu Fa-

**FRESCO QUARANTENNE
KIMI RAIKKONEN
RAPPRESENTA ANCORA
UN ESEMPIO ANCHE SE
CONTINUA A FAR DIVIDERE
GLI APPASSIONATI**

Quarant'anni e non sentirli?

LA PRESSE

gioli con i suoi 53 anni, ma parliamo degli anni '50. È sicuramente merce più rara vedere oggi quarantenni al volante della F.1. Ultimo, in ordine di tempo, è stato Michael Schumacher, l'ultimo quarantenne ad andare a punti e ad andare a podio, 7 anni fa a Valencia. Bisogna andare addirittura al 1994 per vedere uno che evidentemente non ha risentito del peso dell'età, vincere un Gp. Nigel Mansell, al Gran Premio d'Australia fece pole e vittoria entrando così, nel ristretto club degli oltre quarantenni vincenti, sono in 10 e in quello ancor più esclusivo dei polemen, nel quale sono addirittura solo in 5: Farina (47 - 1954), Fangio (46 - 1978), Brabham (44 - 1970), Andretti (42 - 1982) e appunto Mansell. Ad onore del vero ci starebbe anche Schumacher a Monaco quando per una penalità

già decisa gli è stata tolta la pole di Monaco. Raikkonen difficilmente potrà entrare nel club dei 10 vincitori, dopo i 40, dei 5 polemen e dei 25 a podio, ma può entrare in quello, meno esclusivo, ma significativo, dei quarantenni a punti.

Ma questa è la vera domanda: è vera gloria? Cioè Kimi sta davvero facendo quello che ti aspetti da un campione del mondo? Sì! Guardando alla classifica e al confronto con Giovinazzi chiaramente sì, ma da dopo le vacanze non ha chiuso una gara a punti, delle 5 disputate, sempre battuto da Antonio in qualifica e ha sbattuto malamentea Monza per due volte ed è stato protagonista di un incidente in una spenta, per lui, Singapore. Quindi qual è il vero Kimi? Quello della prima parte che con anche l'orgoglio di far vedere chi fos-

se, ha fatto un gran bel lavoro per l'Alfa o questo? Montezemolo direbbe che dopo le vacanze estive Kimi ha mandato in pista suo fratello, come fece nel 2009, prima di appiedarlo. Ma quella è un'altra storia. Quella di oggi passa un po' sotto silenzio. Quando gli anni passano sono tre le cose che ti consentono di stare al top più del fisico e l'adattamento alle tecniche che cambiano: le motivazioni, il piacere e la testa. Kimi ha le stesse motivazioni di inizio stagione o fatto il suo sì è messo a vivere di rendita? Ma a che pro, nel caso? Sta facendo altri pensieri e ha più piacere a fare altro?

Probabilmente lo vedremo al via anche nel 2020, ha un contratto, ma ultimamente, anche con sapiente regia della stampa tedesca, pro Hulkenberg, si è sparsa la vo-



KIMI VERSO IL MESSICO CON 31 PUNTI IN GRADUATORIA

40 anni compiuti lo scorso 17 ottobre, un titolo iridato in carriera e 21 Gp conquistati, Kimi Raikkonen quest'anno ha ottenuto per ora 31 punti, tutti incamerati nella prima parte del Mondiale 2019 che l'ha visto tornare alla Sauber, ora Alfa, lì dove aveva iniziato la sua carriera in F1



”
**TORNANDO
 LA DOVE
 HA INIZIATO
 18 ANNI FA
 E MEZZO, IN
 SAUBER, OGGI
 ALFA, KIMI HA
 RISCOPERTO
 IL MODO
 DI DIVERTIRSI
 SENZA TANTE
 PRESSIONI**

ce che potrebbe decidere di ritirarsi. Per ora sono solo fake news, ma in effetti una cosa è cambiata nella quotidianità del fresco quarantenne Raikkonen. Durante le vacanze, cioè con papà finalmente a casa, il piccolo Robin Raikkonen ha iniziato ad andare in pista con il kart. Ha ancora solo 4 anni per carità c'è tempo, ma se sta iniziando una carriera stile papà allora va da se che il padre, potrebbe anche pensare di seguirlo full time. Anche perché se continua a stare in giro con la F.1, se non ad agosto, per il resto avrebbe ben poco tempo per accompagnarlo alle prime gare. Come scritto sopra c'è tempo, ma quando si è papà, a viaggiare tanto, si capisce che qualcosa, della crescita dei figli, per forza di cose, lo si perde. Sarebbe umano se anche l'uomo di ghiaccio ha ini-

ziato a pensare che si sta perdendo il momento più bello di suo figlio Robin, quello della scoperta. Kimi resta per cosa? Beh intanto uno stipendio fa sempre comodo e finché ti danno quei soldi perché rinunciarti? Ma ha le motivazioni per fare un anno come la prima parte e non l'ultima? Adesso sembra spento. Messico e Austin, dove ha vinto la sua ultima, ci daranno risposte importanti in tal senso perché sono entrambe piste dove Alfa dovrebbe tornare a lottare bene per i punti. Giovanazzi, da dopo la sosta, ha conquistato punti in 2 gare su 5 ed è sicuramente mosso da altre motivazioni. MBWOAH direbbe Kimi: "finché mi diverto vado avanti" lo ha detto, ma lo sta davvero ancora pensando? Oggettivamente si sta divertendo ancora? ●

PROSSIMO GP MESSICO



I PRIMATI

In qualifica: D. Ricciardo (Red Bull Rb14/Tag Heuer) 1'14"759 media 207,257 km/h
In gara: V. Bottas (Mercedes F1 w09 Ed Power + 2018) 1'18"741 media 196,776 km/h
Distanza: M. Verstappen (Red Bull RB13/ TAG Heuer, 2017) 1h36'26"552 media 189,970 km/h



27 OTTOBRE
 partenza alle ore **20.10**
 Circuito Fratelli Rodriguez
 4304 metri - 71 giri

GIOVEDÌ 24 OTTOBRE		
SkySportF1	F.1 Conferenza stampa piloti	18.00
VENERDÌ 25 OTTOBRE		
SkySportF1	F.1 Libere 1	17.00
SkySportF1	F.1 Libere 2	21.00
SkySportF1	PSC Libere	23.00
SABATO 26 OTTOBRE		
SkySportF1	F.1 Conferenza stampa Team Principal (differita)	00.30
SkySportF1	F.1 Libere 3	17.00
SkySportF1	PSC Qualifica	18.20
SkySportF1	F.1 Qualifiche	20.00
Tv8	F.1 Qualifiche differita	21.15
SkySportF1	PSC Gara-1	21.55
DOMENICA 27 OTTOBRE		
SkySportF1	PSC Gara-2	17.10
SkySportF1	F.1 Gara	20.10
Tv8	F.1 Gara differita	21.30
SkySportF1	F.1 Gara (replica)	23.00 1.00 4.00
SkySportF1	F.1 Race Anatomy	00.00

IL GP CON **AUTO SPRI NT**

Diretta delle prove e della gara da **venerdì 25 a domenica 27 ottobre** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

* La programmazione è aggiornata a domenica 20 ottobre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint



VERSO IL GP MESSICO

Lapo teosi del Cuore ferrarista

ELKANN È UN FIUME IN PIENA DI PASSIONE E AMORE PER IL CAVALLINO, TRA F.1, ECCELLENZA ITALIANA E NOSTALGIA PER QUANDO CON NONNO GIANNI E IL FRATELLO JOHN ANDAVA AI TEST DI SCHUMI...

di Mario Donnini

SUTTON-IMAGES.COM

Una delle immagini più simbolicamente belle e entusiasmanti in questa annata di F.1 resta quella dell'abbraccio di Lapo Elkann a Piero Ferrari ai box della Rossa, nell'immediato dopogara di Monza, per festeggiare il trionfo di Charles Leclerc nel Gp d'Italia. Grande appassionato di corse e vero cultore del marchio, dello stile e della filosofia Ferrari, Lapo Elkann torna sull'argomento in occasione del via della Targa Florio, a Palermo, in Piazza Verdi, quando ancora una volta la sua immensa passione per il motorsport lo porta ad ammirare bolidi di ieri e di oggi. Mostrando una grande ed entusiasta disponibilità a parlare da tifoso dell'auto e della sua fede pervasiva verso il Cavallino Rampante, la sua storia e il suo presente, senza trascurare neppure il futuro.

- Lapo Elkann e le corse. Dopo la gioia condivisa di Monza, il rapporto torna a farsi solido e gradito anche in occasione della Targa Florio storica, a quanto pare.

«In realtà sono a Palermo per finalità connesse al-

TIFO PER LA NAZIONALE ITALIANA, PER LA JUVENTUS E PER LA FERRARI. E MONZA 2019 È DA MITO!

LAPO ELKANN



KETTY VILLANTI

**FASCINAZIONE SPONTANEA
PER LAPO ALLA TARGA**

A lato, Lapo saluta il Presidente Aci Sticchi Damiani, al via della Targa Florio. Sotto, il trionfo di Leclerc al Gp d'Italia 2019. in basso, lo stesso Lapo con Charles, prima del via

a



KETTY VILLANTI

la fondazione LAPS che ho fondato con l'obiettivo di ridare la felicità ai bambini tra i cinque e i quindici anni. Abbiamo siglato un accordo con la Croce Rossa-Comitato Sicilia insieme a cui svilupperemo progetti per supportare chi vive in condizioni di difficoltà. Un esempio: insieme a Newtron - che è partner di Garage Italia per l'elettrificazione di veicoli iconici tra cui la Cinquecento Jolly e la Panda -, vogliamo donare ambulanze in provincia di Siracusa. Inoltre, abbiamo altri progetti sui quali stiamo ragionando insieme a Croce Rossa Comitato Sicilia. Parallelamente, ho la fortuna di trovarmi da queste parti proprio al momento della partenza della Targa Florio Classica e mi sento felicissimo di approfittare di questa coincidenza. Perché sono appassionatissimo del mito che circonda quest'evento e continuo ad essere molto sensibile al fascino delle auto storiche. Al punto da dire, scherzosamente, che una di queste macchine me la sceglierei per moglie, perché io di vetture del genere sono e sarò sempre follemente innamorato».



SUTTON-IMAGES.COM



← **- E non solo di auto storiche, ma anche di monoposto in grado di segnare la storia delle corse. Ecco, da questo punto di vista, c'è un momento particolare capace di rappresentare un evento unico, all'interno della sua fascinazione per il mondo racing?**

«Certo che c'è e non vado neanche indietro con la memoria visto che cito il recente Gp d'Italia a Monza, con il trionfo di Charles Leclerc. A vederlo vincere dopo una gara così emozionante, ho goduto come hanno goduto tutti gli italiani e tutti i tifosi della Ferrari in giro per il mondo. E non solo perché erano nove anni che la Ferrari non vinceva un Gran Premio sull'autodromo per antonomasia, ma anche per la trama della corsa, che si è rivelata un vero e proprio capolavoro, capace di scatenare la gioia di tutti, a partire dal team Ferrari fino a raggiungere tutti i tifosi. Sprigionando un'energia irripetibile, frutto della passione e dell'amore che chiunque sente d'avere, possedendo un cuore Rosso Ferrari. Penso che una giornata così particolare resterà nella memoria a lungo».

- Così come resterà nella memoria il suo abbraccio ai box a Piero Ferrari. È

bello notare che questo gesto così caldo e dimostrativo arriva proprio nel cinquantesimo anniversario dell'inizio del rapporto stretto tra Ferrari e Fiat.

«L'abbraccio a Piero è stato naturale e spontaneo. In fondo è tra due consanguinei dei valori di sport. Io sono un tifoso vero, un passionale puro e penso che la vita vada vissuta pienamente,

nutrita di passioni e la Ferrari è proprio una di queste. E la Ferrari è un marchio, un mito, un'entità anche ideale capace di generare entusiasmo e adesione in tutto il mondo. Vedi, se uno ha passione, si lascia andare e le cose diventano naturali. Con tutto il rispetto, dico e sottolineo di sentirmi un tifoso della nazionale italiana, della Juventus e della Ferrari. Amo il Cavallino Rampante con tutto il mio cuore, ci ho lavorato cinque anni, ho fatto parte del progetto Ferrari Taylor Made e ho anche lavorato al sito clienti Ferrari chiamato Ferrari Owners Site, quindi l'universo Ferrari lo sento dentro di me, a trecentosessanta gradi. È un'azienda straordinaria, la cui forza vera è costituita dai grandi uomini e dalle grandi donne che prestano in essa la loro opera. La forza di questa azienda è proprio nelle persone che ne fanno parte e nell'energia che infondono giorno per giorno nel loro lavoro. Ecco, a Monza, nello scorso Gp d'Italia, di questa stessa energia ne sono stati portatori piloti, meccanici e team nella sua interezza, riuscendo a produrre in pista una meravigliosa dimostrazione di eccellenza italiana, monegasca e tedesca e non solo. Un esempio? Basta guardare i pit-stop. Unici, inimitabili nell'esecuzione perfetta e dico questo con il massimo rispetto per gli avversari. Il risultato, anche per questo, non è stato solo positivo, direi che è stato eclatante».



LAT



LAT



LAT

LA VERITÀ È CHE MATTIA BINOTTO HA FATTO UN GRAN LAVORO E STA GESTENDO ALLA GRANDE IL TEAM

LAPO ELKANN



INNAMORATO DEL CIRCUS

Sopra, Lapo lo scorso anno saluta Leclerc a Monza, ancora nei colori Alfa-Sauber. In alto Vettel al top a Singapore e, sotto, Elkann durante l'intervista rilasciata ad Autosprint



KETTY VILLANTI

- E cosa può dire, in particolare del vero trionfatore di Monza, ossia Charles Leclerc? E, in generale, di Sebastian Vettel?

«Charles lo stimo, gli voglio molto bene. Per me è anche un amico e sono stato molto contento, per lui. Per quanto mi riguarda, più che dei singoli, amo soprattutto parlare della squadra Ferrari, del team che Mattia Binotto ha saputo creare facendo un lavoro egregio. Sono molto orgoglioso di aver ospitato e festeggiato la Scuderia Ferrari che ha festeggiato i suoi 90 anni di vita proprio a Garage Italia, dove sono convenuti anche tanti piloti e meccanici che fanno parte del Cavalino Rampante. Quella è casa loro e auguro il meglio a tutti loro, ovviamente incrociando le dita. Tornando a Charles Leclerc, torno a sottolineare il nostro rapporto di amicizia. Garage Italia lo sponsorizzava quando correva in Alfa Romeo, il nostro è un rapporto antecedente al suo passaggio alla Ferrari, conosco i suoi due fratelli tanto che supporto Arthur, il minore e ho un ottimo rapporto con Lorenzo, il maggiore. Quella dei Leclerc è una bellissima famiglia, unita e compatta. E Charles è un ragazzo unico, sia professionalmente che umanamente. Quanto a Sebastian Vettel, lo considero un grandissimo pilota, che ha dimostrato appieno le sue capacità vincendo tantissimo e facendo suo per ben quattro volte il campionato del



foto: SUTTON-IMAGES.COM



mondo di F1. E mi auguro che riesca sempre più a tornare a ottenere i risultati di altissimo livello di cui è capace, perché li ha nel Dna, che è da vincente. E d'altronde è questo il Dna di tutta la Ferrari, della quale bisogna sempre parlare tenendo conto dell'eccellenza della pluralità».

- Non è stata certo un'annata facile per la Rossa in F1, che a metà estate sembrava un po' nell'occhio del ciclone, specie dopo il Gp d'Ungheria. Lapo Elkann, lei in quel momento credeva nelle capacità di resurrezione del Cavallino in F1?

«Le confesso che non c'è stato né mai ci sarà un solo giorno della mia vita in cui io non ho creduto e non credo nelle immense capacità di reazione e nella grande forza della Ferrari, sia come azienda che come team. Anche perché, ricordiamolo, si tratta di una delle aziende più belle, più innovative, più all'avanguardia e più amate del mondo ed è quella che meglio rappresenta l'Italia a livello internazionale».

- Lei crede al concetto di fortuna?

«Sì, ci credo».

- Be', tornando alla sua presenza da supertifoso nel Gp di Monza, non si è sentito per certi versi un portafortuna della Ferrari?

«Le dico che secondo me capacità e eccellenze del team sono state le vere fortune in grado di propi-

LAPPO HA TANTA STIMA PER MATTIA BINOTTO

Sotto, Lapo col Presidente Fia Jean Todt, e, sopra, la festa di Monza F1 2019. Al centro, eccolo lo scorso anno con Mattia Binotto e, in alto, ritratto con Piero Ferrari



ziare un grande salto di qualità, giorno per giorno. Questo è alla base del successo e anche della rinnovata competitività della Ferrari in questo campionato. Riuscendo a dare il massimo in ogni momento e in ciascuna gara».

- Qual è il momento più bello della sua vita, collegato alle corse?

«Torno con l'affetto e con la memoria all'Era Schumi, agli anni al top di Michael Schumacher in Ferrari. E ricordo con grande nostalgia quando andavamo a vedere le prove io, mio fratello e mio nonno, vivendo queste esperienze con grandissima emozione».

- Quanto era felice, suo nonno Gianni Agnelli, in quei frangenti?

«Era felicissimo e ci teneva tantissimo alla Ferrari e soprattutto ci teneva a vederla vincere. Così come ci tengo io e come ci tengono tutti i ferraristi del mondo».

- Lei è un cultore anche del tifo Ferrari.

«Sì, la Ferrari è contagiosa, uno non ama solo la Ferrari, no, uno ha la Ferrarite! E quando la prende, la Ferrarite, poi non può più togliersela o guarirne. È amore, passione e nessuna azienda al mondo ha questo».

- Gustandosi questa Ferrari che gara per gara in F1 è tornata a dimostrarsi sempre e comunque protagonista, lei in chiave 2020 vede una concreta possibilità di lottare per rivincere il mondiale?

«Credo nella Ferrari e in chi ci lavora, la amo

e come tutti coltivo questo sogno di una Ferrari di nuovo mondiale. È un desiderio, un obiettivo e un auspicio. E scommetto che questo è un sogno pure tuo, al di là del fatto che ti trattiene perché hai il dovere d'essere imparziale...».

- A lei piace più l'idea di una Ferrari con un primo pilota capitano e un secondo gregario, oppure con due top driver sostanzialmente alla pari?

«La Ferrari può contare su Mattia Binotto che sta facendo un lavoro eccellente e merita la massima fiducia. Io in realtà non sono un esperto, mi sento un tifoso e parlo da tifoso e come tale confido e mi affido a Mattia, perché mi sembra che stia guidando la squadra alla grande, quindi tanto di cappello a lui e tanto di cappello al team e ai piloti».

- Nel futuro anche se non immediato resta la possibilità di vederla prima o poi scendere in pista con casco e tuta per prendere parte a una gara?

«Mi sento molto vicino e amico di Antonello Coletta (in Ferrari, Direttore per le competizioni GT e Corse Clienti, ndr), e grazie a lui ho avuto l'onore e provato il gusto di saggiare delle Ferrari stupende. Certo, in questo momento gli impegni di lavoro non mi consentono di scendere in pista come e quanto vorrei, ma certamente in futuro, quando avrò il tempo e quando potrò, l'esperienza di correre resta un qualcosa che voglio proprio fare!». ●

PER ME LECLERC È UN AMICO E STIMO MOLTO ANCHE VETTEL, UN GRANDE CAMPIONE DELLA F1

LAPPO ELKANN

”



VERSO IL GP MESSICO

Quei test nel **Challenge**

A VALLELUNGA, MONZA E MISANO NEL 2018 LAPO ELKANN HA SVOLTO UNA SERIE DI PROVE SULLA 488 CHE DISPUTA IL MONOMARCA DEI CLIENTI FERRARI



A RUOTA ALZATA NEI TEST SU FERRARI 488 CHALLENGE

Lapo Elkann in azione con la Ferrari 488 Challenge nel marzo del 2018 quando svolse una serie di test in vista di una sua eventuale partecipazione al monomarca del Cavallino. Un'operazione che non si concretizzò, ma un'ottima esperienza al volante



Finora Lapo Elkann ha solo accarezzato il sogno di correre in pista in mezzo ad altri rivali, ma lo sfizio di vedere da vicino l'effetto che fa guidare una macchina da corsa e segnatamente una Ferrari in pista se l'è tolto abbondantemente poco più di un anno fa, come dimostrano le immagini che pubblichiamo in queste pagine. Sono state scattate all'inizio del 2018, quando il nipote dell'avvocato Gianni Agnelli effettuò una serie di test al volante della Ferrari 488 Challenge in previsione di una sua partecipazione ad almeno tre gare del campionato riservato ai clienti del Cavallino. A 40 anni compiuti, Lapo, si era voluto fare un regalo speciale: indossare tuta e casco, una scommessa prima di tutto con se stesso per trasformare in un'esperienza diretta la passione innata per le corse che ha sempre dimostrato di avere.

Un sogno che però è rimasto nel cassetto, ma anche una buona scuola formativa grazie a una serie di test svolti nell'arco di poco tempo girando sulle piste di Vallelunga, Monza e Misano, inanellando giri su giri, iniziando a capire le reazioni della vettura, imparando sempre di più il senso delle traiettorie, il modo di affrontare o tenere a distanza i cordoli. Abbastanza per capire come funzionano le cose, seguendo i consigli di Christian Colombo che lo ha seguito passo dopo passo nei suoi primi approcci corsaioli. Insomma un'operazione non concretizzata ma solo procrastinata nel tempo perché come avete appena finito di leggere nell'intervista che ha concesso ad Autosprint prima o poi Lapo Elkann correrà. Quando avrà modo e tempo lo vedremo sicuramente in pista! ●

fotografie RIGATO





VERSO IL GP MESSICO

Lewis, quasi

SOLO QUATTORDICI LUNGHEZZE SEPARANO HAMILTON DAL TITOLO MONDIALE CHE LO PORTEREBBE IN SCIA A SCHUMI. QUESTO È IL PRIMO MATCHBALL, MA, MALE CHE VA, C'È GIÀ PRONTA AUSTIN...

di Alessandro Gargantini

C'è chi sostiene che il mondiale piloti si chiuderà a Austin e chi già a Città del Messico, il prossimo fine settimana, esattamente come dodici mesi fa. Ma è solo una questione di tempi e, purtroppo, non di nomi per chi sognava un mondiale combattuto fino alla fine. Dubbi su chi metterà le proprie mani sul prossimo mondiale ce ne sono ben pochi. Quattordici lunghezze, un sospiro, separano Lewis Hamilton dal suo sesto mondiale. Un traguardo che metterebbe il trentacinquenne nato a Tewin dritto nella scia di Michael Schumacher, più in alto di un solo gradino. Quando il pilota inglese, caldamente suggerito da Niki Lauda, entrò a far parte della famiglia Mercedes in sostituzione del campione tedesco nel 2013, il suo



Ci 6

palmares annoverava soltanto un titolo, colto cinque anni prima. Con l'introduzione dei motori ibridi, la casa tedesca ha preso il sopravvento aprendo un ciclo assimilabile per magnitudine a quello poco prima consegnato alla storia dalla Casa di Maranello con Schumacher e ha già consentito al suo più incisivo rappresentante di inanellare un poker di titoli negli ultimi cinque campionati.

Il numero 6 rappresenta il nuovo confine, il riferimento per Lewis Hamilton, ma anche il nuovo punto di partenza per l'armata guidata da Toto Wolff, estremamente efficace nel trasmettere entusiasmo e tenere alti gli stimoli dei suoi uomini, che non sembrano mai appagati. Ma se per la Mercedes il sesto titolo consecutivo è già in tasca, per quel che

QUELLO STADIO PRONTO AD ESULTARE

La spettacolare zona dello stadio, sul tracciato del Gp del Messico, rappresenta una parte tortuosa e poco impegnativa, eppure risulta mediaticamente ideale quanto affascinante

concerne Hamilton serve compiere l'ultimo passo. Quello che ai piloti normali farebbe tremare le gambe, per Lewis si trasforma in una formalità. Il pragmatismo dell'inglese impone che Hamilton si presenti in Messico con l'obiettivo di vincere, un bersaglio che potrà facilmente essere sotto-rubricato ad un terzo posto in caso di necessità, in quanto il gradino più basso del podio sarebbe sufficiente per far scattare la seconda festa Mercedes nel giro di una settimana.







fotografie GETTY IMAGES

LECLERC NON CI STA AD ARRENDERSI!

A lato, Charles e Lewis, due che si stimano molto, anche se il monegasco non ha alcuna intenzione di rendere le cose facili all'inglese, a caccia del sesto titolo iridato. Attenzione anche a Vettel, sopra, in netta ripresa, qui davanti alla Red Bull che propone sempre Verstappen quale possibile contendente: peraltro l'olandese in genere è molto a suo agio, in Messico...



Una Ferrari in vigorosa ripresa

Se dalle parti di Stoccarda è tempo di celebrazioni, in terra d'Emilia i ragazzi di Mattia Binotto si rimboccano le maniche e marciano spediti lungo una risalita che appariva assai ripida in certi frangenti della prima fase di campionato e che invece ha portato a risultati tanto rimarchevoli quanto sorprendenti. Perché passare dal gap di mezzo secondo in qualifica a Budapest, materializzatosi in oltre un minuto in gara, alla superiorità espressa con continuità in tempi recenti su piste variegata nel loro layout come Spa, Monza, Sochi, Singapore e Suzuka significa aver fatto passi da giganti e che l'immagine della SF90 nel ruolo di favorita solo sul veloce è una fotografia sbiadita da rimuovere molto in fretta.

Superati i tabù in termini di aderenza emersi sulle piste contrassegnate da curve strette e rettilinei brevi, a Maranello possono ora contare su una monoposto in grado di vincere ovunque e che può approdare in Messico con l'obiettivo di centrare un successo che manca dai tempi di Alain Prost. Il francese nel lontanissimo 1990 vinse precedendo il team mate Mansell e il più volte ferrarista Berger, per un podio che non poteva essere stato vissuto se non come un'apoteosi della Casa del Cavallino. La Scuderia Ferrari dispone di una monoposto che in questa stagione ha eguagliato la Mercedes in termini di pole position (otto a testa) ma che perde il confronto con la diretta rivale quando si spengono in semafori, visto che l'esperienza di Hamilton finisce per fare la differenza insieme alla consolidata armonia del line-up Mercedes, impeccabile del gioco di squadra e spietato nel portare in Baviera ogni minimo punto disponibile. Le Freccie d'Argento quest'anno hanno avuto il merito di ribaltare la domenica lo stato d'equilibrio emerso il giorno prima. È questa l'area che in Casa Ferrari necessita di maggiore attenzione, visto che sono state troppe le occasioni sprecate in questo mondiale. Certo, a volte sono state situazioni imponderabili capitate in momenti specifici dei gran premi a stravolgere gli equilibri, ma il fattore umano è stato certamente decisivo. In un numero limitato di casi la SF90 ha mostrato una minor consistenza in gara rispetto alle qualifiche, ma i numeri dicono che in termini di prestazioni assolute Mercedes e Ferrari sono ormai sullo stesso piano. Dopo la riapertura del mondiale a Spa, la SF90 si è mostrata tanto configurabile quanto le monoposto tedesche, recuperando sotto un aspetto certamente cruciale.

Aria di grande sfida

Ecco perché sulla strada verso l'America non può che respirarsi un'aria di grande sfida. Sul circuito dedicato ai Fratelli Rodriguez, le Freccie d'Argento cercheranno di prendersi con la massima determinazione quanto è rimasto sul tavolo, ovvero il titolo piloti, con l'obiettivo di festeggiare con una parata resa impossibile a Suzuka dalla seconda posizione di Vettel. Bottas ha nel suo mirino il quarto centro stagionale. Il finlandese potrebbe trovare più spazio nelle ultime uscite del campionato, soprattutto se la fame di Hamilton si placasse di fronte al conseguimento di un nuovo leggendario traguardo.

Sono alle stelle le motivazioni in casa Ferrari, che nelle ultime due uscite ha visto sfuggire altrettanti successi ampiamente alla portata. Senza il guaio elettrico capitato a Vettel sulle rive del Mar Nero e il pasticcio al via di Suzuka, le Freccie d'Argento avrebbero verosimilmente dovuto attendere qualche settimana in più prima di avere a portata entrambi gli obiettivi di inizio stagione. È lecito attendersi un Leclerc assai determinato a conquistare la settima pole stagionale, che gli consentirebbe di eguagliare il record di Ayrton Senna con la Lotus 97T nel 1985. Dall'altra parte del garage della Scuderia Ferrari, Vettel conterà di compiere un altro passo nella direzione di lasciarsi alle spalle un periodo involutivo contrassegnato da troppi errori. Il campione di Heppenheim pare davvero uscito dal tunnel, e vorrà darne conferma anche in suolo messicano, dove vinse nel 2017. La straordinaria pole position di Suzuka rappresenta certamente il suo punto di partenza ideale, importante sarà non ripetere l'indugio al via.

Verstappen devastante davanti ai sombrero

Non va poi tralasciato Verstappen, che ogni volta che mette piede all'aeroporto Juarez di Città del Messico indossa immediatamente i panni di Superman. E sul circuito della terra dei Maya non c'è criptonite che tenga. Il pupillo di Helmut Marko ultimamente non se la passa benissimo e la sua stella sembra essersi spenta con la pioggia sotto la quale ha festeggiato il trionfo di Hockenheim, il secondo in questo mondiale.

Dalla riapertura della stagione di Spa dopo la pausa estiva il pilota Orange è stato meno concreto del neo arrivato Albon in termini di punteggio. Spesso si è reso protagonista, come a Spa, Monza o Suzuka di incidenti che sembravano non fare più parte del suo processo di affermazione.

La delusione data dal ritiro sulla pista dell'Honda, che aveva portato il team di Christian Horner a sacrificare l'uscita in terra Russa a Sochi, va lasciata alle spalle con decisione sulla pista che lo ha visto per due edizioni consecutive festeggiare dal gradino più alto del podio.

Servirà tutta la forza e la verve di Max per contrastare i diretti rivali di Mercedes e Ferrari, che in questo momento appaiono più muscolose e attrezzate. Con interesse andrà seguito anche Albon, reduce dal quarto posto colto nel Paese del Sol Levante, che punta a fare altro passo importante sulla strada della firma di un contratto che, a questo punto, pare assai meritato e ricompensa pienamente il rischio preso da Marko, che ha puntato a sorpresa su di lui.

"Messico e nuvole", infine, quelle che si sono viste sulle monoposto dell'Alfa Romeo Racing nelle ultime uscite. L'auspicio per la Casa di Arese è che Raikkonen esca dalla zona d'ombra nella quale è finito dopo l'incidente al via di Spa e che sia data una maggiore considerazione ad Antonio Giovinazzi, in costante crescita, che meriterebbe più spazio ed è ancora in attesa di conoscere le scelte in ottica 2020 della squadra con sede a Hinwil, che dovrebbe ufficializzare le proprie decisioni proprio mentre il mondiale sarà di scena negli States. ●



VERSO IL GP MESSICO

GETTY IMAGES

Mercedes

gran bella storia

ANDIAMO ALLE ORIGINI DEL FANTASTICO MONDO VINCENTE DELLA CORRAZZATA DELLA F1.
DALL'ACQUISIZIONE DELLA BRAWN GP FINO ALLA CONQUISTA DEL SESTO TITOLO IRIDATO

di Massimo Costa

**SCATTO
D'AUTORE**

Neanche Toto Wolff rimane immune dal fascino di immortalare col telefonino un altro successo per le sue Freccie d'Argento che si presenteranno al via in Messico col sesto titolo. Costruttori di fila già festeggiati a Suzuka

E pensare che tutto cominciò con una sterlina. Quella che, raccontarono i giornali giapponesi nel 2009, Ross Brawn tirò fuori dalla tasca dei suoi larghi pantaloni (chissà, magari era il resto lasciato da un fattorino che aveva recapitato nel suo ufficio di Brackley una porzione di sushi) per prendersi l'intero team Honda. Ricapitoliamo: il 4 dicembre 2008, il costruttore nipponico decise di lasciare la F1 perché travolto dalla crisi mondiale dell'auto. Una vera doccia fredda per Brawn che, dopo i fasti con la Ferrari, era il team principal della Honda, e per le centinaia di dipendenti che avevano in mano un contratto per la stagione seguente. La nuova monoposto, tra l'altro, era già bella e pronta. Brawn per tutto l'inverno si diede un gran da fare per salvare la situazione e trovare chi poteva finanziare la disputa del campionato 2009. Uno su tutti, Richard Branson della Virgin. Oramai, Brawn aveva deciso: si sarebbe accollato lui l'intera squadra chiamandola BrawnGP.



LAT



E ORA TOCCA A LEWIS FESTEGGIARE IL TITOLO

Dopo aver festeggiato il titolo Costruttori, adesso Mercedes si appresta a conquistare con Hamilton anche il titolo Piloti. Già in Messico Lewis potrebbe essere campione del mondo per la sesta volta in carriera

Finalmente, a sole tre settimane dalla prima gara di Melbourne, il 6 marzo 2009 mister Ross mise sul tavolo la famosa sterlina, ricevette un inchino, una stretta di mano e le chiavi per divenire il proprietario definitivo della ormai ex Honda. Un dirigente del costruttore giapponese disse: *«Dal nostro ritiro nel mese di dicembre, la priorità era quella di vendere la scuderia a condizione che l'attività in Formula Uno proseguisse, il prezzo non era un problema. Non potevamo vendere ad un gruppo concorrente che avrebbe cercato di venderla pezzo per pezzo. Volevamo proteggere il posto di lavoro di centinaia di persone, e pensiamo di aver trovato una buona soluzione»*.

Con la monoposto progettata durante il 2008, l'accordo con la Mercedes per la fornitura dei motori, più qualche modifica tra cui la famosa idea del diffusore posteriore che si rivelò decisivo, la BrawnGP partì e con Jenson Button e Rubens Barrichello, già piloti Honda, dominò il Mondiale vincendo esattamente 10 anni fa sia il titolo piloti con l'inglese sia quello costruttori. Non era mai accaduto nella storia della F1 che un team al debutto facesse una ta-

le incetta dei titoli iridati. Per la cronaca e per definire con precisione l'albero genealogico, va detto che la Honda aveva rilevato a sua volta la BAR a fine 2005, la quale subentrò alla storica Tyrrell a partire dal 1999.

Direte, che c'entra tutto questo con la Mercedes? C'entra eccome, perché sull'onda di quella cavalcata, da Stoccarda decisero di abbandonare la McLaren per comprarsi tutta la BrawnGP, mettendo sul piatto non una sterlina, bensì 170 milioni di dollari. Con tale divisione di azioni: il 45,1% alla Daimler AG, il 30% alla Aabar Investments, il 24,9% a Brawn e Nick Fry. La sede rimaneva a Brackley mentre nella ex struttura della Ilmor nella cittadina di Brixworth, si sarebbe continuato a costruire i motori. Fu quella una delle più incredibili imprese mai realizzate in F1, che promosse Brawn a mago assoluto: non solo seppe vincere sei campionati costruttori (e cinque per piloti) con la Ferrari da direttore tecnico, ma fu in grado di conquistare il Mondiale F1 con un proprio team realizzato in tutta fretta e per di più riuscendo a venderlo dopo un solo anno ricavandoci per sé (se-

LA PRESSE





condo quanto venne riportato all'epoca) 31 milioni di dollari. La Mercedes avviò così la propria presenza in F1 come costruttore totale con i piloti Nico Rosberg e Michael Schumacher, tornato al volante dopo tre anni di inattività. All'inizio del 2011, Daimler AG e Aabar rilevarono la quota del 24,9% da Brawn e Fry.

SPECIALIZZAZIONE IN DOPPIETTE

Frecce d'Argento fabbrica di titoli

Ecco quale è stato l'incipit della fantastica avventura in F1 della Mercedes. Nei primi anni i risultati non sono stati particolarmente eccitanti e la prima vittoria per Brawn e compagnia è arrivata nel GP di Cina del 2012 con Rosberg, che aveva siglato anche la prima pole per la squadra. Erano quelli, gli anni del dominio Red Bull-Renault con Sebastian Vettel che se la giocava con la Ferrari di Fernando Alonso. Una prima pietra per edificare quanto verrà dopo, Brawn l'ha posta verso la fine del 2011 strappando l'ingegnere Aldo Costa alla Ferrari. Il secondo passo importante si è verificato il 28 settembre del 2012, quando la Mercedes ha annunciato per il 2013 l'ingaggio di Lewis Hamilton al posto di Schumacher. Una mossa decisiva fortemente caldeggiata da Niki Lauda, nominato presidente onorario nonché possessore del 10% delle azioni di Mercedes AMG, e da Brawn. La svolta, è giunta con il passaggio ai motori turbo ibridi. A dispetto di Ferrari e Renault, a Brixworth hanno dimostrato di avere lavorato meglio e con largo anticipo sulle inedite power unit. La differenza con gli avversari è stata fin da subito abissale e nel 2014 è cominciato il dominio in F1 delle frecce d'argento. Nel frattempo però, molto è cambiato a livello dirigenziale. Brawn alla fine del 2013 ha lasciato la Mercedes e la F1. Pare che non condividesse alcune idee sulla gestione del team e forse questo è stato

il primo e unico errore commesso nella propria eccezionale carriera.

Il suo posto è così stato preso da Toto Wolff. Uomo d'affari austriaco nel mondo della finanza e dell'industria, ex pilota (tra il 1992 e il 2004), dalla metà del 2000 parte di una società di management condivisa con Mika Hakkinen che comprendeva Valtteri Bottas, Alexandre Premat e Bruno Spengler, Wolff all'inizio del 2013 ha lasciato la Williams nella quale era entrato nel 2009 acquisendone una quota azionaria, per fare il suo ingresso in Mercedes come direttore esecutivo, rilevando il 30% della Mercedes Benz Gran Prix. Che Brawn e Wolff non si intendessero? Fatto sta che il manager austriaco, con l'uscita di scena di Brawn, ha avuto campo libero passando al ruolo di team principal. La forza della squadra che tra il 2014 e il 2019 ha vinto sei mondiali costruttori è stata anche quella di non soffrire gli abbandoni che si sono verificati lungo questo magnifico percorso. Paddy Lowe, ingegnere approdato a Brackley nel giugno 2013, è stato senza dubbio tra gli artefici dei successi conseguiti, ma la sua uscita dal team a fine 2016, non ha minimamente intaccato la superiorità del team di Wolff. Che, anzi, nei due anni successivi (2017-2018), dopo tre stagioni di successi solitari, ha finalmente dovuto affrontare un avversario di ugual livello, la Ferrari con Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen. Una situazione inedita per gli uomini Mercedes, che non erano abituati a lavorare sotto pressione e contro un rivale capace di sconfiggerli anche con facilità. Ma l'armata tedesca (si fa per dire perché in realtà stiamo parlando di una squadra che accoglie personale di diverse nazionalità), ha retto il colpo continuando a vincere mondiali piloti e costruttori. Negli ultimi mesi, Aldo Costa ha rallentato la propria presenza in seno alla Mercedes (dal 2020 sarà con Dallara) mentre il team ha dovuto sopportare il lutto di Lauda. Altri momenti difficili, che però non hanno intaccato il morale della truppa.

I sei titoli costruttori e piloti (anche se manca il sigillo 2019 ufficiale) ottenuti consecutivamente, sono un record per la F1. La Ferrari infatti, in quei sei mondiali vinti tra il 1999 e il 2004, è riuscita a fare doppietta cinque volte: nel 1999 il titolo piloti era andato a Mika Hakkinen con la McLaren-Mercedes. Toto Wolff invece, ha sempre abbinato il campionato costruttori a quello piloti, cosa che gli riuscirà anche tra poche settimane centrando così una storica sesta doppietta. Dal 2010 al 2019, Mercedes a oggi ha infilato 90 vittorie: 23 di Rosberg, 6 di Bottas e ben 61 di Hamilton, che definiscono in maniera ancora più luminosa la sua grandezza. Cosa ci riserveranno i prossimi anni di F1? La Mercedes non pare intenzionata a ritirarsi, ha collaborato attivamente alla stesura dei nuovi regolamenti che entreranno in vigore dal 2021 e si è trovata in sintonia con Ferrari e Red Bull, suoi principali avversari. La crescita della Honda, che fornisce le power unit a Red Bull, e il finale di campionato di alta qualità della Ferrari, lasciano presupporre che il 2020 sarà un anno sicuramente più combattuto di questo 2019, che per la Mercedes è stato un po' come tornare al primo triennio, quando aveva marciato solennemente verso il traguardo finale con assoluta tranquillità. ●





La Regina ai raggi X

ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTI I SEGRETI DELLA MERCEDES W10, VINCITRICE DI 12 GARE SU 17 E GRANDE PROTAGONISTA DEL 2019, IN OGNI SUO PREGIO

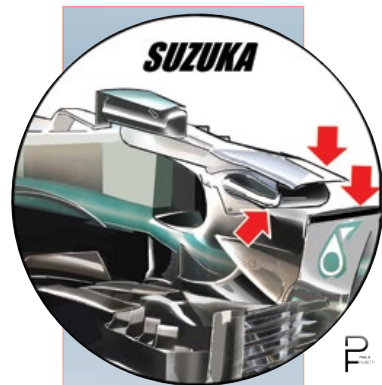
Analizzare le prestazioni di una monoposto che ha vinto dodici gare su diciassette sinora disputate, ottenendo anche otto doppiette, dovrebbe essere un compito particolarmente semplice. In realtà se proviamo a valutare la W10 dominatrice di questa stagione, ci accorgiamo che questa vettura, invece, rappresenta la regina dei "paradossi". Cercando di esplicitare meglio il pensiero, la W10 sicuramente sotto il profilo dei risultati ottenuti è un mezzo che, nelle mani di Hamilton e Bottas, ha praticamente annichilito la concorrenza, rappresentata in prima istanza dalla Ferrari e in seconda dalla Red Bull. Ma ad onor del vero, per la prima volta dall'inizio dell'era ibrida nel 2014, la Mercedes sta vivendo una seconda parte di stagione, in netto calo.

Questa realtà non è stata completamente messa in risalto dai risultati in quanto nelle ultime due gare, la W10 ha ottenuto una doppietta, una vittoria ed un terzo posto. Un bilancio decisamente in linea con quanto messo in mostra nella prima parte di stagione, ma è innegabile che il sapore delle ultime due vittorie non possa neppure lontanamente essere paragonato a quelle di inizio campionato. Cosa intendiamo dire? Semplicemente che anche la W10 come qualsiasi monoposto ha dei limiti, che sono stati messi in risalto dal recente incremento delle prestazioni della Ferrari SF90. Ogni monoposto, ad inizio stagione, di fatto ha come unici riferimenti, al netto dei valori espressi nei test invernali, di solito poco attendibili, i target time, o meglio le "target performance" risultanti dalle simulazioni. In sostanza, ha come unico paragone se stessa e l'aderenza appunto alle previsioni derivate dai calcoli. A Barcellona, nei test invernali, era parso che la W10 non fosse in grado di impensierire la Ferrari, soprattutto per una carenza di velocità che era parsa tangibile sin da allora.

Nella realtà poi, a stagione iniziata, è stato chiaro che questo dato era oggettivamente vero, ma non fosse stato determinante in termini di competitività complessiva della vettura. La W10, è nata come una profonda evoluzione della W09, integrando, non senza fatica, le modifiche regolamentari che hanno riguardato l'incremento della larghezza dell'ala anteriore, la sua riduzione a soli cinque elementi con l'eliminazione degli upper flap. La strada seguita a Brackley è stata quella di privilegiare il concetto IN WASH, cioè di deviazione dei flussi verso il centro della vettura, opposto all'OUT WA-

SH, abbracciato con soluzioni estreme, dalla Ferrari. Il passo della W10 è rimasto invariato rispetto al 2018. E questa prerogativa è stata la base su cui è ruotato l'intero progetto aerodinamico della monoposto. Nello specifico, la maggior parte del carico è stata prodotta proprio grazie all'estensione del fondo, ciò nonostante, la gestione in wash dei flussi in uscita dall'ala anteriore, ha prodotto un incremento di complessità di tutti quei profili necessari a gestirli, per mantenere nella parte superiore e lungo il profilo delle fiancate, attaccato il flusso d'aria, proprio per generare carico con il corpo vettura. In sostanza, se è vero che il carico prodotto dal fondo e dal diffusore, generi poca resistenza (drag), è altrettanto vero che per garantire la massima efficienza del fondo, a causa del concetto IN WASH scelto, sia stato necessario adottare un incredibile numero di profili, a livello di barge boards, che hanno di fatto "sporcato" l'aerodinamica della vettura, riducendone in modo tangibile l'efficienza in rettilineo. Insomma, si potrebbe quasi dire che nel corso degli anni, la Ferrari e la Mercedes, si siano scambiate le caratteristiche aerodinamiche delle rispettive monoposto.

Nel 2017, ma anche nel 2018, la Ferrari era caratterizzata da un elevato carico in curva, controbilanciato da un ridotta efficienza in rettilineo, patrimonio delle Mercedes W08 e W09, rispettivamente. Quest'anno la situazione, è palesemente ribaltata. Alla base, la concezione delle due monoposto scelta dai due team, sulla base dei rispettivi punti di forza. Per rendere il concetto più chiaro, ci serviamo dei principali sviluppi a cui è stata sottoposta la W10. Il primo è avvenuto in Spagna, ed ha riguardato, l'adozione di doppi supporti degli specchietti, ed il raddoppio dei boomerang connessi agli schermi verticali dei deviatori davanti alle fiancate. Si è trattato nei fatti della prima evoluzione di una lunga serie, di questi elementi. In pratica, è parso evidente che questa zona della vettura, fosse quella "maggiormente perfezionabile", con l'intento di ridurre per quanto possibile il drag prodotto. L'idea di cercare, anche con interventi non particolarmente invasivi, di migliorare la scorrevolezza della monoposto, è stata il leit motif di quasi tutti gli sviluppi aerodinamici della W10. In realtà il secondo sviluppo in tal senso è coinciso con la prima gara di casa per il team, a Silverstone. Qui fu il retrotreno, maggiormente rastremato, ma soprattutto abbassato, riducendo lo sfogo posteriore dell'aria in usci-



BARGE BOARDS EVOLUTI

IN GIAPPONE L'ULTIMA EVOLUZIONE DEI BARGE BOARDS CON I DEFLETTORI VERTICALI NON PIÙ RACCORDATI A PONTE CON IL PROFILO ORIZZONTALE SOPRA LE IMBOCCATURE DELLE FIANCATE. MINORE RESISTENZA, E IN PARALLELO, MANTENIMENTO FLUSSO D'ARIA ATTACCATO AL PROFILO DELLE FIANCATE.

L'ALA DI MANTA DA CARICO!

IL CARICO PRODOTTO DALLA W10, È STATO GENERATO IN MASSIMA PARTE DAL FONDO E DAL DIFFUSORE. CON UNA DISTRIBUZIONE MOLTO EFFICACE, ANCHE GRAZIE ALLA PRESENZA DEL "CAPE" (ALA DI MANTA) ANTERIORE, GIÀ PRESENTE SULLA W09, E SULLA W08 DEL 2017.





SILVERSTONE

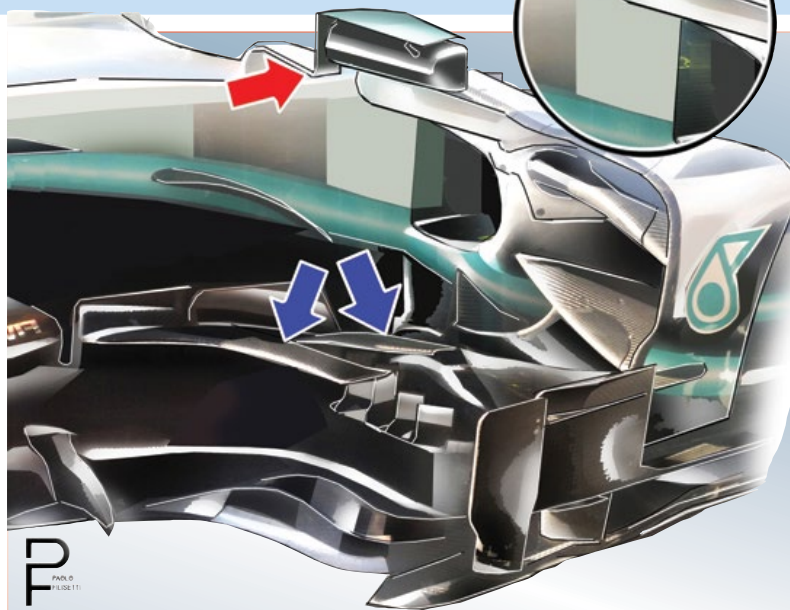
DIETRO UNA NUOVA CARROZZERIA

MODIFICATA LA CARROZZERIA DEL RETROTRENO, ABBASSATO PER MIGLIORARE LA SCORREVOLEZZA IN RETTILINEO.

ta dai radiatori. Una modifica, non ampia in verità, ma in ogni caso indice della direzione di sviluppo intrapresa. È però importante inserire nel contesto, anche la power unit. Due gare prima di Silverstone, a Montreal, è stata introdotta la Phase2, con cui a Brackley ritenevano di colmare il gap con la 064 Evo2 della Ferrari. Proprio in Canada, invece, è emerso che sul lungo rettilineo di ritorno, ed in accelerazione, la SF90 fosse in vantaggio. Trovare dunque, un correttivo più efficace, senza stravolgere il concetto comunque vincente della W10, era necessario. Con questo obiettivo ben chiaro, è stato introdotto ad Hockenheim, lo sviluppo più ampio di tutta la stagione. Anche in questo caso, non è stata una sorpresa che l'area oggetto dell'intervento fosse ancora una volta quella dei deflettori davanti alle fiancate, ma abbinata ad uno sviluppo che incrementava le prerogative OUTWASH dell'ala anteriore. In pratica, si cercava di eliminare a monte, deviandole verso l'esterno, le turbolenze in uscita dall'ala anteriore, riducendo così il ruolo, e semplificando la gestione dei flussi davanti alle fiancate. A Suzuka, in occasione dell'ultimo Gp, è stato introdotto l'ultimo sviluppo in quest'area. Questa volta, pare corretto sottolineare, alle luce di quanto emerso tra Spa e Singapore, a livello di performance della concorrenza. In Belgio, infatti, è stata introdotta la Phase3 della power unit, che però come nella versione precedente, non ha colmato il gap con quella della Ferrari. Da cui, ulteriore ricorso ad un miglioramento dell'efficienza in rettilineo seppur marginale. Il taglio dei deflettori a ponte ora separati da quelli verticali, cercava di ridurre la resistenza prodotta da questi elementi. In definitiva, a dispetto di una stagione vincente, la W10, rispetto alle sue progenitrici, per la prima volta ha dovuto subire interventi per correggere dei limiti progettuali messi in risalto dalle prestazioni degli avversari. È dunque la fine di un ciclo? Difficile dirlo, considerando la capacità di reazione degli uomini di Toto Wolff impegnati sul progetto 2020... ●

BARCELLONA

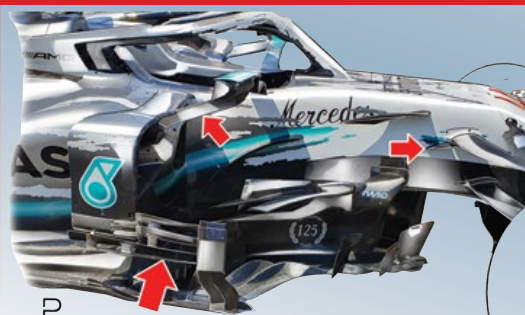
BAKU



DA BARCELLONA NUOVI DEVIATORI DI FLUSSO

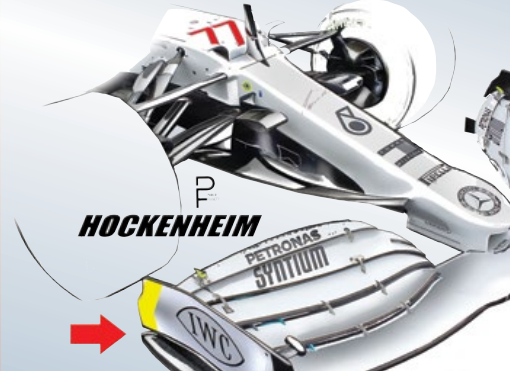
A BARCELLONA, È STATA INTRODOLTA LA PRIMA MODIFICA AI DEVIATORI DI FLUSSO E IN PARALLELO SONO STATI ADOTTATI I DOPPI SUPPORTI DEGLI SPECCHIETTI RETROVISORI.

DA HOCKENHEIM ARRIVANO LE GRIGLIE LATERALI

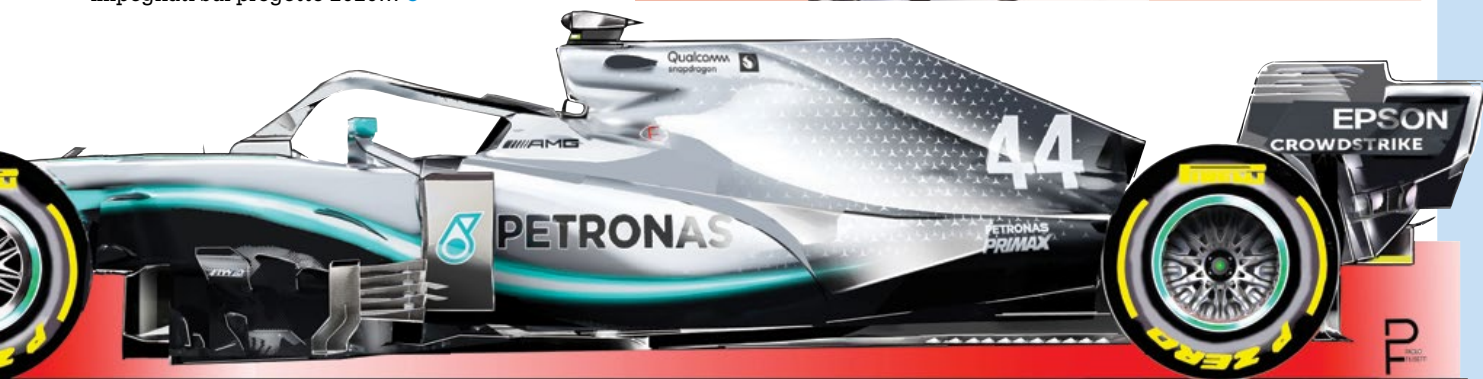


IN GERMANIA HANNO DEBUTTATO LE GRIGLIE LATERALI AL POSTO DEI DEFLETTORI VERTICALI. NUOVA CONFORMAZIONE DEGLI SPECCHIETTI RETROVISORI. MODIFICATE IN PARALLELO LE PARATIE LATERALI DELL'ALA ANTERIORE, PER INCREMENTARE L'OUT WASH, DEVIANDO ALL'ESTERNO LE TURBOLENZE

HOCKENHEIM



HOCKENHEIM





VERSO IL GP MESSICO

Leclerc è vera ascesa

IL 16 OTTOBRE CHARLES HA SPENTO 22 CANDELINE SULLA TORTA E PER LUI IN F.1 È GIÀ TEMPO DI BILANCI: DEL TUTTO POSITIVI

di Alessandro Gargantini

È tempo di celebrazioni, anche se legate soprattutto a compleanni, anche in casa Ferrari. Il sedici ottobre Charles Leclerc ha spento ventidue candeline, mentre un solo giorno dopo l'ex Kimi Raikkonen avrà fatto ben più fatica per avere la meglio su quaranta fiammelle. Ricorrenze che creano una sorta di collegamento tra l'ex iridato finlandese e l'esordiente della Casa di Maranello, che stanno vivendo due fasi ovviamente molto differenti della loro carriera nella massima serie. Mentre Kimi si sta integralmente dedicando alla causa Alfa Romeo, il pilota di Mattia Binotto non può che puntare a traguardi sempre più importanti dopo diciassette

gare che gli hanno regalato record rimarchevoli nella stagione dell'esordio. Ma la sensazione è che per Charles il bello debba ancora venire e che quello che finora si è visto sia soltanto la punta di un iceberg dalla vastità al momento indefinibile.

Superiorità in qualifica da confermare

Al debutto con i colori della Scuderia Ferrari, alle prese con la sua seconda stagione, Leclerc quest'anno si è rivelato il pilota più veloce del mondiale. Il driver del Principato ha colto ben sei pole-position e ha confermato le doti evidenziate nelle categorie minori d'infallibile cecchino nel giro decisivo del turno di qualifica. La cifra raggiunta dal monegasco supera del cinquanta per cento i risultati di Hamilton e Bottas, fermi a quota quattro pole ciascuno. Considerando il miglior tempo di Vettel a Montreal e Suzuka, il bilancio tra le Freccie d'Argento e le monoposto della Casa del Cavallino risulta in perfetta parità, a conferma che i valori espressi in pista dalla SF90 e dalla W10 tendono a equivalersi. Leclerc ha compiuto il break decisivo alla riapertura del mondiale dopo la pausa estiva. Il poker di pole position in sequenza ottenuto tra Spa e Singapore, su piste molto eterogenee nel loro lay-out, evidenzia come la monoposto della Casa di Maranello abbia beneficiato degli sviluppi apportati dallo staff tecnico nel corso della stagione, che le hanno consentito di ri-



LAT

muovere l'immagine di vettura iper-competitiva soprattutto sulle piste dove serve trazione e accelerazione.

La monoposto italiana appare ora assai configurabile - una caratteristica che aveva fatto la differenza a favore delle Mercedes nella prima parte di stagione - ed in grado di prevalere ovunque. Dopo aver sfatato una tradizione negativa su piste come Sochi o Suzuka, sono ambiziosi gli obiettivi di Leclerc e della Scuderia Ferrari sulla via di Città del Messico, un tracciato sul quale, anche a causa dei 2.250 metri di altitudine, in tempi recenti le Mercedes non hanno mai particolarmente a causa dell'area rarefatta. Hamilton, vincitore nel 2016, l'anno seguente ha chiuso al nono posto dopo aver recuperato dall'ultima posizione a seguito di un contatto con Vettel a inizio gara. I due punti hanno comunque consentito all'inglese di aggiudicarsi il titolo come l'anno scorso, quando a causa di problemi di degrado si accontentò del quarto posto, sufficiente per consentirgli di mettere le mani sul quinto titolo iridato. Quest'anno la Pirelli porterà delle mescole



GETTY IMAGES



IL PIÙ TEMIBILE RIVALE PER LA MERCEDES

Immagine emblematica per Charles, in pista, nella parte finale della stagione, senza dubbio l'avversario più temuto - e meno battibile - per la fortissima e già iridata Mercedes...

di uno step più dure (C2, C3 e C4) proprio a causa dei numerosi casi di graining visti l'anno scorso, che vide Leclerc cogliere una solida settima posizione.

Hamilton è il riferimento per Charles

Leclerc ha dominato il mondiale delle qualifiche, ma non è riuscito a mantenere lo stesso rendimento in gara. Se così fosse stato, in questo momento il giovane monegasco starebbe quantomeno in lizza per il titolo mondiale. Il confronto con Hamilton è molto rappresentativo. Il ferrarista ha colto sei pole e vinto due Gran Premi, mentre il pilota nato a Tewin di pole ne ha siglate solo quattro, ma ha colto il successo per ben nove volte pur non partendo in cinque casi dal vertice dello schieramento. Dati che suggeriscono ampie aree di miglioramento per Charles, che non ha ancora messo integralmente a frutto il suo potenziale.

Il raffronto con Hamilton suggerisce quanto il fattore umano abbia avuto un peso e come le qualità del cinque volte iridato inglese risultino decisive. La SF90 è una monoposto che si è rivelata tanto veloce

quanto la W10, se non altro in qualifica, dove il trend è ora favorevole alla monoposto della Casa del Cavallino. Valori che si capovolgono la domenica, quando il rendimento delle Freccie d'Argento tende a salire e i piloti di Toto Wolff si rilevano estremamente pragmatici e cinici. Se i vizi e le virtù di Vettel sono ormai ben noti, la Scuderia Ferrari quest'anno ha potuto contare sul talento per certi versi ancora acerbo di Leclerc, che ha dispensato emozioni ma che qualche vota ha pagato dazio al noviziato. La scelta di Mattia Binotto di schierare un giovane con una sola stagione alle spalle in una scuderia di fondo griglia è stata certamente un ottimo investimento che verrà ripagato con gli interessi in futuro.

Un parallelo con Senna non è irriverente

Tornando a Leclerc, oltre che per il rendimento in pista ha impressionato la velocità di adattamento a un contesto che inevitabilmente mette sotto esame e porta parecchia pressione come quello della Scuderia Ferrari. Come alla "prima" della Scala di Milano non si può steccare, ogni

volta che si esce dalla corsia box con una monoposto della Casa di Maranello si hanno tutti gli occhi puntati addosso. Il passaggio da una squadra a fondo griglia alla scuderia più blasonata è stato affrontato con la massima tranquillità e naturalezza. I numeri suggeriscono che il ventiduenne del Principato debba lavorare sulla resa in gara, ma le qualità di lui messe in mostra sono tali da non far apparire irriverente un accostamento con Ayrton Senna. La prima stagione al servizio di Mattia Binotto di Leclerc ha infatti molte affinità con quella del pilota brasiliano con la Lotus nel 1985. Il paulista, voluto da Colin Chapman, stabilì il numero record di sette pole position, riuscendo a vincere soltanto due gran premio. Numeri che tendono a combaciare con quelli del monegasco. La sua monoposto, la Lotus 97F, passò alla storia come la "Regina del sabato sera". Delle sei pole position finora conquistate da Leclerc, soltanto due (Spa e Monza) si sono concretizzate in una vittoria. E il monegasco ha a disposizione ancora quattro cartucce per superare i numeri dello sfortunato campione brasiliano. ●



SUTTON-IMAGES.COM

Ferrari che reazione!

ANDIAMO AD ANALIZZARE NEL DETTAGLIO, PRESUPPOSTI E SIGNIFICATO DELLA RIPRESA FERRARI DALL'INDOMANI DEL NEGATIVO GP DEL GIAPPONE, CON LA SF90 CHE È RIUSCITA A RISALIRE LA CHINA

Nell'ultimo debriefing di quasi tre mesi fa ci eravamo focalizzati sul tema Vettel-Ferrari. Eravamo arrivati ormai a metà campionato. La Mercedes aveva messo in pista un'altra vettura di categoria superiore ed era andata in fuga. La Ferrari, che così tanto aveva illuso nei test invernali, aveva di fatto evidenziato un gap tecnico difficilmente recuperabile. Insomma, dal punto di vista prettamente tecnico-sportivo sembrava esserci ormai

davvero poco da commentare. Un tema però si affacciava da qualche tempo. Prestazioni insufficienti della SF90 a parte, Sebastian Vettel stava vivendo una stagione sottotono nella quale avevamo trovato parecchie analogie con quel 2014 in cui Ricciardo lo aveva sportivamente maltrattato sulla sua ultima Red Bull. Stavolta colui che aveva mandato in confusione Seb era un giovane monegasco del quale avevamo avuto modo di ap-

prezzare un luminoso talento, seppure non ancora confermato in modo oggettivamente eclatante nei weekend di gara. In quel momento era decisamente utopistico pensare di vederlo proiettato subito al vertice, date le differenze di performance tra SF90 e W10. Ma - presto o tardi - se a Maranello gli avessero fornito una vettura competitiva, si intravedeva piuttosto distintamente che Charles Leclerc sarebbe entrato nell'Olimpo dei Piloti

con la P maiuscola. E sarebbe diventato ancora più ingombrante per il suo compagno di squadra che nel frattempo non avrebbe potuto scivolare sulla stessa china ancora per molto tempo. Per il bene della Ferrari era necessario che Sebastian reagisse, facendo ricorso alla combattività geneticamente teutonica che avrebbe dovuto appartenergli, ma che sembrava apparentemente smarrita dietro la sindrome di Paperino. Ebbene, cos'è cambiato nello



LA RIPRESA È UNA REALTÀ
 La possibilità di poter stare davanti alla Mercedes per la Rossa non è più un'utopia ma un'opzione sempre più credibile, vista la crescente competitività della SF90

scenario argentato che si era cristallizzato nel girone d'andata?

Partiamo col dire che dopo la pausa estiva – quindi dall'iconico Gp di Spa in poi – la Mercedes non ha più agguantato una pole position. Cinque pole su cinque appannaggio dei piloti della Ferrari, che pareggiano dunque il conto totale delle qualifiche fin qui disputate. Uno scenario totalmente nuovo – e, diciamolo pure, inatteso – che è stato reso possibile non per particolari demeriti dei Campioni del

Mondo, quanto piuttosto perché la Rossa SF90 ha fatto un salto di qualità davvero notevole, migliorando di gran lunga il suo rapporto col cronometro. E' andata a recuperare quella guidabilità nelle curve che era stata il tallone d'Achille nella prima parte della stagione, allontanandola mediamente di tre decimi rispetto alla Mercedes – nonostante una performance in rettilineo decisamente superiore a tutti quanti. Dopo la pausa estiva sempre di tre decimi si parla. Ma ora sono diventati il vantaggio medio della Rossa sulla W10, sempre nel giro secco. E chi frequenta l'ambiente del Motorsport sa bene che stiamo parlando di differenze siderali, a maggior ragione se tirate fuori dal cilindro nel giro di poche settimane...

Allora vediamo subito di capire cos'è successo (di bello) alla SF90 dopo la pausa estiva. Ci facciamo come al solito aiutare dalle Mappature delle Efficienze che, come sapete, spiegano oggettivamente la prestazione delle vetture nel giro secco della qualifica, discriminando tra l'efficienza in curva (dipendente dalle caratteristiche aerodinamiche e telaistiche) e quella in rettilineo (proporzionale alla potenza erogata dalla power-unit ma anche alla resistenza aerodinamica). Partendo da quest'ultima ed analizzando le differenze tra la Ferrari e la Mercedes lungo tutto l'arco stagionale fin qui percorso, si nota che – Australia a parte, dove le preoccupazioni affidabilistiche hanno consigliato ai tecnici di Ma-

ranello di "downgradare" le potenzialità motoristiche – la SF90 è sempre stata ben più efficiente della W10 nei rettilinei. Lo abbiamo detto più volte che in termini di velocità sul dritto quest'anno non c'era storia. Ed è una caratteristica che è rimasta praticamente intatta anche in questa seconda parte della stagione.

Altrettanto sistematicamente però è emerso che nelle curve l'efficienza della Rossa è sempre stata inferiore. Dappertutto. E' lì, come dicevamo prima, che si spiega il gap prestazionale in qualifica rispetto alla Mercedes ed, a volte, anche alla Red Bull. Già, perché sono ben pochi i circuiti mondiali in cui l'efficienza sul dritto è più redditizia di quella in curva... Tuttavia, nell'andamento temporale della differenza dell'efficienza in curva rispetto alla Mercedes, si nota che il gap si è via via assottigliato negli ultimi round, in particolare proprio quelli dopo la pausa estiva – Monza esclusa, ma è proprio uno di quei tracciati dove, lo sappiamo tutti, conta essenzialmente andare forte sul dritto. E infatti lì ha vinto la Ferrari.

Combinando i due effetti non possiamo tralasciare il fatto che questo miglioramento nelle curve non ha comportato ripercussioni eccessivamente negative alla performance sul dritto. In altre parole, è evidente come la SF90 abbia incrementato la downforce – in assoluto e come bilanciamento tra gli assi – senza peraltro pagarla eccessivamente in Cx. Ed è altrettanto chiaro come

in questo modo abbia ottimizzato il modo di lavorare delle gomme e di conseguenza l'omogeneità di percorrenza delle curve.

Lì sta l'uovo di Colombo del riscatto prestazionale (continuativo, non casuale) della Ferrari dopo la pausa estiva, da cui sono arrivate le quattro pole positions consecutive di Leclerc e quella di Vettel di domenica scorsa. Certo, di pole i Ferraristi ne avevano conquistate altre tre precedentemente. Ma quelle erano state piuttosto il risultato di interventi/soluzioni estemporanee. La pole di Montreal è per esempio spiegabile con le caratteristiche del tracciato che regala un'enorme importanza all'efficienza in rettilineo. In Bahrain ad inizio stagione è stata la Mercedes a non trovare il bandolo della matassa nella scelta del set-up ottimale.

Insomma, nel girone di ritorno è scesa in pista un'altra Ferrari. Certo è che in questo nuovo scenario è stato Leclerc a beneficiare alla grande delle novità apportate dai tecnici di Maranello concretizzandole in qualifica, ma anche in una buona raccolta di punti alla domenica, parzialmente ridimensionata dall'ultimo weekend in Giappone. Due Gp vinti e due podi per un totale di 89 punti mondiali raccolti contro gli 88 di Hamilton, gli 86 di Bottas ed i 56 di Vettel.

Pertanto – giusto per rimanere agganciati al tema iniziale – le avvisaglie che avevamo colto si sono concretizzate sul serio. E ben prima dell'immaginabile. Leclerc ha davvero

VETTEL E LECLERC, ANDAMENTO DA SEGUIRE



SF90 VS W10, LE VELOCITÀ' IN RETTILINEO





← messo piede di diritto nei piani alti della F.1 rivendicando oltretutto uno spazio non indifferente nel suo personale match interno con Vettel. Dall'altro lato, una qualche reazione di Vettel c'è stata, pur rimanendo in quel mood altalenante di nervosismi che lo hanno spinto a volte ad azioni provocatorie (vedi il sorpasso su Charles al via di Sochi), altre volte a nuovi errori (vedi il jump start di domenica scorsa a Suzuka). Che poi, aperta parentesi, sarebbe interessante capire in base a quale considerazione a Seb non sia stata comminata alcuna sanzione. Sicuramente è un episodio che ha creato un precedente...

Onestamente comunque, una simile supremazia in qualifica - chiara, continuata e su circuiti da caratteristiche ben diverse - avrebbe anche potuto portare ad una raccolta di punti un po' più proficua in gara. Nell'andamento del gap tra Ferrari e Mercedes nella Classifica Costruttori c'è stato infatti un apprezzabilissimo tentativo di plafonamento (e addirittura un'inversione di tendenza) che ha provato a mitigare l'imbarazzo di quella progressione feroce registrata nella prima metà dell'anno. E che, se facciamo mente locale alle ultime stagioni mondiali, rappresentava una costante nei confronti della Mercedes. In altre parole - ma lo ricordate tutti sicuramente - da anni succedeva che da metà stagione in poi la Rossa non mantenesse la stessa velocità degli sviluppi perdendo via via contatto col vertice. Era successo anche l'anno scorso, proprio a partire da settembre. Questa volta invece no, anche se proprio con i Gp di Russia e Giappone è ripresa la fuga in avanti della Mercedes, tanto che nel girone di ritorno siamo 174 a 145 per loro.

Insomma, grande merito ai tecnici di Maranello però, alla fine dei conti, è mancata un po' di concretezza da entrambi i finalizzatori. In buona parte perché gli attriti tra i due piloti hanno soffocato il potenziale massimo in gara, come eviden-

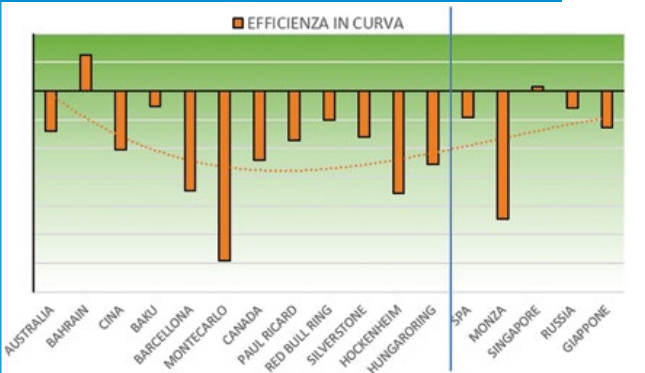
ziato chiaramente allo start di Sochi e, in parte, anche a Suzuka. Perché, quando si occupa la prima fila, non è proprio un segno di grande lucidità farsi sfilare da quelli dietro, tentando poi magari di salvarsi in corner con una gomitata...

Sia ben chiaro che non c'è nulla da meravigliarsi. Ne è piena la Storia di questo sport di screezi tra compagni di squadra, che si sopportano e diventano quasi amici solo quando il cronometro li distanzia di almeno un secondo al giro. Era ampiamente prevedibile che nel momento in cui la competitività assoluta della Rossa fosse cresciuta, il giovane Charles non sarebbe rimasto a guardare passivamente le gesta del suo pluri-titolato compagno di squadra ma sarebbe andato dritto per la sua strada. Così come Seb non avrebbe certo gradito l'invasione di campo con tentativo di sovversione dell'ordine gerarchico acquisito dall'anzianità di servizio. Tematiche che ricorrono storicamente ogniqualvolta due galletti condividono lo stesso box. E ne sono sicuramente consapevoli anche a Maranello.

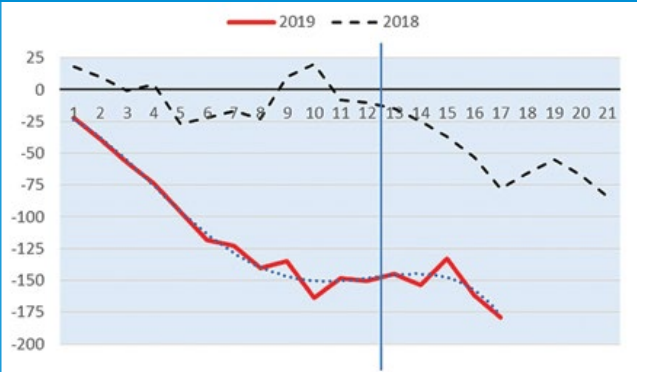
Avere due top drivers in squadra è redditizio se con fermezza si riescono a convogliare le loro energie per il bene della squadra. Non dovrebbe essere un'impresa impossibile. Ma se lo dovesse diventare, a fine anno sarà meglio fare delle scelte. Nel frattempo la Mercedes ha vinto il suo sesto titolo mondiale consecutivo... ●

GETTY IMAGES

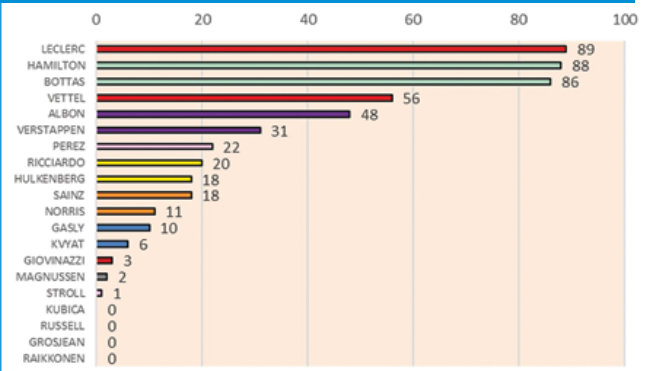
CONFRONTO PER EFFICIENZA IN CURVA



2018 E 2019 IN PARALLELO A DIVARIO PUNTI



PUNTEGGI OTTENUTI DOPO LA PAUSA ESTIVA



LA FERRARI A SUZUKA NON HA TROPPIA FORTUNA

Leclerc nel Gp del Giappone è finito settimo, in un Gp che dopo le qualificazioni dominate dal Cavallino prometteva tanto, per entrambe le SF90...





Da sinistra, Horner, Binotto, Wolff e Abiteboul, Team Principal, rispettivamente, di Red Bull, Ferrari, Mercedes e Renault

Il futuro a piccoli passi

SI VA AVANTI COL LIMITE DI SPESA FISSATO A 175 MILIONI DI DOLLARI E TRAMONTA L'IPOTESI DELLA GARA DI QUALIFICA

Suzuka non è stata soltanto la corsa che ha regalato il sesto titolo iridato di fila alla Mercedes. La pista del Sol Levante è stata anche teatro di un fine settimana anomalo per il circus della massima serie, con tutti gli addetti ai lavori tappati in albergo nella giornata del sabato a causa del passaggio del ciclone Hagibis, che ha avuto l'effetto di spaccare in due il fine settimana in Giappone ricompattandolo in due giornate. "Si può fare!" avranno pensato in molti rispolverando una celebre frase di un classico film del regista Mel Brooks del 1974. Ma in questo caso non si sta parlando di una creazione in laboratorio, come successo nel celebre Frankenstein Junior, ma "solamente" di accorciare un week-end di gara. Il superamento di una sorta di dogma, che in condizioni normali avrebbe richiesto ore ed ore di riunioni che non avrebbero mai avuto una sintesi comunemente accettata, è stato imposto dalla violenza di un evento naturale e costretto tutti ad adattarsi senza fiatare alla nuova realtà.

In linea di principio, Suzuka ha dimostrato

che volere è potere, e che qualora si scegliesse di racchiudere in due giorni l'attività in pista, questo sarebbe materialmente possibile. Il punto è che ci sono troppe parti interessate alle quali il format va bene così com'è. Gli organizzatori vogliono vendere i biglietti in tre giorni, i tifosi non sarebbero disposti a stare tappati tutto il giorno davanti alla televisione per guardare prima le qualifiche e poi il Gran Premio, e le corse minori non avrebbero spazio se non al venerdì. Si tratta ovviamente di punti validi. E siccome l'aspetto di business finisce sempre per prevalere, ecco che Ross Brown ha subito puntualizzato che i fine settimana continueranno a essere disputati su tre giorni e che si cercherà di guadagnare tempo, e arrivare più tardi in pista, rimodulando la giornata di venerdì.

Importante la riunione di Parigi

Per quel che concerne le nuove regole in chiave 2021, il sedici ottobre si è tenuta un'attesa riunione a Parigi. Nella consapevolezza che sarebbe impossibile ottenere

una piena soddisfazione da parte di tutte le squadre - che hanno modelli operativi diversi e limiti di spesa, con i team di prima fascia che possono investire anche il quadruplo di quelli a fondo griglia - la sensazione è che sia stato fatto un passo in avanti nel rispetto delle prossime deadlines, che prevedono l'invio del regolamento ai membri del World Council entro il 25 ottobre ed una votazione da concludere nel giro di cinque giorni al massimo, con il rilascio del nuovo regolamento il 31 ottobre ad Austin.

La richiesta di alcune squadre di posticipare di dodici mesi l'introduzione del nuovo regolamento è stata accantonata, anche perché un rinvio avrebbe avuto ripercussioni sul titolo Liberty quotato sulla borsa americana, il NASDAQ. Nel meeting di Parigi è definitivamente naufragata la possibilità di avere una corsa di qualifica al sabato, discussa a Suzuka, sulle pista di Le Castellet, Spa e Sochi, visto che un paio di scuderie inglesi hanno votato contro la proposta, mentre serviva l'unanimità. Per quel che concerne i punti chiave delle nuove regole, si va avanti con il limite di spesa fissato da 175 milioni di USD, al netto del costo dei piloti, manager, trasferte e marketing. I proventi dei top team saranno limati (10%?) a vantaggio delle piccole squadre. Avevamo già anticipato l'obiettivo di minimizzare l'effetto negativo delle turbolenze generate dalle ali inferiori sulla scia di quella che segue, in modo da agevolare i sorpassi. Per quanto riguarda il processo di standardizzazione delle parti, questo sarà limitato a quelle che non hanno un ruolo attivo sulle performance.

Alessandro Gargantini



VERSO IL GP MESSICO

Albon bella scoperta

DA SOGGETTO MISTERIOSO ALLA POSSIBILE CONFERMA IN RED BULL PER IL 2020: ECCO LA PARABOLA ASCENDENTE DEL PILOTA THAIANDESE

di **Alessandro Gargantini**

Sono bastate cinque corse ad Alex Albon per conquistare universalmente la fiducia in Red Bull al fianco di un team mate assai più esperto, ma soprattutto scomodo, come Max Verstappen. L'ex pilota della Toro Rosso, da quando è approdato alla scuderia di Milton Keynes, si è addirittura rivelato in termini di punteggio più concreto del famoso collega. Un risultato certamente inatteso che ha portato un vivo interesse nei confronti di questo ragazzo, che quando la scorsa primavera ha debuttato con la scuderia faentina nei test di Barcellona era per molti soprattutto un oggetto misterioso. Albon quest'anno ha mostrato una capacità di adattamento e una reattività oltre di ogni legittima attesa. Doti che potrebbero portare l'esigente Helmut Marko, che in lui ha creduto molto, a confermarlo all'interno della scuderia diretta da Christian Horner nel mondiale 2020.

Nessuna soggezione per Verstappen

Al fianco di Verstappen il thailandese di Londra ci si è ritrovato quasi per caso. Le performance non sempre convincenti di Gasly hanno indotto il consulente di Graz ad anticipare i tempi e provare nel ruolo del pilota di Rouen un altro esponente della galassia Red Bull. E visto che Kvyat la sua esperienza presso la squadra inglese l'aveva già fatta, ecco che la scelta di Marko è caduta su Albon, che si è fatto trovare assai reattivo alla chiamata dell'austriaco. Il thailandese di Londra ha vissuto la nuova sfida con la massima naturalezza, come se non avesse nulla da perdere. E con la stessa leggerezza d'animo con la quale in primavera si era calato per la prima volta nella Toro Rosso ha approcciato una monoposto ben più performante, che porta con sé responsabilità e aspettative superiori. E quella che sembrava una mossa di Marko per anticipare una stagione, ovvero di mettere alla prova due piloti sulla stessa monoposto nell'arco di una stagione, si è rivelata una scelta azzeccata.

Secondo Thai nella storia della massima serie

Quella di Albon, secondo pilota con licenza thailandese nella massima serie dopo il Principe Bira (all'anagrafe Birabongse Bhanutej Bhanubandh) protagonista nella Formula 1 degli anni cinquanta, è una tra le favole più belle di questa stagione: la storia di un bambino che a soli dodici anni, al tempo del karting, era stato scelto per entrare nel vivaio del

la Red Bull, ma che è stato cacciato già al termine della prima stagione in monoposto, esattamente in Formula Renault, alla fine del 2012. Rientrato questa primavera all'interno dell'universo dell'energy drink austriaco, anche perché non c'erano ragazzi del vivaio pronti, Albon si trova ora tra le mani uno dei sei volanti più ambiti della massima serie. Ma la carriera del ragazzo nato a Londra e cresciuto a Ipswich non è stata soltanto rose e fiori: sulla sua strada Albon ha trovato parecchie spine. Tornando all'esordio nella serie propedeutica francese, il debutto del sedicenne Albon era stato realmente da incubo. Schierato dalla spagnola EPIC, il teenager thailandese non aveva racimolato nemmeno un punticino in una stagione dominata da Vandoorne e Kvyat e contraddistinta anche dalla presenza di Gasly, Ocon e Vandoorne. Un anno di ferro, dunque, che non aveva risparmiato il giovane Albon.

In pista grazie a papà Nigel

Ma papà Nigel, ex pilota che ha cresciuto Alex cresciuto sullo storico kartodromo britannico di Hoddesdon nell'Hertfordshire, pista che ha tenuto a battesimo anche Button, Hamilton, non si è dato per vinto e ha cercato una serie di finanziatori che consentissero al figlio di andare avanti pur in assenza del supporto della Red Bull. Albon, passato alla KTR, si è subito riscattato l'anno dopo, cogliendo tre podi e una pole position. Tutta un'altra musica. I buoni risultati hanno portato Albon nella terza serie europea nel 2015, stagione nella quale, con una monoposto schierata dalla traballante Signature, ha colto ben due pole position in un'annata contrassegnata dalla rivalità tra Rosenqvist e Giovinazzi. Riscontri che lasciavano trasparire un ottimo potenziale che è stato confermato nella stagione successiva, quando in GP3 Series Albon ha chiuso al secondo posto in campionato alle spalle di Leclerc, vincendo una corsa in più del pilota del Principato e meritando il passaggio in Formula 2, prima alla Art Grand Prix e poi alla DAMS. Con la squadra del compianto Jean-Paulriot, Albon ha colto il terzo posto in campionato 2018 alle spalle di Russell e Albon e ha così staccato il biglietto per la massima serie.

Da semi-sconosciuto a titolare in un top-team

Il resto, è storia attuale. Albon è salito per la prima volta sulla STR14 nei pre season test di Barcel-

fotografie GETTY IMAGES





lona, suscitando ilarità per essersi insabbiato fino ai mozzi alla prima curva dopo essere uscito dalla corsia box.

Ma Albon non ha fatto una piega, si è tuffato nei piani di lavoro della scuderia diretta da Franz Tost e ha chiuso al sesto posto i test in terra catalana, a soli sei decimi dalla Ferrari di Vettel. Il campionato ha poi dimostrato che l'esito dei test era genui-

CRESCITA COSTANTE

Da quando Albon è approdato alla Red Bull a stagione in corso per sostituire Gasly ha avuto una crescita costante

no. Albon si è ben destreggiato prima in Toro Rosso e poi in Red Bull, dove lo scorso fine settimana ha chiuso ai piedi del podio il gran premio del Giappone. Ora gli obiettivi per Albon, miglior rookie in classifica davanti ai più celebrati Russell e Norris, non possono che essere due: conquistare il primo podio e assicurarsi un volante in Red Bull nel 2020. Le premesse ci sono, Marko sicuramente non potrà esitare a lungo, anche perché alle spalle di Albon nel vivaio dell'energy drink austriaco di alternative pronte in questo momento non ce ne sono.

Vips e l'ex Red Bull Ticktum a confronto a Macao

L'estone Vips non è andato al quarto posto nel FIA F3, mentre Ticktum si è fatto cacciare, dopo sole tre corse, a seguito di un'intemperanza in seno al Team Mugen in Super Formula. La pagella dei ragazzi alle spalle di Albon non è da lode al termine di questa stagione.

A proposito del ribelle londinese, il due volte vincitore del Gran Premio di Macao tornerà sul luogo del delitto anche quest'anno con una monoposto del Carlin Motorsport, da sempre vicina alla Red Bull. Si respira nuovamente aria di riscatto per l'imprevedibile talento britannico? Sarà parte della sfida anche Vips, al volante della sua Hitech. L'occasione per Marko di vedere a confronto i suoi ragazzi è unica, ma per entrambi non sarà semplice non vivere la corsa asiatica come un duello da film western. E se Ticktum si rivelasse superiore a Vips, Marko non resterebbe insensibile a una sua vecchia passione. ●





Messico e favole

PER IL TERZO ANNO DI FILA L'ULTIMO ROUND DELLA PORSCHE MOBIL 1 SUPERCUP È DECISIVO NELLA LOTTA PER LA CONQUISTA DEL MONOMARCA

di [Dario Lucchese](#)

Per il terzo anno di fila, sarà il circuito dedicato ai fratelli Pedro e Ricardo Rodriguez ad ospitare il conclusivo appuntamento della Porsche Mobil 1 Supercup. In Messico, questa fine settimana, il monomarca riservato alle vetture della Casa di Stoccarda giunge al gran finale con Michael Ammermüller in testa alla classifica. Il tedesco, proprio su questa pista ha conquistato il titolo nelle ultime due edizioni e adesso punta anche al tris. Ma ciò che si prospetta nell'unica doppia tappa del calendario, è una volata a cinque. Sono 14 infatti i punti che separano Larry ten Voorde dal pluricampione del Bwt Lechner. L'olandese, che corre con i colori della Mrs Gt-Racing, ha conquistato nel più recente round di Monza la sua prima vittoria. Un successo a cui era già andato vicinissimo a Hockenheim, quando aveva concluso secondo dopo essersi avviato dalla pole.

Se Ammermüller ha giocato d'astuzia, centrando due successi sul cittadino di Montecarlo e all'Hun-





garoring, ma andando quasi sempre a punti (solo un ritiro, proprio in Germania, quando è rimasto incolpevolmente coinvolto in un contatto), quello che sulla carta sembrava essere il suo principale rivale è stato invece protagonista di una seconda parte di stagione in calando. Stiamo parlando del suo compagno di squadra Julien Andlauer, che dopo avere messo a segno due vittorie nelle prime tre gare, sulla pista di Spa ha avuto un weekend particolarmente difficile chiudendo nono. Ancora peggio per lui sono andate le cose in Brianza, dove ha dovuto registrare il suo primo "zero"; solamente 13° al termine delle qualifiche, il transalpino ha cercato di recuperare subito delle posizioni, commettendo però un errore all'Ascari e finendo contro le barriere dopo un paio di giri.

L'Italiana Dinamic al via con tre vetture

Un errore che gli è costato molto caro, dal momento che Andlauer a Monza ci arrivava da leader, con lo stesso numero di punti di Ammermüller, nella circostanza secondo al traguardo. Il francese è quindi scivolato terzo in classifica, a quattro lunghezze da ten Voorde. Con un massimo bottino di 40 punti ancora in palio, spuntarla non sarà certo un gioco da ragazzi per Andlauer, già vincitore della Carrera Cup Deutschland proprio davanti ad Ammermüller. Ma nell'epilogo di Città del Messico ad avere ancora qualche barlume di speranza ci saranno anche Ayhancan Guven (il 21enne pilota turco del Martinet by Almeras ha conquistato una vittoria a Silverstone) e l'altro francese del Fach Auto Tech, Florian Latorre.

Ad inseguire la prima affermazione di questa stagione ci sarà invece Dinamic Motorsport, unica squadra italiana al via. Il team emiliano affronterà questa lunga trasferta schierando tre vetture. Una per il nostro Gianmarco Quaresmini, campione 2018 della Carrera Cup Italia e alla sua seconda stagione nella Porsche Mobil 1 Supercup in cui ha conquistato un miglior settimo posto a Budapest. Riconfermati anche il 22enne danese Mikkel Pedersen (secondo a Monaco e quarto a Monza) ed il Pro-Am Philipp Sager. ●



IL PRONOSTICO DI MATTEO CAIROLI

Ammermüller è il favorito

"Golden boy" della Carrera Cup Italia nel 2014, quando ha conquistato il titolo con il team Antonelli Motorsport, e due anni dopo vicecampione della Porsche Mobil 1 Supercup, Matteo Cairoli in Messico ci ha corso una sola volta, nel 2017. Tra l'altro ottenendovi una vittoria in Gte-Am nel Mondiale FIA Wec, con la vettura del Dempsey-Proton Racing, assieme a Marvin Dienst e Christian Ried. Il comasco, oggi a tutti gli effetti nel programma ufficiale della Casa tedesca, descrive l'Autodromo Hermanos Rodríguez come una pista anomala. «A un rettilineo lunghissimo, alterna una serie di curve a 90 gradi, per poi concludersi con una parte mista, molto veloce. E poi bisogna considerare i 2200 metri di altitudine». Insomma, un tracciato molto particolare, anche per i piloti più esperti del campionato. «Credo che Ammermüller sia il favorito - sostiene Cairoli - A differenza di Andlauer non ha fatto errori. Non credo che il francese abbia le stesse possibilità di spuntarla sul suo compagno di squadra. Direi di tener d'occhio anche Guven: è un ragazzo veloce ed emergente, un cui mi rivedo molto all'inizio della mia carriera e anche lui ha iniziato come me con i videogiochi. Il team Dinamic può certamente dire la sua. Impressionante quello che ha fatto quest'anno anche nel Gt. Mi piacerebbe correre con loro nel 2020».

MICHAEL INSEGUE UN'ALTRA AFFERMAZIONE

Sopra Cairoli, in alto la partenza del Messico nel 2018. A sinistra la Porsche 911 GT3 Cup di Michael Ammermüller, che si presenta da leader nell'ultimo round

Toro zecchino

GIORGIO SANNA, IL CAPO DEL MOTORSPORT LAMBORGHINI, CI GUIDA VERSO LE WORLD FINAL CHE ANDRANNO IN SCENA NEL PROSSIMO WEEK END A JEREZ

di Andrea Cordovani



Lasfalto scivola veloce dopo il Passo della Raticosa e scodinzola giù in discesa verso Pietramala, un pugno di case sparso nell'Appennino Tosco-Emiliano, lungo una strada da sogno che conduce su, al Passo della Futa. È quello il nostro approdo finale al fianco di Giorgio Sanna, capo del motorsport di Lamborghini, passeggeri sul sedile di una Murcielago e spinti dall'iconico V12 del Toro, che scalcia alle nostre spalle mentre la carreggiata si fa stretta e torna ad arrampicarsi in salita. Racconta: «Quando venti anni fa iniziai a fare il collaudatore mi scioppavo 700 km al giorno e tutti da percorrere su strade come queste». Ma questa non è una strada come tutte le altre, questo è un meraviglioso teatro da corsa dove imperversava la grandiosa sarabanda del Mugello Stradale. E in fatto di strada ne ha fatta tanta anche Sanna che da tempo ha lasciato il volante per trasformarsi in manager da fatti e non parole che – oggi, solo per poche ore – quasi da collaudatore è tornato ad armeggiare in compagnia di Autosprint con uno dei suoi vecchi ferri del mestiere. Così mentre con le mani danza sul volante fa anche il punto della situazione per quanto riguarda Lamborghini Squadra Corse. Insomma un'intervista racing.

Alle spalle c'è un'altra stagione densa di grandi numeri e bei titoli e sullo sfondo le World Final a Jerez de la Frontera che dal 24 al 27 rappresentano

SUPERTROFEO 2020

17-19 aprile	Monza (Italia)
28-30 maggio	Paul Ricard (Francia)
23-25 luglio	Spa (Belgio)
3-5 settembre	Nürburgring (Germania)
9-11 ottobre	Barcellona (Spagna)
29-30 ottobre	Misano (Italia)

INTERVISTA ON THE ROAD

Intervista on the road al fianco di Giorgio Sanna sulla Lamborghini Murcielago lungo le pieghe del Passo della Futa

la ciliegina sulla torta a un'altra annata da incorniciare. Spiega Sanna: «Anche quest'anno la stagione per Lamborghini Squadra Corse è stata prolifica. A iniziare dai successi ottenuti, ancora una volta, a Daytona e Sebring, per continuare poi con le vittorie in Blancpain e poi nel GT Open. Tutte prestazioni che non arrivano per caso. A livello di risultati non ci possiamo certo lamentare, ma è abbastanza ovvio che dobbiamo subito guardare avanti perché questo è un mondo dove non puoi adagiarti sugli allori, non c'è tempo per rilassarsi. L'asticella va alzata sempre: gli altri non stanno a guardare. Stiamo già lavorando in ottica 2020 e posso anche dire che ci saranno delle novità che scopriremo solo vivendo».

D'accordo il ricorso alle musiche di Lucio Battisti, ma intanto la prossima settimana in Andalusia, ci sarà una bella sorpresa. «A Jerez presenteremo la nostra Hypercar, prodotta in serie limitata. Avrà più di 800 cavalli, sarà solo per la pista e non omologabile in strada. Tengo anche a sottolineare che non verrà utilizzata in gara e che si tratta di un modello nel quale abbiamo concentrato l'essenza del nostro marchio». Un marchio quello del Toro che adesso nel sud della Spagna manda in scena le World Final che per la terza volta vanno in scena in terra iberica. «A livello di clima troveremo condizioni ideali – racconta - E anche in pista avremo un gran bel

VERO PEZZO DA COLLEZIONE

Murcielago griffata Versace

È un vero pezzo da museo la Lamborghini Murcielago LP640-4 Versace Edition con la quale Giorgio Sanna ha condotto Autosprint sulle rampe dell'Appennino. Presentata al Salone di Parigi 2006, la vettura mantiene la base tecnica della versione di serie (motore aspirato V12 6.5 litri da 640 cavalli) ma presenta novità estetiche che sottolineano la partnership tra Lamborghini e la casa di moda. Solo 20 gli esemplari prodotti, di cui 8 con guida a destra. La Murcielago Versace è caratterizzata dal motivo a greca sulle portiere, che si ripete anche negli interni e sui sedili bicolore in nappa. Inoltre, per la prima volta, è stato installato un cofano posteriore trasparente per poter ammirare l'iconico motore V12 Lamborghini.



lo spettacolo con oltre 50 vetture in griglia. Avremo al via anche un equipaggio inedito composto dal pluri-iridato del cross Tony Cairoli e da Emanuele Pirro, consulente per il motorsport di Lamborghini, ben cinque volte vincitore a Le Mans che dopo diversi anni torna a stringere tra le mani il volante di una vettura da corsa e in questo caso la nostra Huracan Super Trofeo Evo. Sarà interessante vederli in azione».

Intanto è già pronto il 2020 del Super Trofeo che nel 2020 torna a Monza e che avrà Misano come teatro della World Final. Sia il campionato asiatico sia quello europeo saranno nuovamente abbinati ai campionati GT Series organizzati da SRO, con cui Automobili Lamborghini ha rinnovato la partnership anche per le stagioni 2021 e 2022.

Chiosa Sanna: «La storia del Lamborghini Super Trofeo in Europa è legata a SRO sin dagli anni '90: siamo dunque orgogliosi di poter continuare a proporre ai nostri clienti sportivi una piattaforma di successo nel panorama GT racing per i prossimi tre anni, offrendo ai nostri team e piloti i migliori servizi, facendo sinergia anche nei campionati che ci vedono protagonisti in GT3». Il format rimane invariato: due gare da 50 minuti per weekend, partenza lanciata, pit-stop obbligatorio ed equipaggi divisi in quattro categorie (Pro, Pro-Am, Am e Lamborghini Cup). ●



UN'ALTRA STAGIONE PIENA DI VITTORIE

I successi (bissati) a Daytona e Sebring e poi la conquista del Gt Open e del Blancpain. Anche il 2019 è stato davvero prolifico per le Huracan



Pier Guidi stella a strisce

IL SUO TRIONFO ALLA PETIT LE MANS IN CLASSE GTLM AL VOLANTE DELLA FERRARI DI RISI COMPETIZIONE MERITA D'ESSERE RIVISSUTO

di Diego Fundarò



Certe vittorie hanno un sapore speciale: arrivano quando gli avversari sembrano avere motivazioni e mezzi superiori, mentre tu puoi partecipare solo alla prima ed ultima prova della stagione di un campionato Imsa dove per decenni sei stato protagonista inamovibile. Alla scorsa Petit Le Mans il team Risi Competizione è tornato alla vittoria in GtLm dopo un digiuno durato tre anni particolarmente difficili. Giuseppe Risi deve averli rivissuti tutti in un attimo quando la bandiera a scacchi si è abbassata al passaggio della Rossa #62, portata in trionfo da Alessandro Pier Guidi, James Calado e Daniel Serra, in un flash back dove l'immagine più nitida vedeva una Ferrari 488 spedita contro le barriere dall'Oreca Lmp2 di Vaxivière alla prima staccata delle Hunaudieres, durante le prime battute della 24 Ore di Le Mans 2017.

Allora iniziò un periodo di difficoltà per la squadra del siciliano migrato a Houston, prima abituato a raccogliere vittorie a ri-

petizione con le vetture del Cavallino, poi costretto a centellinare le presenze per via di un budget pesantemente minato. Ma Risi non si è perso d'animo ed assieme ai suoi uomini ha risalito la china, riuscendo a chiudere il cerchio dopo oltre mille giorni dall'ultima vittoria, ottenuta proprio a Road Atlanta nel 2016. In questa storia anche la Ferrari ha avuto un ruolo determinante, mettendo a disposizione il suo trio di piloti trionfatore in Gte-Pro alla 24 Ore di Le Mans e fornendo un'assistenza di prim'ordine, con uomini chiave presenti sul campo. Ciò ha permesso un lavoro di messa a punto impostato sul rendimento delle gomme a fine gara, strategia poi risultata determinante

ai fini del successo, come ci ha raccontato Alessandro Pier Guidi al rientro dagli States: «Abbiamo utilizzato gomme che conoscevamo bene, le stesse della scorsa stagione Wec. Ci siamo concentrati sul dare le migliori indicazioni alla squadra e l'assetto è stato subito buono, fin dai primi

giri delle libere. Poi siamo riusciti a girare, migliorando costantemente. Eravamo consapevoli che avremmo avuto problemi nelle ore calde della giornata, perché puntavamo ad essere competitivi nelle ultime, quando con il buio sarebbe stato più fresco. In America normalmente ci si gioca tutto alla fine, l'importante è restare lontano dai guai ed arrivarci competitivi. Ma la Petit le Mans è leggermente diversa, la pista è corta e stretta e si fa fatica a superare, quindi nel finale bisogna anche essere davanti per giocarsi la vittoria. Fortunatamente sia noi piloti che la squadra abbiamo fatto un buon lavoro, soffrendo con il caldo e venendo fuori con il fresco. Abbiamo patito con il blistering all'inizio, ma non siamo stati i soli. La pista è stata ri-asfaltata in lunghi tratti ed il fondo è molto liscio, l'usura era bassa e le gomme si scaldavano tanto. Potevamo usare la mescola più dura, ma non la conoscevamo ed abbiamo fatto la scelta meno rischiosa, consapevoli delle difficoltà iniziali. La macchina ha finito senza neanche un graffio, cosa che a Road Atlanta non succede praticamente mai».

- Durante il tuo ultimo turno hai preso il comando con un bel sorpasso sulla Ford

LA FERRARI HA FINITO LA GARA SENZA UN GRAFFIO. A ROAD ATLANTA NON SUCCEDDE QUASI MAI...

ALESSANDRO PIER GUIDI

”

CAVALLINO ENTUSIASMANTE

A lato, la Ferrari del team Risi Competizione che si è aggiudicata la vittoria in classe GtLm alla Petit Le Mans, con i piloti, in basso, da sinistra, Serra, Pier Guidi e Calado



di Westbrook e da quel momento non lo avete più lasciato. Ci racconti quelle fasi?

«Ho fatto un doppio stint prima di lasciare la macchina a James per l'ultima ora e mezza. Quella è stata probabilmente la chiave che ci ha fatto vincere la gara. Sono entrato che eravamo secondi e nel primo turno sono riuscito ad avvicinarci, mentre nel secondo l'ho superato ed ho preso un piccolo vantaggio di 5/6", fundamenta-

li per coprirsi su un eventuale over cut. In America si esce dai box a gomme fredde (è vietato pre-riscaldarle n.d.r.) ed il primo giro è sempre molto critico, perché ti trovi con gomme nuove fredde più lento di chi arriva con quelle usurate ma calde e ciò ti espone ad un sorpasso. Quei pochi secondi sono poi stati quelli che ci hanno portato in testa al traguardo».

- Avete battuto Ford e Corvette in casa loro ed entrambe ci tenevano molto. La

Ford dava l'addio al programma ufficiale della Gt, Corvette alla C7R per far posto alla nuova C8R a motore centrale...

«Lo sapevamo ed è stato uno stimolo in più. Avere avversari di valore rende le vittorie più prestigiose. Ford ci teneva particolarmente a lasciare vincendo e tutta la gara è stata una battaglia Ford vs Ferrari. Per loro in particolare mi dispiace, già nelle due prime gare del Wec se ne è sentita la mancanza. Più è alto il livello ed il numero delle macchine ufficiali e più si ha soddisfazione a batterle. Quando penso alla nostra vittoria a Le Mans con tutti dentro e 18 equipaggi Pro mi riempio di orgoglio».

- Tu, James e Daniel siete ormai un trio di altissimo livello, dopo la 24 Ore di Le Mans ora è arrivato il centro in GtLm alla Petit Le Mans: qual'è il vostro segreto?

«Credo che tutti remiamo nella stessa di-

rezione mettendo da parte ogni tipo di personalismo. Siamo trasparenti tra di noi, non ci nascondiamo nulla. Con James l'intesa è totale, ci troviamo bene anche nei rapporti extra lavoro. Mentre eravamo al Fuji è venuto a mancare il padre della sua ragazza, ma dal Giappone

RISI È UNA GRAN
BELLA PERSONA E
ALLA FINE VEDERLO
EMOZIONATO
MI HA FATTO
TANTO PIACERE

ALESSANDRO PIER GUIDI



siamo arrivati direttamente in America senza riuscire a rientrare a casa: a lui ha voluto dedicare la vittoria. Di Daniel ti dico che non è una novità per me. Gli serviva solo l'occasione giusta per mettersi in mostra, ma lui è sempre stato molto forte».

- Di Giuseppe Risi cosa ci racconti? Finalmente è riuscito a riassaporare una vittoria dopo anni decisamente sfortunati...

«Lui è veramente una brava persona e vederlo felice ed emozionato mi ha fatto davvero piacere. Ci mette tanta passione ed obiettivamente anche tanti soldi. Bisognerebbe ringraziarlo, così come le tante altre persone che come lui ci permettono di poter vincere certe gare. Allo stesso tempo vederlo felice ha significato che per lui avevamo fatto un buon lavoro, una soddisfazione in più».

- Ti vedremo alle Finali Mondiali Ferrari al Mugello?

«Sarò a Portimao per l'ultima gara della Elms. Con il titolo piloti Gte già sicuro, se non corressi ai miei compagni Lavergne e Nielsen basterebbe prendere mezzo punto per farmelo perdere. Vincere fa bene a vincere, meglio non rischiare di perdere il vizio!». ●





Passione Rossa

NEL PROSSIMO WEEK END AL MUGELLO VANNO IN SCENA LE FINALI MONDIALI: È FESTA GRANDE IN CASA FERRARI

Sarà un fine settimana di Passione Rossa quello che andrà in scena sul circuito del Mugello, che per la decima volta ospiterà la grande festa Ferrari. Principali protagonisti del ricchissimo programma in pista saranno le Ferrari 488 Challenge, impegnate nelle ultime gare stagionali della serie Europe, North America e Asia-Pacific, riunite poi nella giornata di domenica nella prova unica delle Finali Mondiali che decreteranno i Campioni del Mondo del monomarca. In pista si potranno ammirare anche le F.1 storiche e le vetture dei Programmi XX, come la FXX-K Evo che proprio al Mugello venne svelata nel 2017. Domenica andrà in scena anche il tradizionale Ferrari Show, con le monoposto della Scuderia Ferrari impegnate in un'esibizione che metterà il punto esclamativo sull'intero weekend, regalando come sempre emozioni al popolo ferrarista. Non mancheranno le vetture di Competizioni GT come la 488 GTE-Evo trionfatrice

alla 24 Ore di Le Mans e la 488 GT3, punto di riferimento nelle competizioni a ruote coperte. Sarà possibile vedere all'opera i vincitori della 24 Ore di Le Mans Daniel Serra e James Calado oltre a Rigon, Molina, Bertolini e Fisichella, piloti ufficiali di Competizioni GT impegnati nei principali campionati Gran Turismo. Saranno quattro giorni intensi che celebreranno anche due anniversari importanti, il 90° anno dalla nascita della Scu-

TRE GIORNI DI SHOW

VENERDÌ 25 OTTOBRE

12.55	Ferrari Challenge Nord America	Gara-1
14.50	Ferrari Challenge Asia Pacifico	Gara-1
16.40	Ferrari Challenge Europa	Gara-1

SABATO 26 OTTOBRE

12.55	Ferrari Challenge Europa	Gara-2
14.50	Ferrari Challenge Asia Pacifico	Gara-2
16.40	Ferrari Challenge Nord America	Gara-2

DOMENICA 27 OTTOBRE

9.00	Coppa Shell AM	Finale Mondiale
10.35	Coppa Shell	Finale Mondiale
12.55	Trofeo Pirelli e Trofeo Pirelli AM	Finale Mondiale

deria ed il 70° dal primo successo alla 24 Ore di Le Mans del 1949. Nel paddock sarà allestita una galleria dove si potranno ammirare da vicino un buon numero di monoposto del Cavallino, oltre ad una nutrita rappresentanza delle Rosse vincitrici alla 24 Ore di Le Mans ed a tutta la gamma Ferrari, dalle ultime arrivate F8 Spider e 812GTS, alla SF90 Stradale ed alle straordinarie Monza SP1 e SP2. Non mancheranno nemmeno le attività riservate ai più piccoli, che potranno disporre di un'apposita area a loro dedicata. Il paddock vivrà un momento particolarmente interessante nella giornata di sabato, con la presentazione ufficiale della 488 Challenge Evo che dal prossimo anno animerà il monomarca del Cavallino. Da Maranello arrivano anche voci di una ulteriore sorpresa, che per ora resta ancora "top secret". Inoltre, per chi vorrà trattenersi fino a domenica sera, verrà allestito un maxi schermo dove si potrà seguire in diretta il Gp del Messico.

Diego Fundarò



Addio a Cowan

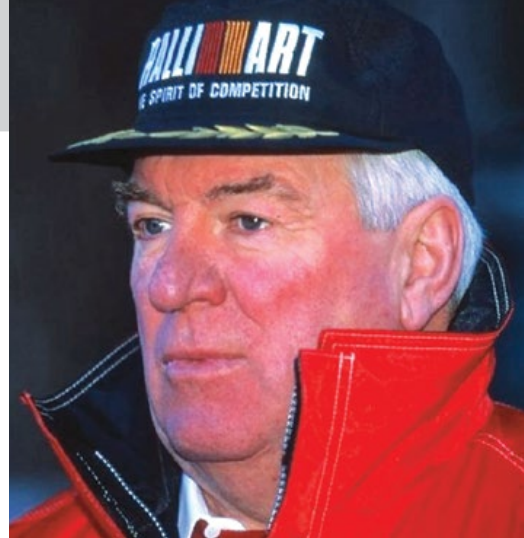
A 82 ANNI È SCOMPARSO L'EX RALLISTA SCOZZESE CHE COME TEAM MANAGER FECE GRANDE LA MITSUBISHI E TOMMI MAKINEN

La settimana scorsa all'età di 82 anni ci ha lasciati Andrew Cowan, ex pilota ma soprattutto ex team manager di successo del campionato del mondo rally. Quando si parla infatti di Cowan il primo ricordo che viene subito in mente agli appassionati sono i 4 titoli mondiali piloti consecutivi (dal 1996 al 1999) ed il titolo mondiale marche (1998) da lui conquistati come team manager della Mitsubishi Ralliart, gloriosa scuderia da lui fondata dopo aver appeso il casco al chiodo all'inizio degli anni '80, vale a dire nel 1983, a Rugby nel cuore dell'Inghilterra.

Quello formatosi alla fine degli anni '90 tra l'ex pilota scozzese, Tommi Makinen, il progettista francese Bernard Lindauer che sviluppò prima la Lancer e poi la Carisma, ed il direttore sportivo Phil Short fu un connubio decisamente di grande successo. Un gruppo compatto e fortissimo, che portò al massimo splendore la casa nipponica ed il talentuoso pilota di Puuppola, lanciò un futuro campione del mondo come Richard Burns che vinse sulla Carisma la sua prima gara iridata al Safari nel 1998 facendo tagliare i baffi a Phil Short e poi la seconda in Galles a fine stagione pri-

ma di passare in Subaru. Cowan & Co. cercarono anche di valorizzare Alister McRae che però non riuscì mai a dimostrare di avere la classe del fratello maggiore Colin. Andrew Cowan fece correre nel mondiale 1995 anche il nostro Andrea Aghini, che al volante della Lancer chiuse sesto a Montecarlo, colse un prestigioso terzo posto al Tour de Corse ed infine chiuse la stagione quinto al Catalunya. Nella sua carriera di team manager Cowan si è aggiudicato ben 34 prove iridate (22 con Makinen, 3 con Kenneth Eriksson, 2 con Burns, Shinozuka e Singh ed 1 con Tauziac, Airikkala e Micael Ericsson), mentre come pilota in 18 gare iridate da lui disputate ottenne un podio al Safari nel 1976 chiudendo terzo su Mitsubishi Colt Lancer e sulla stessa vettura vinse poi l'anno dopo in Costa d'Avorio il Bandama valido però solo per il mondiale piloti.

Come pilota i suoi successi più importanti sono stati la gara di casa, vale a dire lo Scottish Rally da lui vinto nel 1962 e '63 su Sunbeam Rapier, la maratona Londra-Sidney dove nel 1968 arrivò primo al volante di una Hillman Hunter. Nel 1972 diventa pilota ufficiale Mitsubishi e si ag-



giudica in Nuova Zelanda il Sun Southern Cross International Rally ben cinque volte dal 1972 al '76 prima sulla Galant, poi sulla Lancer e infine sulla Australia. Nel 1977, come già detto, coglie la sua vittoria più prestigiosa al Bandama sulla Mitsubishi Colt Lancer ed infine ottiene nel 1980 il suo ultimo risultato di rilievo chiudendo terzo a Cipro sempre sulla Colt Lancer.

Marco Giordo



CINQUE TITOLI IRIDATI NEI RALLY

Quattro titoli iridati consecutivi con Makinen e un titolo marche: con Cowan, a sinistra in azione da pilota, la Mitsubishi divenne grande





Match ball **Tanak**

DOPO 15 ANNI DI DOMINIO FRANCESE, L'ESTONE PUÒ RISCRIVERE LA STORIA: CON 28 PUNTI SU OGIER GIÀ IN SPAGNA PUÒ DIVENTARE PER LA PRIMA VOLTA IRIDATO. MA OCCHIO ALLE SORPRESE

di [Marco Giordo](#)

LA FIERA DELL'ESTONE

Autentico mattatore del Mondiale 2019, Ott Tanak si presenta al via del penultimo round iridato con 28 punti di vantaggio su Ogier e ben 41 su Neuville. L'estone così potrebbe interrompere l'egemonia francese (prima con Loeb e poi con Ogier) nel Mondiale Piloti che dura da tre lustri

Ott Tanak con i 30 punti messi in cascina in Galles ha quasi ipotecato il titolo piloti, visto che a due prove dalla fine del campionato ha portato il suo vantaggio su Sébastien Ogier a 28 punti e quello su Thierry Neuville addirittura a 41. Il campione francese è dunque oggi in pratica l'unico che potrebbe ancora battere il 32enne pilota estone, visto che Neuville resta ancora in corsa più che altro dal punto di vista matematico. In Costa Daurada sul lungomare della spiaggia di Salou potremmo quindi avere dopo 15 stagioni di dominio francese un nuovo campione del mondo, stavolta però della scuola nordica, visto che l'Estonia non dimentichiamolo è a sole due ore di nave dalla Finlandia. A Tanak per stappare lo champagne iridato, basterebbe infatti chiudere la gara spagnola con 30 punti di vantaggio su Ogier e Neuville, cosa più che è possibile. Attenzione però perché Ogier ed il suo navigatore Julien Ingrassia non demordono, tutt'altro. «Abbiamo effettuato due giorni di test la settimana scorsa in Catalogna – ha dichiarato al telefono il copilota provenzale di origine siciliana – e la sensazione è quella di aver fatto un buon lavoro. Visto però quello che era successo nelle altre due gare sul "goudron" sinora disputate in Corsica e Germania, aspettiamo la corsa per capire se la C3 ha risolto i suoi problemi sull'asfalto. Tanak è in vantaggio in classifica ma noi non molliamo, lotteremo sino a quando la matematica non ci darà torto. Certo che se avessimo fatto qualche punto in più in Svezia o in Sardegna e Germania, ora la situazione sarebbe completamente diversa, anche perché sia in Spagna che soprattutto in Australia chi partirà in testa sarà sicuramente svantaggiato». Situazione decisamente più aperta invece nel mondiale marche, dove la Hyundai dopo la gara gallesse è rimasta in testa al campionato con un vantaggio di soli 8 punti sui rivali giapponesi della Toyota. Ma occhio perché Adamo non lascia come sempre mai niente al caso, sarà l'unico infatti ad avere tre asfaltisti puri in squadra in Spagna, con

BETTIOLO

GETTY IMAGES



TANAK È IN VANTAGGIO MA NOI NON MOLLIAMO, LOTTEREMO FINCHÉ LA MATEMATICA NON CI DARÀ TORTO

JULIEN INGRASSIA



l'Imperatore Loeb e Sordo che partono nelle retrovie e puntano al bottino pieno a Salou.

Parla Budar, team principal Citroën

A Llandudno abbiamo parlato con Pierre Budar, il team principal della Citroën, per fare il punto della situazione su questa volata mondiale, e per capire come l'équipe di Satory si appresta ad affrontare questo finale di stagione. Abbiamo inoltre cercato di scoprire quale sarà il futuro prossimo della marca transalpina.

- Monsieur Pierre, sono passati oltre dieci mesi da quando Ogier ha iniziato a lavorare con voi, possiamo fare un bilancio di quest'annata?

«È ancora presto per parlarne – ha commentato – perché i bilanci si faranno alla fine dell'anno cioè dopo l'Australia. È certo però che questa è stata una stagione in cui noi abbiamo avuto degli alti e dei bassi, una stagione molto combattuta così come quella del 2018, in cui ogni gara è stata una battaglia. Abbiamo iniziato con due nuovi piloti e con dei nuovi ingegneri, e questo ci ha richiesto del tempo perché si creasse in squadra l'intesa giusta. Negli altri team la situazione è stata diversa visto che si è cambiato molto meno, mentre per noi non è stato semplice integrare il gruppo, insomma per dirla in due parole è stata una stagione complicata».

- Il fatto che abbiate vinto due delle prime tre gare vi aveva forse per così dire un po' illuso, poi però è arrivata la difficile trasferta in Corsica?

«A dire la verità alla fine a Calvi abbiamo chiuso secondi, di certo non possiamo negare però che le performance della C3 non erano quelle che ci aspettavamo alla vigilia. Quest'anno abbiamo avuto delle difficoltà sulle gare in asfalto sia in Corsica che in Germania, difficoltà che non erano previste. E oltre tutto non siamo riusciti a tirar fuori i benefici della nostra storica esperienza sull'asfalto perché c'era

**LOTTA APERTISSIMA
NEL COSTRUTTORI**

Dopo sei titoli iridati consecutivi già in Spagna potrebbe chiudersi l'epopea di Ogier ai vertici del Mondiale. È lotta apertissima, invece, nel Mondiale Costruttori con Hyundai e Toyota divise da solo otto lunghezze



no troppe cose nuove tutte insieme: piloti, ingegneri e nuove componenti. Un bel tourbillon, una situazione davvero complicata».

- Adesso c'è la Catalogna dove avete vinto spesso e soprattutto le ultime due edizioni con Meeke e Loeb. Come avete preparato questa gara che si preannuncia decisiva per il titolo piloti, come state cercando di ritrovare la competitività della C3 sull'asfalto?

«Non è un problema ma è un insieme di piccole cose, sono diverse componenti che non riescono a funzionare bene lavorando tutte insieme. In primis il differenziale, ma anche gli ammortizzatori e la geometria delle sospensioni. E così abbiamo fatto dei test specifici con Ogier sull'asfalto a Satory prima del Galles, test che poi sono proseguiti durante la settimana del Galles con Bonato. Siamo partiti da un set up base da noi ben conosciuto e poi abbiamo fatto dei paragoni con l'assetto che non andava. E così abbiamo capito cosa non andava e provato delle novità per progredire. Infine siamo andati dopo la prova britannica direttamente in Catalogna per provare diversi giorni con Ogier e Lappi avendo una base di partenza e le idee ben chiare su come dovevamo sviluppare la C3. Ora vedremo cosa succederà a Salou nel weekend, io dico sempre che per vincere una gara del mondiale bisogna essere sempre al 100% ed esserlo dappertutto in tutto il fine settimana. In Galles dopo un'ottima prima tappa non eravamo più al livello degli altri nella seconda ed in gara non abbiamo capito il perché, anche se la vettura andava bene e Ogier ha dato sempre il massimo. Ma come sempre solo analizzando i da-

**DICO SEMPRE
CHE PER VINCERE
UNA GARA DEL
MONDIALE
BISOGNA SEMPRE
ESSERE AL 100%**

PIERRE BUDAR



ti a posteriori si riuscirà a capire il perché di questa piccola defaillance».

- Girando pagina, sarà un 2020 con due o tre piloti in squadra?

«Al momento restano sempre 2, i nostri programmi non prevedono cambiamenti in vista del 2020».

- E del calendario di questo mondiale 2020 molto extraeuropeo cosa ne pensa?

«Non siamo noi a decidere, possiamo essere o meno d'accordo ma la verità è che il calendario ci viene imposto e noi dobbiamo adeguarci. Non scegliamo infatti noi le gare. Siamo comunque molto contenti di tornare in Giappone, quanto al fatto che andremo al Safari sarà una novità interessante, vedremo di utilizzarla a livello marketing. Andare di nuovo in Nuova Zelanda sarà poi qualcosa di interessante, e a livello trasferta cambia poco rispetto all'Australia».

- E della Germania a ottobre in pieno periodo di piogge e vendemmie cosa ne pensa?

«Non è un nostro problema però effettivamente sarà complicato e non so cosa faranno con i viticoltori. Quanto al tempo, il meteo sarà decisamente completamente diverso rispetto a quanto visto sinora, dato che lì abbiamo corso sempre in agosto. Anche in Galles si starà peggio a fine ottobre, rivedremo infatti la gara fangosa e interamente bagnata di qualche anno fa».

- Ed ora cosa dobbiamo aspettarci in queste ultime due gare del 2019?

«Come già detto la situazione nel campionato è più equilibrata di 12 mesi fa, quando Tanak in Galles aveva 30" di vantaggio su tutti prima di fermarsi.



BETTIOLO

Noi abbiamo Ogier, faremo di tutto per fargli raggiungere i migliori risultati possibili, e stiamo lavorando sodo per riuscirci, in primis in Catalogna. Daremo il massimo statene certi».

- Ma quanto siete cresciuti in questa stagione 2019 in Citroen, tantissimo vero?

«Tantissimo, c'era parecchio da ricostruire ci siamo dati da fare ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Ma quello che è importante per la Citroen è che la situazione sia cambiata, c'è voluto tempo, ma ora siamo tornati ai livelli che ci competono e ci stiamo giocando un titolo, dimostrando di poterci provare così come tutti gli altri». ●

GETTY IMAGES



Catalunya sfida da giocare su 17 ps

IL PENULTIMO ROUND DEL MONDIALE È L'UNICA GARA MISTA DEL GIRO IRIDATO: PRIMA TAPPA SU TERRA E POI DUE GIORNATE SU ASFALTO

325 km cronometrati suddivisi in 17 speciali. Questo l'identikit dell'edizione n° 55 del Rally Catalunya Costa Daurada, l'unica gara mista della stagione, tutta ambientata nel sud della Catalogna nelle province di Tarragona e Lleida. Sono tre le tappe in programma, la prima su terra e le altre due su asfalto. La prova catalana inizierà con il classico shakedown di Salou di 2 km, in programma alle 9 del mattino di giovedì 24 ottobre, si continua poi venerdì mattina con una prima tappa lunga su terra che prevede ben 129,70 km cronometrati suddivisi in 6 prove (3 crono ripetuti due volte con assistenza prevista a metà giornata a Port Aventura), vale a dire le speciali di Gandesa (7 km), Horta-Bot (19 km) e la nuova configurazione della classica prova di

La Fatarella lunga ben 38,85.

La 2ª tappa su asfalto di sabato prevede invece 121,72 km cronometrati e 7 ps, cioè quelle di Savallà (14,08 km), Querol (21,26 km) e El Montmell (24,40 km) da ripetersi 2 volte, a cui si aggiungerà a fine giornata il crono cittadino di Salou di 2,24 km. La gara si concluderà domenica 27 ottobre con la 3ª tappa sempre su asfalto, lunga 74,14 km cronometrati e composta da 4 crono, vale a dire quelli ripetuti due volte di Riudecanyes (16,35 km) e La Mussara (20,72 km), la nuova power stage che verrà trasmessa in diretta in Italia alle ore 12 dalla web tv DAZN.

64 al via

Sono 64 (l'anno scorso erano 76) gli equipaggi iscritti, con ben 2 campioni del mondo al via, vale a dire Ogier e Loeb.

I due Séb, Ogier (Citroen) e Loeb (Hyundai), guideranno il gruppo delle Wrc Plus al via che saranno ben 11 (2 Ford Fiesta, 3 Hyundai i20, 4 Toyota Yaris e 2 Citroen C3), con la casa coreana che schiera Dani Sordo sulla terza i20, mentre sulla quarta Yaris sarà al via il giapponese Katsuta. Nel Wrc 2 Plus 4 i piloti in gara con favoriti per la vittoria i due piloti ufficiali della Skoda, il ceco Jan Kopecky ed il baby finlandese neocampione della categoria Kalle Rovanpera, ed in veste di outsider Ostberg (Citroen) e Greensmith (Ford). Ben 19 i piloti in gara nel Wrc 2, con tutti e sei i pretendenti al titolo in gara, vale a dire Loubet, Guerra, Gryazin, Bulacia ed il pilota di ACI Team Italia Fabio Andolfi (tutti su Skoda Fabia R5), mentre Kajetanowicz sarà al via su VW Polo R5. Da seguire anche la gara di Simone Tempestini (Hyundai i20 R5) e del neo campione Junior Jan Solans che correrà sulle strade di casa al volante della Ford Fiesta R5 MkII appena vinta in Galles, dell'altro spagnolo "Cohete" Suarez (Skoda) e di Eric Camilli (Citroen). Tra gli italiani da segnalare la presenza al via di Pedro (Fiesta R5 MkII), Arengi e Miele (entrambi su Skoda Fabia R5), Covi (Ford Fiesta R2) e Antonucci (Renault Twingo). ●

Lucky settanta mi dà tanto

DI NUOVO SUL TETTO D'EUROPA CON L'ETÀ CHE È DAVVERO UN OPTIONAL PER IL VICENTINO: «SE NEGLI ANNI 70 AVESSI AVUTO LA STESSA SERIETÀ E CONCENTRAZIONE DI ADESSO SAREI APPRODATO NEL MONDIALE»

di Daniele Sgorbini



Di nuovo sul tetto dell'Europa da Rally, a settant'anni. Dividendo l'abitacolo della Lancia Delta Integrale dipinta di nero con Fabrizia Pons, altra inossidabile con l'entusiasmo e la voglia di una ragazzina, Luigi "Lucky" Battistolli ha infilato un altro titolo, con il successo del quarto raggruppamento nell'Europeo Rally Storici. Un successo che si affianca a quelli del 2017 e del 2014 e che si porta dietro la lunga striscia di titoli italiani conquistati a partire dal 2014, compreso quello di quest'anno. Ennesimi successi di una carriera infinita, ricominciata con le storiche nel 2013 e filata via macinando vittorie da vero reuccio della categoria. Quasi che, di fronte a un fenomeno simile, la prima cosa che venga da chiedersi sia se è meglio questo Lucky o quello che intraversava quarant'anni fa: «Sono sincero – attacca a spiegare – è proprio la prima risposta che mi viene da dare. Se negli anni '70 avessi avuto la concentrazione e la serietà con cui affronto queste gare, sicuramente sarei finito

NON MI RENDO
CONTO NEANCHE
IO DI COME POSSO
ESSERE COSÌ
COMPETITIVO
A 70 ANNI

LUCKY

”

nel Mondiale e questa è una valutazione che fanno tutte le persone attorno a me e che mi seguono, Fabrizia Pons, Gigi Cazzaro e l'insostituibile Rudy. Da giovane l'approccio era diverso, prima di tutto c'era l'azienda da gestire e da portare avanti. I rally rappresentavano uno sforzo importante, ma pure un divertimento, una specie di percorso goliardico. Sono cambiato dall'84 in poi e posso assicurarvi che anche quando correvo poche gare all'anno, tipo il Bassano o l'Aviano, l'approccio era simile a quello di adesso: cercavo sempre il risultato».

Come in Ungheria, dove avete chiuso il discorso dell'Europeo. Potevate limitarvi a fare il compito, portare la macchina al traguardo e festeggiare il campionato. Invece avete vinto, firmando cinque speciali, lasciando gli altri a più di due minuti: «Anche all'Elba mi sarebbe bastato arrivare in fondo per vincere l'Italiano Storico Assoluto e tutto il resto, ma là ho avuto sfortuna per problemi di surriscaldamento del motore che alla fine hanno fatto



TARGA DELTA IL TERZO TITOLO EUROPEO

Sulle speciali del Rally d'Ungheria Luigi Lucky Battistolli e Fabrizia Pons hanno conquistato sulla Delta l'ennesimo titolo tra le storiche sulle strade del Vecchio Continente

cedere il monoblocco, così sono stato obbligato ad andare in Ungheria. È stata una trasferta difficile, la prima volta in quella gara contro gente tipo Wagner che la conosce molto bene. Correre per arrivare per certi versi è più difficile che andare al limite e alla fine è venuto fuori un gran bel duello con Zivian, che la sua Audi la fa andare davvero forte. Poi in cuor mio prevale sempre la voglia di vittoria». Stagione a tratti complicata: è vero che dopo il caso benzina in Spagna hai pensato di smettere? «Assolutamente sì! A me subire una squalifica non per colpa mia provoca una rabbia enorme. In Fia la mia buona fede è stata riconosciuta (nel campione è stata trovata una quantità non conforme di aromatici e squadra e pilota sono ora in causa con il fornitore, ndr) ma non è bastato a evitare la squalifica. Quella sera, in tre ore di viaggio per tornare da Ginevra, non ho detto una parola con nessuno, avevo deciso di piantare tutto. Poi tutti mi hanno con-

DOPO IL 2001 NON HO PIÙ CORSO CON UNA MODERNA, MA A BREVE HO INTENZIONE DI FARLO

LUCKY

”

vinto a continuare, compreso mio figlio Alberto. Ma anche al Rally delle Asturie abbiamo avuto un problema con un fornitore, con un cerchio che avrebbe dovuto essere monolitico e che invece si è aperto a metà, facendoci uscire di strada. Anche per quegli episodi la sfida dell'Europeo si è fatta più carica di motivazioni».

E adesso? C'è ancora fame di vittorie? «Non so cosa farò nel 2020, ancora non ci sono programmi. Di certo voglio continuare a correre. Non mi rendo conto nemmeno io di come faccio a essere così competitivo a settant'anni. Anche Fabrizia dice che sono il pilota più forte che conosca e con cui ha corso. La gente crede che gli storici siano meno complicati dei rally moderni, ma non è così. Anzi mi piacerebbe vedere più giovani nel Tricolore Storiche, perché è molto formativo. Purtroppo i costi sono alti, perché una 037 o una Stratos giuste costano anche 500.000 euro, la mia Delta ne costa 300.000. Però ci sono anche un sacco di Porsche a prezzi molto più

abbordabili». Dunque è per i consigli di papà che Alberto ha deciso di cimentarsi proprio con le Storiche? «Sicuramente perché io correvo con queste. Ha provato prima un Kadett e poi un 131 e si è divertito moltissimo. Così ha deciso di seguirmi e di correre assieme a me». Parlando di figli, visto che in famiglia c'è una certa propensione ai ritorni, sarebbe l'ora di rivedere Lara al volante. Andava forte: «Sì, andava forte e credo che in cuor suo abbia voglia di riprovarci. La frenano un po' gli impegni di lavoro (anche lei nell'azienda di famiglia, ndr) e la famiglia con i figli. Io sono il ca-

po in azienda e posso permettermi un po' di fare quello che voglio, ho bravi manager attorno che mi permettono di assentarmi anche a lungo, come nel 2017 quando abbiamo corso 17 gare. Per gli altri è un po' diverso».

Voglia di provare una vettura moderna? «Lo farò e anche a breve - risponde di getto - dopo il 2001 non è ho più avuta l'occasione, ma nel giro di poco tempo ho intenzione di farlo. Anche perché Alberto, oltre a continuare con le storiche, vuol fare qualche gara con le moderne, quindi perché non seguirlo?».

Lucky, a 70 anni hai ancora una voglia matta di intraversare, oggi invece si vedono ragazzini di vent'anni che hanno l'enorme fortuna di poter maneggiare il volante di un'auto da corsa e che eppure, alla prima difficoltà, cercando mille scuse o mollano il colpo. È tutta questione di Passione o c'è altro? «Credo che sia soprattutto una questione di passione e credo anche che ci siano giovani che questa passione sincera l'hanno ancora. Penso a Damiano De Tommaso, che non ha paura di sporcarsi le mani in officina per guadagnare qualche soldo per correre o a Fabio Andolfi, che correbbe sempre e comunque, anche con un carrello pur di stare in macchina. Alcuni hanno voglia e costanza, altri è vero ne hanno molta meno. Spero che per il futuro i budget federali siano resi più sostanziosi per aiutare chi davvero merita, ho un po' di idee e vorrei parlarne presto con chi di dovere». ●

UNA CARRIERA TUTTA DA RILEGGERE

Luigi due vite da corsa

Le sfide Lucky-Tony, i meravigliosi anni '70 del traverso. Le Opel, la Fiat 131, La Ferrari 308. Gli anni da professionista del traverso e quelli del gentleman driver di extra lusso. Lo stop e poi il ritorno. Riassumere in poche righe l'epopea di Luigi "Lucky" Battistolli è praticamente impossibile e pure ingiusto. Un silenzio durato undici anni, da quel San Crispino 2001 - terzo assoluto con una Subaru Impreza Wrc - al Rally 4 Regioni Storico con la Ferrari 308 allestita apposta per il gran ritorno. Da lì in poi la nuova vita agonistica di Lucky non s'è fermata più e sono arrivati successi a raffica nella categoria. Con la Ferrari prima, con la Lancia 037 poi e con la Lancia Delta dopo ancora. A leggergli le note Gigi Cazzaro, Fabrizia Pons e in qualche occasione pure Rudy Dal Pozzo. Tre titoli continentali (2014, 2017, 2019), una manciata di Tricolori e soprattutto un piede pesante come pochi, che non risente minimamente dell'età. Pronto, a quanto pare, a rimettersi in gioco pure con le vetture di oggi.

RIVIVE "A CURSA"

Targa

poesia di Sicilia

LA GARA IN CHIAVE CLASSICA, CONIUGATA COME PROVA DI REGOLARITÀ, HA OTTENUTO UN GRANDE SUCCESSO DI PUBBLICO E PARTECIPANTI, OMAGGIANDO VOLUTAMENTE FLORIO E CAMILLERI

di Mario Donnini



PALERMO - Il pienenone in Piazza Verdi, l'atmosfera febbrile, la corsa ad accaparrarsi i posti in prima fila in vista dell'ideale avvio dell'immensa carovana di gara, poi la parata iniziale per le vie di Palermo. La Targa Florio Classica fa centro nel cuore degli appassionati, proponendosi in maniera autonoma e originale rispetto alla Targa della tradizione, certo, cogliendo comunque in pieno l'obiettivo di tenere stupendamente a un marchio, a un sogno e anche a una realtà tutta da vivere e tutelare, all'insegna della passione per l'automobile e per la bellezza delle terre siciliane storicamente interessate alla competizione. Alle quali si uniscono, per l'occasione, altri punti di riferimento turisticamente appaganti, a dar vita a una delle gare di regolarità più affascinanti tra quelle immaginabili. Il resto è mix di cultura a quattro ruote, appeal e glamour. La mitragliata di meravigliose Ferrari a fare da ouverture, la presenza di Lapo Elkann let-

IL MITO RISPLENDE A PIAZZA VERDI

Lo stupendo colpo d'occhio serale della Targa Florio Classica a Palermo, davanti al Teatro Massimo. In basso, da sinistra, Lapo Elkann in visita al paddock il giovedì pomeriggio, una delle ottanta Ferrari in gara nel Tribute, qui in azione a Collesano, e, infine, il Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani, della partita a bordo di una Lancia Aurelia del 1957

teralmente magnetizzato dal parco storicamente di gran livello, quanto a vetture partenti, e gli indicativi sorrisi del Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani restano segnali ulteriori in sede di bilancio di un evento dall'andamento narrativamente e geograficamente circolare, con l'arrivo stesso in grado di riproporre un ulteriore bagno di folla, di nuovo in Piazza Verdi, e le premiazioni svolte al Teatro Massimo, a sancire la chiusura ideale della Targa Florio Classica, la "Cursa" 2019. Per la soddisfazione di Automobile Club Palermo ed Automobile Club Italia, ACI Sport ed ACI Storico, a fronte del crescente interesse nei confronti del programma svolto e della stessa partecipazione, in aumento anche e soprattutto a livello internazionale.

Una manifestazione validamente una e pluralisticamente trina, in grado di suscitare emozioni e consensi sia tra i partecipanti alla gara di Regolarità Classica, valida quale terzo appuntamento



KETTY VILLANTI



RIVIVE "A CURSA"

to del Campionato Italiano Grandi Eventi, e tra gli aficionados del marchio Ferrari, capace di animare meravigliosamente il cosiddetto Tribute to Targa Florio ed anche tra gli idealisti della cosiddetta Targa Florio Legend, riservata alle vetture di costruzione più recente.

Una maratona di 630 chilometri

Ben quattro i giorni di gara, per un totale di 630 chilometri, divisi in tre tappe, più un appuntamento finale, a costituire un ulteriore omaggio alla storia della Targa Florio e delle competizioni in Sicilia. Esperienza volutamente diretta dagli organizzatori a librarsi sulle ali dell'omaggio dovuto alla memoria dell'intellettuale e scrittore siciliano Andrea Camilleri, magico contastorie della Sicilia, e di Vincenzo Florio, leggendario e amatissimo ideatore della "Cursa".

Il vero avvio si vive quindi da Palermo, il 10 ottobre, dai piazzali dell'ateneo trasformati in un immenso paddock, utilizzato anche per verifiche e punzonature delle vetture, dopo che nel tardo pomeriggio di giovedì ad aprire le danze era stato appunto lo show con auto e i piloti, al Teatro Massimo.

È tuttavia la seconda giornata, quella di venerdì 11, a restare ben nella memoria come la novità della Targa Florio Classica. Con i suoi 360 chilometri da Palermo all'agrigentino, attraverso la Conca d'Oro di Corleone, l'attraversamento della zona dei Monti Sicani ed i suoi centri di Chiusa Sclafani e la "Città delle Arance" di Ribera e il Castello Chiaramonte di Siculiana. Quindi lo spettacolare passaggio presso la Valle dei Templi di Agrigento, mirabilmente didascalizzabile quale parco archeologico più grande al mondo. E a seguire Cianciana, Regalioffoli, Caccamo e Casteldaccia, col ritorno e l'arrivo di tappa al Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi di Palermo.

Sabato 12 è il momento clou da un punto di vista della cultura dell'automobilismo da corsa, con l'omaggio alla Targa vera e propria dato dal passaggio sul medio Circuito delle Madonie, con Floriopoli e le Tribune di Cerda, per complessivi 270 chilometri di tappa, toccando Caltavulturno, Polizzi Gerosa, Collesano e Campofelice di Roccella.



PANORAMI MOZZAFIATO E RICCHI DI STORIA

Auto storiche e bellissime Ferrari impegnate in location da urlò, omaggiando anche, nell'altra pagina, in alto, Floriopoli e il cuore pulsante della amata Targa Stradale

A seguire la "ronde" di Cefalù, quindi Gibilmanna, Lascari e Gratteri e rientro a Palermo passando per Termini Imerese, ossia lungo la costa. Domenica 13 il gran finale dell'evento, applauditissimo e tutto palermitano, con la Rievocazione del Circuito della Favorita - sul quale si svolsero alcune edizioni della Targa Florio velocistica, dal 1937 al 1940 -, la cui partecipazione per i concorrenti in questo caso era facoltativa.

Siciliani in grande evidenza

Un grande momento di sport, questa Targa Classica e non poteva che incontrare grande consenso. Sublimato dalle soddisfazioni colte da fuoriclasse siciliani, nella fattispecie Mario Passanante, Giovanni Mocerì e Nino Margiotta, ossia tre campo-





LA CLASSIFICA

Classifica Finale: 1. (102) Mario Passanante e Himara Annalisa Bottini (Fiat 508C 1937 Team Mafra) con 392 penalità; 2. (105) Giovanni Mocerì e Valeria Dicembre (Fiat 508 C 1939 Scuderia Targa Florio) 398; 3. (110) Antonino Margiotta e Valentina La Chiana (Volvo PV 444 1947 Volvo Club) 572; 4. (106) Massimo Zanasi e Barbara Bertini (Volvo Amazon P2004 vb 1958 Volvo Club) 654; 5. (101) Tiberio Cavalleri e Cristina Meini (Fiat 508 Spider 1932 Sc. Targa Florio) 726



TUTTO IN ONORE DI VINCENZO FLORIO

In alto, il busto di Vincenzo Florio, a Fioriopoli. A lato, lo speaker Rosario Giordano annuncia il via. Sotto, da sinistra, i top della competizione: i vincitori Mario Passanante e Himara Bottini (Fiat 508) col presidente Aci Sticchi Damiani, i secondi Giovanni Mocerì e Valeria Dicembre (Fiat 508C) e i terzi Antonino Margiotta e Valentina La Chiana (Volvo). In basso, Marco Rogano, DG Aci Sport

bellesi capaci di affollare il podio assoluto della gara di regolarità. Una vittoria per il portacolori del team Mafra, in coppia con la lombarda Himara Bottini, arrivata all'ultimo Controllo Orario, dopo 630 chilometri di tracciato tra Palermo, Agrigento e le Madonie disseminati di Prove Cronometrate e Prove di Media. In un duello che lo ha visto in lotta con Giovanni Mocerì, affiancato alle note dalla moglie Valeria Dicembre, per i colori della Scuderia Targa Florio.

Verdetto all'ultimo controllo orario!

La competizione si è risolta all'ultimo Controllo Orario, dalla discriminante dettata dall'anno di costruzione delle vetture: 1937 della Fiat 508 C di Passanante; 1939 per la Fiat 508 C di Mocerì, a dare la vittoria proprio a Passanante e Bottini. Nino Margiotta, assieme a Valentina La Chiana, è alla fine terzo alla bandiera a scacchi, a Piazza Verdi, soddisfatto della Volvo PV 444 1947 che va ad arricchire il risultato del Volvo Club, al top nella classifica delle Scuderie, grazie anche al quarto posto di Massimo Zanasi e Barbara Bertini, su Volvo Amazon P2004 1958. Mentre i lombardi della Scuderia Targa Florio, Tiberio Cavalleri e Cristina Meini sono quinti con la Fiat 508 Spider 1932. Miglior piazzamento di un

equipaggio straniero, è la tredicesima posizione dei giapponesi Yokota Masahito e Oki Etsuko su Lancia Aprilia del 1937.

La carica degli ottanta ferraristi

Tra gli ottanta e più ferraristi alla fine l'ha spuntata l'equipaggio Marco Serventi e Eduardo Andrade vince il Ferrari Tribute to Targa Florio 2019 a bordo di una Ferrari California, Rossocorsa, precedendo Franco Serventi e Daniela Maccini, secondi su Ferrari 488 Speciale A. Terzi Matteo Ferro e Marlene Ghiglietti con Ferrari 488 Spider. Aldo Castello e Maria Teresa Pascal sono quindi vincitori della Targa Florio Legend 2019 a bordo di una Ferrari Gts Turbo, precedendo Vincenzo e Gandolfo Miceli su Fiat X 1/9 F.S.

La soddisfazione di Marco Rogano

A tirare le fila, è Marco Rogano, Direttore Generale ACI Sport: «La Targa Florio Classica e il Ferrari Tribute Targa Florio hanno avuto un successo di partecipazione che è andato oltre le nostre aspettative. Quattordici nazioni e cinque continenti rappresentati, con un totale di 168 equipaggi. Siamo soddisfatti del lavoro svolto e tra poco ci metteremo al lavoro per l'edizione 2020. Ringrazio tutto con staff che ha lavorato con me e che ha contribuito alla riuscita della manifestazione - prosegue Rogano -. Un ringraziamento anche alla Ferrari, che ha fatto sognare gli innumerevoli spettatori i quali con la passione siciliana hanno seguito la corsa. Nella parte storica le più belle vetture del panorama internazionale sono state presenti alla manifestazione e la classifica senza penalità ha visto i primi due equipaggi a pari merito e questo dimostra la competitività della gara. Abbiamo già avuto riscontri positivi - conclude lo stesso Rogano -, con conferme per il prossimo anno e altre se ne aggiungeranno a quelle già presenti nell'edizione 2019». La Targa Florio Classica è viva, sta bene e promette di crescere. ●





Please, salviamo il Piccolo delle Mado

LO STORICO TRACCIATO, MITICO TEATRO DI SFIDE TRA PROTOTIPI, RESTA TRAFITTO SUBITO DOPO CALTAVUTURO DA FRANE E SMOTTAMENTI. E ALLA LUNGA PURE FLORIOPOLI AVRÀ BISOGNO DI UNA BELLA RINFRESCATA. QUESTA NON È UNA POLEMICA, MA SOLO UN ACCORATO GRIDO D'ALLARME...

Col cavolo che stavolta parlo di F.1, mgu-h, nuovi calendari e tracciati fiammanti. No, no, faccio tutt'altro, anzi, esattamente il contrario.

Discorso semplice. Mi trovo a Floriopoli, in occasione della Targa Florio Classica, e non mi accontento di gustare la bellissima sfilata delle veteran, così, rapito dalla magia del posto, comincio a gironzolare, curiosando tutt'attorno.

Manco dal maggio 2016, ossia dal giorno della memorabile sfilata della Targa Historic, per l'edizione numero 100 della classicissima, e mi rendo malinconicamente conto che da allora non è stato fatto più niente, alle strutture. Non dico una spruzzata di vernice o un chiodo nel muro, ma neanche mezzo colpo di scopa ai bagni.

Per contro, la vecchia torre dei cronometri è sempre più a rischio crollo e un'antica tribuna in cemento sta in piedi solo per attrazione lunare.

Ricordo bene i discorsi di quel giorno bello e magico.

L'Acì aveva fatto tanto, tantissimo, se non tutto: aveva riparato, rimesso in sicurezza, vivificato, fatto risorgere e lustrato l'intero complesso, restituendolo agli antichi splendori, ma da lì in poi qualcuno avrebbe finalmente dovuto provvedere. Perché non sempre si può sperare su Babbo Natale. Invece niente. Quella grande opportunità che era stata data, con una ripartenza bellissima, non è stata colta né sfruttata da nessuno.

Okay, torno alla mia giornata a Floriopoli. Terminati i passaggi della Targa Classica, mi punge vaghezza di ripercorrere un giro



completo del Piccolo delle Madonie, mitica sede delle Targhe Stradali iridate, con lo zenith delle sfide dal 1970 al 1973, tra Porsche, Ferrari ed Alfa Romeo scatenate. Non lo faccio dal 2006, quando fui passeggero del grande Nino Vaccarella con una Porsche. In quell'occasione il Presidente Volante m'aveva scarrozzato lungo il leggendario tracciato, fatta salva una mini-fettuccia giusto sotto Caltavuturo, impercorribile causa frana, ma tutto sommato ben bypassata.

Bene. Staremo a vedere.

Iniziare un giro del Piccolo è sempre uno spettacolo. Il primo tratto misto vede alternarsi curve verso il terrapieno a quelle a valle, quindi c'è l'attaversamento di Cerda, il Brasile dei Carciofi, dov'è un attimo sognarsi d'essere Siffert in prova sulla 908/3 mentre immagini uomini che ti guardano impassibili seduti a rovescio sulle sedie dei bar e donne composte, occhieggianti dai terrazzi. Dai, la realtà è diversa, meno da cartolina, ma ugualmente calda, viva, tanto che da queste parti uno di qualsiasi posto al mondo, solo se ha un pizzico di cuore e passione, si sente a casa sua. Penso poi al Conte Giulio Masetti, caduto nel 1926, soffro col pensiero di questo e con la schiena delle asperità del

manto d'asfalto, a tratti destabilizzato dagli incessanti moti franosi, ma prendo atto con piacere che per chilometri e chilometri è tutto perfetto, neanche mezza buca, tant'è liscio nonché ben curato. E quando di lassù appare Caltavuturo, il gusto aumenta e poi nella ridiscesa verso valle contemplo rabbrivendo la terrorizzante curva del Paralitico, dove Redman rischiò la pelle in uno spaventoso rogo, nel 1971. Dai che ancora ne ho di cose da vedere, compresa la ricerca di pittoresche scritte sui muri: chissà se ce ne sono ancora, belle ravvivate, perché rappresentano uno spettacolo nello spettacolo.

Ma sceso a valle, laddove tre lustri fa c'era la piccola interruzione da by pass, stavolta la strada s'interrompe del brutto, a 90 gradi. Fine di tutto. Un cartello devia il percorso seccamente a sinistra, per via dell'Onestà. Una perpendicolare a capofitto che mi getta sulla Palermo-Catania, con la possibilità di tornare entro venti minuti al Buonfornello a spararmi un piatto di pasta da Baglio. Okay, ma così facendo Scialato, Bivio Polizzi, Collesano e Campofelice di Roccella me li sogno. In poche parole, verso il chilometro trentasei dei settantadue del leggendario tracciato, c'è una ferita mortale quanto infetta e da lì in poi nul-

nie



UN APPELLO PER IL TRACCIATO PIÙ BELLO E AMATO!

Sopra, Vaccarella-Hezemans con l'Alfa Romeo nella vittoriosa Targa 1971. A sinistra, bambini a Collesano durante l'edizione 1970 mentre passa la Ferrari Dino 206 Spyder dell'equipaggio Lo Piccolo-Calascibetta

la è - e, presumibilmente, mai sarà - più come prima. Scendo di macchina e butto lo sguardo oltre il rovinoso squarcio.

No, non è mica solo una frana, questa. È una catastrofe. Ormai mancano pezzi interi di montagna, un intero tratto del Piccolo non esiste più, perché è come se mezza torta di panna si fosse smontata, crollando tristemente e autoestingendosi.

Un'immensa lingua di quel tracciato da sogno che fino al 1977 - cioè, l'altro ieri, mica un secolo fa -, vedeva sfrecciare Osella e Chevone in lotta per la vittoria, appartiene al mondo dei ricordi. Fino a una decina di anni fa, tutto era ancora salvabile, recuperabile, suturabile, ma ora non più. Certo, le frane c'erano anche nell'Era d'Oro, solo che al tempo, anno per anno, poco prima della corsa, arrivava l'Anas e metteva a posto tutto, ben imbeccata da politici e amministratori. Ora non più. Mai più. E allora eccomi assalito da rabbia da improverimento ingiusto, in nome e per conto di tutti gli sportivi veri amanti del Motorsport. Perché queste strade sono sacre. Sono pelle, vene e ossa della mamma di tutte le corse. Se il circuito Grande e quello Medio sono ormai bisnonna e nonna delle corse, il Piccolo, la terza generazione agonistico-strutturale delle Madonie, ne è le gittima madre.

In fondo, le corse stesse, per come le conosciamo adesso, nascono da queste parti. Tolte le pionieristiche maratone da città a città, le quattro ruote cominciano a darsi battaglia con la Coppa Gordon Bennett e la Targa Florio, mentre le moto all'Isola di Man, sul triangolo di St. John che poi la-

scerà spazio, dal 1911, e in forma più compiuta nel 1920, al Mountain Circuit. E ci son cose che fanno sorridere, fili invisibili magici che legano tutto e fanno venire altri brividi. Perché i test della Gordon Bennett vennero a farli proprio all'Isola di Man, in quanto l'autonomia legislativa del luogo faceva sì che non fossero in vigore i limiti di velocità castranti delle Midlands, dando così il via alla civiltà delle corse sull'Isola stessa, il cui simbolo è dato dalle Tre Gambe, The Three Legs of Mann, guarda caso lo stesso simbolo della Trinacria e della Sicilia e quindi della Targa. Come se il dio delle corse, per i suoi due tracciati stradali più meravigliosamente strappacuore, avesse deciso romanticamente d'imporre a fuoco lo stesso marchio, quand'anche la cosa è spiegabile e decifrabile in chiave ben più razionale, dalla comune dominazione e derivazione normanna.

Smettendo di carezzare miti poetizzando qua e là e tornando bruscamente alla realtà, ricordo che la Targa Stradale per le auto nasce dal 1906 e il Tourist Trophy motociclistico, l'anno dopo.

Il TT si corre ancora ed è la corsa più antica, blasonata e pericolosa del mondo, mentre la Targa, come gara di Velocità stradale, è stata soppressa appunto nel 1977, dopo l'incidente di Ciuti.

Bene, al TT è tanto il culto, il rispetto e la salvaguardia della memoria, che i pochi tratti dell'antico tracciato sottratti alla normale circolazione, vengono comunque regolarmente asfaltati e curati, tanto da tenerli agibili per utilizzarli ancora, anche se solo pochi giorni all'anno. In ogni

caso, neppure un centimetro di suolo sacro potrebbe essere sottratto al senso della tradizione e alla tutela delle autorità dell'Isola, che vigilano, investono e curano qualsiasi piega del Mountain, quasi fosse religiosa e magica pertinenza.

Il Piccolo delle Madonie no. Ormai da Calatavuturo in giù è all'abbandono più selvaggio. Limitrofi centri abitati compresi. Stiamo perdendo tanto, col rischio, un giorno, di ritrovarsi privi di quasi tutto.

Un giro del piccolo, mica dico quello da record di Kinnunen, ma uno qualsiasi completo, con una Ford Fiesta come quella guidata da me, non è più possibile. E con la superfrana in corso, lo sarà sempre di meno. Tanto che ormai per arrivare all'ultimo tratto ancora in uso, bisogna tornare indietro da Collesano, girando a rovescio. In altre parole, ormai la situazione è mille, diecimila volte peggio di quella del Mugello Stradale, laddove il tratto finale che da Ghiereto torna alla villa medicea di Cafaggiolo è stato sostituito in parte da un lungo cavalcavia rettilineo, poiché sommerso dal Bilancino.

La verità è che una buona parte del Piccolo delle Madonie sta morendo. E attenzione, perché questo per noi Cuori da Corsa non è un posto qualsiasi, ma rappresenta per certi versi il sito achologico più ampio del mondo, così come la Valle dei Templi di Agrigento lo è per uno studioso di templi dorici del periodo ellenico.

Il Piccolo non è terraccia smossa, no, no, è sacralità delle corse, Storia, teatro di Leggenda. Luogo caro alle radici di noi tutti. E, no, non può finire così. Non deve.

E questa non è una messa in stato d'accusa per nessuno, ma un grido di dolore e allarme. Qualcuno deve fare qualcosa. Chi? Non certo l'Acì, che di suo, oltre a fare tanto, ha fatto pure troppo. L'Anas? La vedo dura. Dura, durissima pure per Floriopoli, che all'asta giudiziaria era stata acquistata dalla Provincia e, dopo l'abolizione degli enti territoriali medi, è finita in gran parte sotto l'egida della città metropolitana, ossia del comune di Palermo. Tanto che la situazione appare rischiosa, oltre che tendenzialmente votata all'abbandono.

E allora spero tanto che arrivi il gancio dal cielo, che in questo caso non può che essere rappresentato da una grande Casa automobilistica, in grado di investire per creare una sorta d'immenso tracciato di test a cielo aperto. In fondo, la Targa degli Anni d'oro tanto deve alla Porsche e non solo ad essa. E non vedo altra via.

La cara mamma di tutte le piste moderne sta male, molto male. E se ne sta andando giorno per giorno, vittima dell'indifferenza. La prima cosa da fare, in questi casi è parlarne. Dirlo. Io ci provo. Ci sto provando. Proviamoci tutti. ●

L'altro Schumacher

DAVID RACCONTA LA SUA STAGIONE IN FORMULA REGIONAL E SOTTOLINEA: «CON MIO CUGINO MICK NON C'È NESSUNA RIVALITÀ, ANZI...»

di **Mattia Tremolada**

Quattro vittorie, quattro podi e il quarto posto nella classifica piloti. Questi sono i numeri della stagione di David Schumacher nella Formula Regional European. Il figlio di Ralf, cugino del più blasonato Mick, è solo al secondo anno di monoposto, ma ha già dimostrato di avere le carte in regola per ambire all'Olimpo del Motorsport, seguendo le orme dei parenti stretti più illustri.

Dopo una sola stagione nel campionato tedesco di Formula 4, David ha fatto il salto di categoria, misurandosi contro piloti ben più esperti di lui, con cui si è giocato fino all'ultima gara la possibilità di salire sul podio del campionato.

Il figlio d'arte tedesco ha pagato il fatto di essere stato l'unico pilota del proprio team, lo US Racing di cui papà Ralf è azionista. Una situazione difficile per un debuttante, che deve scoprire una nuova vettura e tracciati su cui non ha mai messo piede. «L'inizio della stagione è stato piuttosto complicato. A Vallelunga la macchina era abbastanza competitiva, ma nella fase centrale del campionato abbiamo faticato molto. Ci siamo rimboccati le maniche, facendo molti test in cui abbiamo provato diverse soluzioni, fino a trovare un buon assetto, che ha funzionato benissimo a Barcellona e al Mugello. Abbiamo così potuto tenere un buon passo e vincere alcune gare».

- Come valuti la vettura della Formula Regional European: è utile per i piloti che vogliono passare dalla Formula 4 alla FIA Formula 3?

«Sì, lo è sicuramente. La Formula 4 è molto più lenta rispetto alla vettura del FIA Formula 3, ma lo è anche rispetto alla Regio-



nal. Il salto in F3 non è comunque semplice, ma hai già chiaro come lavora l'aerodinamica e come si gestisce maggiore potenza».

- Com'è stato il primo impatto con la Formula 3?

«Molto bello. Mi è piaciuto il rumore del motore, credo sia addirittura più forte di quello delle Formula Uno. La potenza è molto maggiore rispetto a quella a cui ero abituato. Il DRS è divertente da gestire durante la corsa e l'aderenza in curva è semplicemente di un altro livello rispetto a qualsiasi vettura avessi guidato in precedenza».

- Racconta il fine settimana del debutto a Sochi.

«Siamo partiti molto bene nelle prove libere, ma poi nelle qualifiche abbiamo accusato una serie di problemi al motore che non mi hanno permesso di lottare con le altre vetture, facendomi scivolare in fondo al gruppo anche nel corso della gara. Andremo a Macao per fare esperienza, non mi aspetto di essere competitivo fin da subito. Avrò tanto da imparare, a partire dal tracciato, ma spero di divertirmi».

- Il prossimo passo sembra essere il FIA Formula 3.

«Non sono sicuro al cento per cento di essere in griglia il prossimo anno, non ho ancora firmato nessun contratto. Ma questo è l'obiettivo e sono molto fiducioso di centrarlo».

- Cosa provi a correre a Macao ventiquattro anni dopo la vittoria di tuo papà Ralf?

«È sicuramente molto bello. La mia speranza ovviamente è di andare forte come lui e di vincere la gara, ma non sarà



ORA CORRERÒ A MACAO E MI CONCENTRERÒ SULL'ACCUMULARE ESPERIENZA CON VETTURA E TRACCIATO

DAVID SCHUMACHER

”





Ralf: «F. Regional ottima scuola»

IL PAPÀ DI DAVID FA UNA LUCIDA ANALISI SUL CAMPIONATO DEL FIGLIO E PLAUDE ALLA SERIE ORGANIZZATA DA ACISPORT

A seguire da vicino la carriera di David ci pensa papà Ralf Schumacher, che è rimasto nel paddock anche una volta appeso il casco al chiodo in qualità di team manager di RS Kart e di US Racing, squadra nata dalla collaborazione con Gerhard Ungar. Ai nostri microfoni, però, il tedesco mette da parte l'orgoglio e i sentimenti, facendo una lucida analisi di quella che è stata la stagione di David e le sue prospettive future.

- Come giudichi la stagione di tuo figlio?

«È stata sicuramente positiva. Lui è molto giovane e il team era al debutto nella categoria. In molte gare abbiamo schierato solo David e questo ha rallentato lo sviluppo della nuova vettura. Ma in generale abbiamo avuto diversi ottimi fine settimana e abbiamo mostrato un ottimo potenziale».

- Cosa ne pensi della Formula Regional. Ritieni che sia un buon passaggio intermedio tra la F4 e la FIA F3?

«Abbiamo creduto nella categoria fin dal primo momento e continuiamo a farlo. Credo che abbia un ottimo pacchetto, con un rapporto qualità-prezzo accessibile. Prepara i piloti a gestire la propria vettura e le gomme, due aspetti molto importanti per chi ambisce ad una carriera da professionista».

- Quest'anno David correrà a Macao ventiquattro anni dopo la tua vittoria nel celebre Gran Premio di Formula 3.

«È divertente, ci ho pensato quando abbiamo firmato il contratto. Sarà interessante tornare a Macao, perché da quella giornata non ci sono più stato. Riguardo David dovremo essere realistici: sarà solo la sua seconda volta al volante della vettura e dovrà concentrarsi sul conoscere la pista e accumulare esperienza in vista dell'anno prossimo».

- Da qualche anno sei impegnato con grande passione in veste di team manager. Cosa ti ha spinto a rimanere nel paddock?

«Mi piace molto lavorare con questi ragazzi. Il motorsport è sempre stato parte della mia vita e dopo la mia carriera da pilota ho pensato che sarebbe stata una buona idea aiutare i giovani. Ho iniziato con un team di kart, poi sono arrivate la Formula 4 e la Formula Regional. Chissà che nel prossimo futuro non possa esserci un ulteriore passo avanti». ●

l'obiettivo di quest'anno. Mi concentrerò sull'accumulare esperienza con la macchina e con il tracciato, percorrendo più chilometri possibili».

- Com'è stato crescere come figlio di un pilota di Formula Uno?

«Purtroppo da piccolo non sono mai stato ad una gara di F1 di mio papà. Non mi ricordo veramente le sue corse, ma oggi quando mi capita di vedere qualche vecchia gara, mi riaffiora qualche ricordo ed è molto bello sapere che mio papà lottava contro i migliori piloti del mondo. Quando avevo quattro an-

QUARTO POSTO CON QUATTRO VITTORIE

È stato un 2019 con molte soddisfazioni per David Schumacher nella prima edizione della Formula Regional nella quale ha chiuso al 4° posto dopo aver ottenuto 4 vittorie

ni poi mi ha comprato il primo go kart. All'inizio era solo un divertimento, ma mi piaceva tantissimo girare e con il tempo la faccenda è diventata sempre più seria, tanto da portarmi qua adesso».

- Qual è la tua relazione con tuo cugino Mick. Senti una sorta di rivalità con lui?

«Fino a questo momento non abbiamo mai corso uno contro l'altro, quindi non credo di poterla definire rivalità. Ma abbiamo un buon rapporto, quando ci vediamo parliamo di corse e siamo sempre molto aggiornati sui risultati dell'altro». ●

Vesti firma anche l'ultima



DOPO DUE VITTORIE DI FRAGA IL NEO CAMPIONE CONQUISTA IL SUCCESSO IN GARA-3, SUGGELLO A UN 2019 SUPER

MONZA - Igor Fraga e Frederik Vesti si sono divisi le vittorie all'Autodromo di Monza, sede dell'ultimo round della prima stagione della Formula Regional European. Il pilota brasiliano si è aggiudicato le prime due corse, mentre al neo campione è spettato l'onore di chiudere l'annata. Stella del simracing, Fraga ha firmato le tre pole position disponibili nei due turni di qualifiche disputati venerdì sera con l'asfalto asciutto. L'alfiere del team DR Formula by RP Motorsport è poi stato perfetto anche nelle prime due manche: in gara-1 ha retto alla pressione del rientrante Vesti, che dopo averlo raggiunto non ha avuto lo spunto per portarsi al comando nei giri finali, mentre nella seconda corsa Fraga ha beneficiato dell'ottima partenza del suo compagno di squadra Raul Guzman, che al via si è portato in seconda piazza proprio davanti al danese della Prema. Il pilota messicano, già terzo in gara-1, ha resistito per tutta la gara agli attacchi di Vesti, regalando a DR Formula una bella doppietta. Il neo campione si è poi rifatto nella terza manche, quando ha subito preso il comando con uno scatto perfetto, involandosi in solitaria verso la vittoria. Fraga ha dovuto anche cedere la piazza d'onore a Enzo Fittipaldi, che ha così riscattato un inizio di fine settimana sfortunato, in cui è stato fermato da problemi tecnici in Q1 e in gara-1. Il podio della terza corsa rispecchia quello della classifica assoluta, in cui Fraga è riuscito a sopravanzare David Schumacher, apparso in grande difficoltà sull'asfalto bagnato di Monza.

Dopo le belle prestazioni mostrate a Barcellona e al Mugello, il figlio d'arte tedesco ha arrancato, ottenendo solamente due settimi ed un sesto posto, che gli hanno fatto perdere la terza posizione in campionato. È andato in crescendo il fine settimana dell'esordiente Niko Kari, che ha centrato due top five con il quarto posto di gara-3 come miglior risultato, eguagliato dall'altro debuttante, Andreas Estner, anche lui proveniente dal FIA Formula 3 come il finlandese. Il pilota tedesco ha preso il po-

sto di Dan Ticktum, che ha abbandonato il team Van Amersfoort dopo i deludenti risultati del Mugello. Fine settimana difficile per le due ragazze al via, che sono anche andate vicine al contatto in fase di doppiaggio. Alla fine Sophia Floersch non ha fatto meglio del sesto posto di gara-1, in cui Sharon Scolari è stata dodicesima.

Mattia Tremolada



Sopra Fraga, andato a segno nelle prime due corse in scena a Monza e alla fine giunto terzo in campionato. In alto Vesti, neo campione e vincitore di gara-3

DIVERSI PROTAGONISTI FARANNO IL SALTO DI CATEGORIA

Tanti piloti verso la F.3

Domenica, lunedì e martedì molti piloti provenienti dalla Formula Regional European hanno disputato i test collettivi del FIA Formula 3 a Valencia, in previsione del Gran Premio di Macao e della stagione 2019. Il campione Frederik Vesti e il secondo classificato Enzo Fittipaldi sono rimasti con il team Prema. Igor Fraga ha provato la monoposto del team Carlin, ritrovando Dan Ticktum. Olli Caldwell e Lirim Zendeli sono stati al via con Trident, mentre David Schumacher ha provato con Charouz. Jake Hughes, tre volte a podio al Mugello, è stato raggiunto da Sophia Floersch in HWA.

AL TRAGUARDO

Monza, 18-20 ottobre 2019

Gara-1: 1. Fraga (DR Formula) 15 giri in 33'15"246, alla media di 156,8 km/h; 2. Vesti (Prema) a 1"240; 3. Guzman (DR Formula) a 13"126; 4. Estner (VAR) a 14"531; 5. Caldwell (Prema) a 17"066; 6. Floersch (VAR) a 17"891; 7. D. Schumacher (US Racing) a 18"452; 8. Kari (KIC) a 21"364; 9. Lappalainen (KIC) a 36"164; 10. Bardinon (VAR) a 39"654; 11. Beckhauser (Technorace) a 1'18"684; 12. Scolari (Scorace) a 2 giri; 13. E. Fittipaldi (Prema) a 3 giri.

Giro più veloce: il 14° di Fraga in 2'03"728 alla media di 168,6 km/h.

Gara-2: 1. Fraga (DR Formula) 16 giri in 32'57"933, alla media di 168,7 km/h; 2. Guzman (DR Formula) a 13"165; 3. Vesti (Prema) a 13"762; 4. Fittipaldi (Prema) a 14"346; 5. Kari (KIC) a 16"911; 6. Estner (VAR) a 27"844; 7. Schumacher (US Racing) a 28"004; 8. Caldwell (Prema) a 28"186; 9. Lappalainen (KIC) a 31"892; 10. Floersch (VAR) a 32"620; 11. Bardinon (VAR) a 49"030; 12. Beckhauser (Technorace) a 1'16"895; 13. Scolari (Scorace) a 2 giri.

Giro più veloce: il 9° di Fraga in 2'02"575, alla media di 170,1 km/h.

Gara-3: 1. Vesti (Prema) 16 giri in 32'42"515, alla media di 170,0 km/h; 2. E. Fittipaldi (Prema) a 3"050; 3. Fraga (DR Formula) a 11"557; 4. Kari (KIC) a 16"332; 5. Guzman (DR Formula) a 20"397; 6. D. Schumacher (US Racing) a 21"709; 7. Caldwell (Prema) a 25"388; 8. Estner (VAR) a 30"785; 9. Floersch (VAR) a 31"978; 10. Lappalainen (KIC) a 36"435; 11. Bardinon (VAR) a 36"522; 12. Beckhauser (Technorace) a 56"984.

Giro più veloce: il 16° di Fittipaldi in 2'00"627 alla media di 172,9 km/h.

Il campionato - Assoluta: 1. Vesti 467 punti; 2. E. Fittipaldi 336; 3. Fraga 300; 4. D. Schumacher 285; 5. Caldwell 213; 6. Guzman 180; 7. Floersch 149; 8. Siebert 70; 9. Ticktum 64; 10. Blomqvist 62.

Rookie: 1. Vesti 506 punti; 2. E. Fittipaldi 381; 3. D. Schumacher 347; 4. Caldwell 288; 5. Guzman 284; 6. Lappalainen 157; 7. Blomqvist 116; 8. Nannini 103; 9. Bardinon 74; 10. Beckhauser 64.



Hauger il cannibale

**IL NEO CAMPIONE
DOMINA ANCHE
NELL'ULTIMO ROUND
2019. AD ARON
IL TITOLO ROOKIE**

MONZA - Dennis Hauger ha fatto il pieno anche nel Tempio della Velocità, conquistando la vittoria in tutte e tre le gare in programma nell'appuntamento finale della stagione. Nemmeno un'incessante pioggia ha fermato il pilota norvegese, arrivato in Brianza con la certezza matematica del titolo. Il suo collega nel programma junior Red Bull, Jonny Edgar, ha provato a mettergli i bastoni tra le ruote svettando nel Q2, ma in gara nulla ha potuto per contenere l'avanzata del rivale. Hauger ha vinto in solitaria le prime due manche, dominando dalla pole gara-1 e prendendo la testa della seconda corsa fin dal via. Edgar ha venduto cara la pelle in gara-3, ma il pilota del team Van Amersfoort Racing ha preso il comando con un sorpasso all'esterno della Parabolica, allungando poi velocemente sul resto del gruppo. Fine settimana sfortunato per Edgar, che dopo aver firmato due pole position sull'asciutto, è apparso in difficoltà sull'asfalto bagnato, ottenendo solo un ottavo e un nono posto, che gli hanno garantito due podi tra i rookie.

Paul Aron, in grande evidenza nella giornata finale, si è assicurato il titolo riservato ai debuttanti con due belle rimonte che lo hanno portato sul podio assoluto, ma ha perso il secondo posto nella corsa finale per una penalità di cinque secondi inflittagli per aver scavalcato Edgar mettendo tutte e quattro le ruote oltre i limiti della pista. Il pilota estone è stato così privato della piazza d'onore nella classifica assoluta a favore di Gianluca Petecof, che aveva rischiato di vedersi superato dal compagno di squadra dopo i due incidenti che lo hanno visto protagonista. In gara-1 il brasiliano ha tamponato Lucas Allecco Roy, che a sua volta ha colpito Mikhael Belov, e si è girato. Scivolato oltre la ventesima posizione, il pilota della FDA ha rimontato fino alla zona punti. Dopo il quinto posto nella seconda corsa, ottenuto al termine di un bel confronto con Aron e William Alatalo, due volte quarto, Petecof ha spedito in testacoda Joshua

Durksen in gara-3, salendo poi sulla vettura del rivale, a cui ha pericolosamente sfiorato il casco. Il pilota paraguaiano aveva vinto la categoria rookie in gara-1, centrando il quinto posto assoluto. Due podi per Belov, che nella corsa finale ha colpito Alatalo tradito dalla scarsa visibilità, e per Oliver Rasmussen, a proprio agio sul bagnato.

Mattia Tremolada



AL TRAGUARDO

Monza, 18-20 ottobre 2019

Gara-1: 1. Hauger 13 giri in 33'38"433, alla media di 134,3 km/h; 2. Belov a 3'897; 3. Rasmussen a 5'237; 4. Alatalo a 5'504; 5. Durksen a 6'333; 6. Allecco Roy a 10'432; 7. Cohen a 10'647; 8. Aron a 12'747; 9. Famularo a 14'390; 10. Petecof a 14'744; 11. Salmenautio a 15'687; 12. Ugran a 16'617; 13. Ferrari a 16'858; 14. Marinangeli a 17'674; 15. Berets a 18'587; 16. Rodriguez a 21'562; 17. Vebster a 21'867; 18. Meyuhus a 23'241; 19. Gnos a 24'218; 20. Zanotti a 25'057; 21. Pesce a 32'724; 22. Cipriani a 3'437; 23. Fürtbauer a 37'561; 24. Ramos a 42'687; 25. H. Al Oubaisi a 42'957; 26. Stanek a 1'35'456; 27. Muggiati a 1 giro; 28. A. Al Oubaisi a 1 giro.

Giro più veloce: il 12° di Hauger in 2'11"988 alla media di 158,0 km/h.

Gara-2: 1. Hauger 15 giri in 32'18"945, alla media di 161,3 km/h; 2. Belov a 3'999; 3. Aron a 5'213; 4. Alatalo a 6'413; 5. Petecof a 8'1153; 6. Stanek a 14'293; 7. Rasmussen a 14'579; 8. Edgar a 22'092; 9. Cohen a 25'653; 10. Rodriguez a 26'000; 11. Ferrari a 28'238; 12. Allecco Roy a 35'032; 13. Famularo a 37'042; 14. Vebster a 46'431; 15. Zanotti a 47'646; 16. Meyuhus a 47'769; 17. Berets a 48'338; 18. Ugran a 51'527; 19. Cipriani a 1'17'192; 20. Salmenautio a 1'17'555; 21. Freymuth a 1'19'274; 22. Durksen a 1'23'400; 23. Muggiati a 1'30'106; 24. Fürtbauer a 1'34'573; 25. Pesce a 1'37'774; 26. Al Oubaisi a 2'06'839; 27. Marinangeli a 1 giro; 28. Al Oubaisi a 1 giro; 29. Ramos a 3 giri.

Giro più veloce: il 13° di Alatalo in 2'07"471 alla media di 163,6 km/h.

Gara-3: 1. Hauger 12 giri in 32'48"854, alla media di 127,1 km/h; 2. Stanek a 2'520; 3. Rasmussen a 3'427; 4. Rodriguez a 5'418; 5. Aron a 6'344; 6. Cohen a 7'413; 7. Allecco Roy a 8'259; 8. Salmenautio a 10'512; 9. Edgar a 11'453; 10. Ugran a 13'893; 11. Meyuhus a 14'344; 12. Berets a 14'896; 13. Gnos a 18'464; 14. Pesce a 26'754; 15. Zanotti a 27'422; 16. Freymuth a 27'892; 17. Fürtbauer a 29'834; 18. Muggiati a 32'850; 19. Ramos a 33'063; 20. Marinangeli a 44'567; 21. Al Oubaisi a 48'823; 22. Alatalo a 2 giri; 23. Cipriani a 3 giri; 24. Famularo a 4 giri.

Giro più veloce: il 12° di Rasmussen in 2'11"952 alla media di 158,0 km/h.

Il campionato

Assoluta: 1. Hauger 369 punti; 2. Petecof 233; 3. Aron 226; 4. Belov 179; 5. Stanek 144; 6. Cohen 132; 7. Rasmussen 126; 8. Durksen 122; 9. Alatalo 118; 10. Edgar 97.

Rookie: 1. Aron 360 punti; 2. Edgar 264; 3. Stanek 261; 4. Durksen 253; 5. Vebster 167; 6. Meyuhus 142; 7. Ferrari 125; 8. Gnos 104; 9. Ugran 103; 10. Simonazzi 81.

IL RITRATTO DEL CAMPIONE

Dennis talento Red Bull

Entrato a far parte del programma Red Bull alla fine del 2017, Dennis Hauger ha debuttato l'anno successivo nel British Formula 4 con Arden, dove ha chiuso al terzo posto assoluto. Nel 2019 il passaggio al team Van Amersfoort, per disputare i campionati italiano e tedesco di F4. Dopo un inizio difficile, Hauger ha trovato un feeling perfetto con il telaio Tatuus (nel campionato britannico viene usato quello Mygale), cambiando decisamente passo. In totale quest'anno il norvegese ha ottenuto dodici successi nel campionato italiano e sei in quello tedesco, dove ha perso il titolo per soli 7 punti.

Stella a due punte

AGOSTINI E ROVERA SU MERCEDES DEL TEAM ANTONELLI CONQUISTANO IL CAMPIONATO ITALIANO GT SPRINT. ECCO COM'È ANDATA NELL'ULTIMO DECISIVO ROUND

di **Dario Lucchese**

MONZA - Riccardo Agostini e Alessio Rovera firmano a Monza l'ultima vittoria e conquistano il titolo del Campionato Italiano Gt Sprint, portando in trionfo il team Antonelli Motorsport e la Mercedes. Un successo frutto della strategia perfetta della squadra emiliana, che in gara-2, quando tutto sembrava ormai perduto, ha indovinato il momento esatto per rientrare ai box e mettere le gomme da bagnato in coincidenza con le prime gocce di pioggia. Pioggia che poi si è intensificata, facendo perdere vittoria e titolo a Vito Postiglione e a Jeroen Mul, con quest'ultimo che aveva completato al comando il primo "stint" sulla Lamborghini. Per la seconda volta in sole due settimane, l'equipaggio della Imperiale Racing ha perso il primato solo nei conclusivi metri della stagione. Terzo titolo della carriera invece per Rovera, campione della F.Abarth nel 2013 e due anni fa dominatore nella Carrera Cup Italia. "Poker" di Agostini, ultimo a cingersi dell'alloro nella F.3 tricolore, nel 2012; quindi, tre anni dopo, campione del monomarca Porsche proprio con la squadra di Marco Antonelli e nel 2017 vincitore del Lamborghini Super Trofeo Nord America e della World Final di Imola. Coppia giovane e vincente, che nel momento più difficile è riuscita a fare la differenza. Perché dopo una gara-1 "folle", condizionata ancora dalla pioggia e da due safety car e vinta a sorpresa dalla Ferrari della Af Corse divisa da Christian Colombo e dal gentleman giapponese Ken Abe, Agostini e Rovera arrivavano esattamente a pari punti (considerando il gioco degli scarti) con Mul e Postiglione; ma anche con cinque secondi in più da scontare nelle soste. Quei secondi che in gara-2 hanno permesso a Postiglione, subentrato a Mul nel corso dei pit-stop, dopo che l'olandese aveva superato Agostini, di rientrare con un buon margine di vantaggio. Poi l'imprevisto meteo e l'intuizione del team Antonelli Motorsport, rivelatasi la mossa decisiva. Per Agostini e Rovera, due volte in pole sul circuito brianzolo, è così arrivato il terzo successo dopo quelli di Vallelunga e Mugello; uno in più rispetto agli avversari della Lambo. Quarto titolo 2019 in totale per Antonelli Motorsport, alla sua prima stagione con la Mercedes. Ancora in gioco per la volata finale alla vigilia di questo round, Stefano Comandini e Erik Johansson hanno ottenuto con la loro M6 Gt3 un terzo posto in gara-1, chiudendo dietro all'altra Fer-





SU PORSCHE CAYMAN

Gt4 a De Castro-Riccitelli

È andato a Sabino De Castro e Simone Riccitelli il titolo della classe Gt4. Un successo che l'equipaggio del team Ebimotors è riuscito a formalizzare al termine di gara-1, centrando con la Porsche Cayman il secondo posto alle spalle dell'altra vettura della Casa di Stoccarda dell'Autorlando Sport divisa da Giuseppe Ghezzi e Joel Camathias e poi chiudendo secondo in gara-2 dietro ai compagni di squadra Gianluigi Piccioli e Riccardo Pera. Entrambi figli d'arte, De Castro e Riccitelli giungevano a questo conclusivo round nelle vesti di leader, con un vantaggio di dieci lunghezze su Giuseppe Fascicolo e Francesco Guerra, secondi in campionato con la M4 del Bmw Team Italia. Appena 16 gli anni di Riccitelli, la scorsa stagione quarto nel Campionato Italiano Sport Prototipi; la stessa età di Mattia Michelotto, neocampione Endurance nella Light, e del tedesco Marius Zug. Proprio nella classe Light, Giorgio Sernagiotto e Alberto Lippi hanno festeggiato la corona conquistata nel precedente round di Vallelunga centrando una doppietta con la Ferrari 458 dell'Iron Lynx. Tra le novità viste a Monza, il debutto della Lotus Exige V6 Cup R della PB Racing su cui si sono alternati Stefano D'Aste e Luciano Tarabini (già protagonista della Lotus Cup Italia); un esordio nell'ottica di vari impegni, inclusa la 24 Ore di Dubai 2020.



rari di Lorenzo Veglia e Fabrizio Crestani, centrando poi domenica un ottimo secondo posto davanti alla 488 di Antonio Fuoco e Sean Hudspeth. Alla fine il binomio del Bmw Team Italia è risalito anche secondo nella classifica generale. In Pro-Am dominio della Ferrari e del team Af Corse: ad imporsi nella prima gara sono stati Simon Mann (alla sua prima affermazione) e Matteo Cressoni; in gara-2 è stato invece il turno di Fuoco e Hudspeth, campioni di categoria davanti a Daniele Di Amato e Alessandro Vezzoni. Filippo Cuneo e Niccolò Magnoni hanno invece conquistato con la Lamborghini della Lp Racing il titolo Am. Da evidenziare infine il bel quinto posto in gara-2 di Gabriele Piana e Marius Zug, protagonisti al debutto con un'altra Bmw del team Mrs, finiti alle spalle di Nicola Baldan. ●

ABE E COLOMBO VINCONO IN GARA-2

Sopra, Riccitelli e De Castro andati a segno in Gt4 con la Cayman. Sotto in azione Fuoco. Nell'altra pagina Agostini e Fuoco campioni d'Italia Gt Sport per la gioia del team Antonelli. In basso Abe e Colombo vincitori in gara-1



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Abe-Colombo (Ferrari 488 Gt3) 22 giri in 52'03"581, alla media di 146,9 km/h (1. Gt3 Am); 2. Veglia-Crestani (Ferrari F488 Gt3) a 1"462 (1. Gt3 Pro); 3. Comandini-Johansson (Bmw M6 Gt3) a 11"682; 4. Agostini-Rovera (Mercedes-Amg Gt3) a 12"140; 5. Postiglione-Mul (Lamborghini Huracán Gt3) a 12"357; 6. Mann-Cressoni (Ferrari 488 Gt3) a 12"593; 7. Baldan (Mercedes-Amg Gt3) a 12"767; 8. Lippi-Sernagiotto (Ferrari 458 Gt3) a 17"271 (1. Gt Light); 9. Michelotto (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 18"418; 10. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3) a 19"284; 11. Ghezzi-Camathias (Porsche 718 Cayman) a 26"388 (1. Gt4); 12. S. Riccitelli-S. De Castro (Porsche Cayman) a 36"566; 13. Piccioli-Pera (Porsche Cayman) a 1'01"358; 14. A. Marchetti-Mantori (Mercedes-Amg Gt4) a 1'07"037; 15. Zug-Piana (Bmw M6 Gt3) a 1'53"347; 16. Perolini-Gersewski (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 17. Fuoco-Hudspeth (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 18. L. Magnoni-Garbelli (Mercedes-Amg Gt4) a 1 giro; 19. Paolino-Jirik (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1 giro; 20. Cerati-Chiesa (Porsche 718 Cayman) a 1 giro; 21. Fascicolo-Guerra (Bmw M4 Gt4) a 1 giro; 22. Pajuranta-Rodrigues (Maserati GranTurismo Mc) a 2 giri; 23. Cuneo-N. Magnoni (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 24. Baruchelli-Bravetti (Porsche 997) a 2 giri; 25. D'Aste-Tarabini (Lotus Exige V6 Cup R) a 3 giri (1. Gt Cup).

Giro più veloce: il 21° di Piana in 1'54"203, alla media di 182,6 km/h.

Gara 2: 1. Agostini-Rovera (Mercedes-Amg Gt3) 26 giri in 53'20"179, alla media di 169,4 km/h (1. Gt3 Pro); 2. Comandini-Johansson (Bmw M6 Gt3) a 8"199; 3. Fuoco-Hudspeth (Ferrari 488 Gt3) a 9"747; 4. Baldan (Mercedes-Amg Gt3) a 14"027; 5. Zug-Piana (Bmw M6 Gt3) a 21"986 (1. Gt3 Am); 6. Postiglione-Mul (Lamborghini Huracán Gt3) a 33"214; 7. Veglia-Crestani (Ferrari 488 Gt3) a 46"636; 8. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3) a 1'04"451; 9. Mann-Cressoni (Ferrari 488 Gt3) a 1'22"101; 10. Perolini-Gersewski (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'25"982; 11. Lippi-Sernagiotto (Ferrari 458 Gt3) a 1'34"914 (1. Gt Light); 12. Michelotto (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1'45"050; 13. Abe-Colombo (Ferrari 488 Gt3) a 2'06"588; 14. Cuneo-N. Magnoni (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 1 giro; 15. Piccioli-Pera (Porsche Cayman) a 1 giro (1. Gt4); 16. S. Riccitelli-S. De Castro (Porsche Cayman) a 1 giro; 17. D'Aste-Tarabini (Lotus Exige V6 Cup R) a 1 giro (1. Gt Cup); 18. L. Magnoni-Garbelli (Mercedes-Amg Gt4) a 1 giro; 19. Fascicolo-Guerra (Bmw M4 Gt4) a 1 giro; 20. Ghezzi-Camathias (Porsche 718 Cayman) a 1 giro; 21. Cerati-Chiesa (Porsche 718 Cayman) a 1 giro; 22. Paolino-Jirik (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 2 giri; 23. Pajuranta-Rodrigues (Maserati GranTurismo Mc) a 2 giri; 24. Beruchelli-Bravetti (Porsche 997) a 2 giri; 25. A. Marchetti-Mantori (Mercedes-Amg Gt4) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7° di Agostini in 1'49"508, alla media di 190,4 km/h.

Il campionato - Assoluta: 1. Agostini-Rovera 97 punti; 2. Johansson-Comandini 86; 3. Postiglione-Mul 83; 4. Hudspeth-Fuoco 62; 5. Veglia 53; 6. Andrea Fontana 41; 7. Vezzoni-Di Amato 36; 8. Casé 34; 9. Baldan 30; 10. Kaffer 29.

Pro-Am: 1. Fuoco-Hudspeth 120 punti; 2. Di Amato-Vezzoni 95; 3. Mann 72; 4. Perolini-Gersewski 57; 5. Cressoni 54.

Am: 1. Cuneo-N. Magnoni 120 punti; 2. Colombo-Abe e Piana-Zug 35.

Light: 1. Lippi-Sernagiotto 120 punti; 2. Michelotto 92; 3. Paolino-Jirik 78; 4. Sauto-Pisani 30; 5. La Mazza-Nicolosi 14.

Gt4: 1. S. De Castro-S. Riccitelli 105 punti; 2. Fascicolo-Guerra 89; 3. Ghezzi-Camathias 86; 4. Piccioli 61; 5. L. Magnoni-Garbelli 54.



Cupra

asso pigliatutto

GRECO VINCE GARA-2 E COGLIE IL TITOLO UNDER 25. DOPO IL TRICOLORE, LA SCUDERIA DEL GIRASOLE S'IMPONE ANCHE NEL TROFEO DSG CON SCALVINI

di [Fiammetta La Guidara](#)

MONZA - L'ultimo round del TCR Italy ha offerto due gare disputate in una domenica di pioggia con temperature tipicamente autunnali. Con il titolo tricolore già matematicamente nelle mani di Salvatore Tavano dopo la vittoria di gara2 a Vallelunga, rimanevano da assegnare il titolo virtuale di vicecampione e l'under 25: due obiettivi che hanno reso incandescente le sfide in pista, complicate dall'incertezza del meteo.

In gara-1 ha vinto Marco Pellegrini sulla Hyundai di Target Competition davanti a Enrico Bettera sull'Audi RS3 di Pit Lane Competizioni, bravi a montare un set di gomme rain anteriori durante una safety car dovuta al contatto fra Max Mugelli e Sandro Pelatti. Terzo posto per Jacopo Guidetti, su Audi di BF Motorsport, che ha preso il via con gomme rain, e che ha acciuffato il podio nonostante un drive through per partenza anticipata. Matteo Greco, portacolori della Scuderia del Girasole by Cupra Racing, ha concluso gara-1 al quarto posto dopo aver scelto di prendere il via con gomme slick all'anteriore. Bel quinto posto assoluto per Nicola Guida, al debutto nel TCR Italy dopo una sta-

gione disputata nel TCR DSG Endurance: alla sua prima gara su una TCR senza ABS, il romano si è aggiudicato la vittoria nella classe DSG. Gara-1 difficile per il neocampione Salvatore Tavano, decimo dopo un contatto che ha danneggiato la sua Cupra. Peccato per l'uscita di Sandro Pelatti, autore di un ottimo debutto nel TCR Italy: era secondo assoluto quando ha impattato con Max Mugelli, appena uscito dalla pitlane dopo aver sostituito gli pneumatici. Usciti di scena al primo giro altre due new entry: Felice Jelmini e Damiano Reduzzi, entrambi su Hyundai.

Gara-2 si è disputata a poco più di tre ore di distanza - a differenza degli altri round della stagione, nei quali le due manche si sono svolte il sabato e la domenica - offrendo ai team tempi ridotti per operare sulle macchine. Ne è risultata l'impossibilità di schierarsi per Max Mugelli: il toscano, infatti, aveva riportato danni al posteriore dell'Alfa Romeo Giulietta del team PRS Motorsport che non ha potuto prendere il via in gara-2. È andata meglio, invece, a Matteo Greco, che aveva rotto la frizione al primo start: la Scuderia del Girasole by Cupra Racing è ri-



AL TRAGUARDO

Monza (MB), 19-20 ottobre 2019
Gara-1: 1. Pellegrini Anatrella (Hyundai I30 N Tcr) 12 giri in 29'24"408 alla media di 141,8 km/h; 2. Bettera (Audi Rs3 Lms) a 1'189; 3. Guidetti (Audi Rs3 Lms) a 2'389; 4. Greco (Cupra Tcr Seq) a 28'348; 5 21 Nicola (Audi Rs3 Lms) a 35'855; 6. Miljkovic (Seat Leon Cupra) a 37'232; 7. Scalvini (Cupra Tcr Dsg) a 41'951; 8. Simone (Cupra Tcr Seq) a 55'179; 9. Formenti (Vw Golf Gti Tcr) a 1'02'849; 10. Tavano (Cupra Tcr Seq) a 1'44'174; 11. Tolkachev (Seat Leon Cup Racer) a 1 giro.

Giro più veloce: il 10° di Pellegrini Anatrella in 2'13"922 alla media di 155,7 km/h.

Gara-2: 1. Greco (Cupra Tcr Seq) 13 giri in 29'23"313 alla media di 153,8 km/h; 2. Guidetti (Audi Rs3 Lms Seq) a 1'691; 3. Scalvini (Cupra Tcr Dsg Tcr) a 7'176; 4. Bettera (Audi Rs3 Lms Seq) a 19'472; 5. Reduzzi (Hyundai I30 N Tcr) a 42'897; 6. Jelmini (Hyundai I30 N Tcr) a 43'274; 7. Miljkovic (Seat Leon Cupra) a 48'120; 8. Pellegrini Anatrella (Hyundai I30 N Tcr) a 48'466; 9. Simone (Cupra Tcr Seq) a 1'02'791; 10. Tolkachev (Seat Leon Cup Racer) a 1'07'857; 11. Formenti (Vw Golf Gti Tcr) a 1'08'108; 12. Pelatti (Audi Rs3 Lms Tcr) a 1'10'906; 13. Guida (Audi Rs3 Lms Seq) a 1'42'907; 14. Tavano (Cupra Tcr Seq) a 2 giri.

Giro più veloce: il 2° di Guidetti in 2'13"336 alla media di 156,4 km/h.

uscita ad operare in tempi record, permettendo al 21enne di Alba di tornare in pista.

Con Pellegrini, Bettera e Greco racchiusi in appena quattro punti, la lotta per il titolo di vicecampione era più aperta che mai. Scivolato dalla seconda alla quarta posizione in campionato dopo il quarto posto di gara-1, Matteo Greco ha disputato una gara da dominatore. Scattato dalla seconda posizione in griglia, è rimasto sempre al comando, regolando prima Enrico Bettera e poi Jacopo Guidetti, bravo a portarsi in seconda piazza già al terzo giro, tentando fino all'ultimo di avvicinare la Cupra al comando. Terzo gradino del podio per la Cupra di Eric Scalvini, primo delle DSG, e vincitore del Trofeo Nazionale. Enrico Bettera ha concluso quarto davanti a Damiano Reduzzi e Felice Jelmini, mentre Pellegrini si è piazzato ottavo alle spalle del serbo Miljkovic dopo aver rimediato un drive through. Sfortuna per Salvatore Tavano anche in gara-2: un contatto in Parabolica ha messo fuori gioco la sua Cupra.

Il Trofeo Dsg

Tante le new entry a Monza nel trofeo riservato alle vetture con cambio DSG. Vittoria in gara-1 per il rookie Nicola Guida, davanti a Eric Scalvini e Jody Vullo, al primo anno di automobilismo, sulla Cupra di BD Racing. In gara-2 Scalvini ha festeggiato la vittoria del Trofeo Nazionale DSG con un successo, piazzandosi davanti a Jody Vullo e a Claudio Formenti, terzo sulla Golf di Pit Lane, con Sandro Pelatti e Nicola Guida a completare la top 5. ●

PELLEGRINI

S'IMPONE IN GARA-1

In alto Greco, vincitore del titolo Under 25 e vice-campione della serie. A sinistra Scalvini, a segno nel Trofeo Dsg, in basso Bettera. Sotto Pellegrini vincitore in gara-1



LA PAROLA AI PILOTI

Greco centrato l'obiettivo

Marco Pellegrini, vincitore di gara-1: «Abbiamo dimostrato che con la pioggia e le gomme rain andavo più forte io. All'inizio è stato drammatico, non riuscivo a frenare, per fortuna è entrata la safety car, abbiamo cambiato le gomme, e sono andato al comando. Poi è stato piacevole». Matteo Greco, vicecampione e vincitore di gara-2 e della classifica under 25: «L'obiettivo di questo weekend era di mantenere il secondo posto in classifica tricolore, ma dopo gara-1 eravamo scivolati in quarta posizione. In gara-2 volevo e dovevo vincere, quindi sono partito subito con grande determinazione. Guidetti alle mie spalle non ha mai mollato: sono stati 25 minuti tiratissimi. Il grip continuava a cambiare, in alcuni tratti pioveva e in altri no e non c'era una staccata uguale all'altra. È servita concentrazione continua, e forse anche per questo la gioia sotto alla bandiera a scacchi è stata unica».

Nicola Guida, vincitore di gara-1 Trofeo DSG: «Non avrei mai immaginato di vincere al debutto. La pista di Monza mi porta fortuna, perché l'anno scorso ho fatto un podio partendo ultimo in rimonta con la Leon ST, e quest'anno nel TCR DSG Endurance in coppia con Dindo Capello sono arrivato secondo. È stata vincente la scelta di partire con le quattro gomme rain, anche perché questa era la mia prima gara senza ABS. La safety car mi ha sfavorito, perché ero terzo assoluto e alla ripartenza mi sono girato alla Lesmo 1 perdendo sei posizioni, ma sono riuscito a recuperarne quattro».

Eric Scalvini, vincitore di gara-2 e del Trofeo Nazionale DSG: «Uno dei nostri obiettivi era proprio dimostrare di essere competitivi anche su una vettura con cambio DSG e dare del filo da torcere alle TCR con il sequenziale e lo abbiamo centrato anche con questo podio nell'assoluta di Monza».



Iaquinta è qui la festa

IL COSENTINO VINCE GARA-1 E CONQUISTA IL MONOMARCA. NELLA SECONDA SFIDA PRIMO SUCCESSO PER LAURINI

MONZA - Simone Iaquinta è diventato grande. Ed è un grande weekend quello di cui si è reso protagonista il cosentino del team Ghinzani Arco Motorsport, centrando a Monza la vittoria di sabato e un sesto posto al termine di gara-2 (che ha visto Lodovico Laurini ottenere la sua prima affermazione), quando ha compiuto un vero capolavoro assicurandosi il titolo della Carrera Cup Italia. Iaquinta si è presentato nella sfida finale del conclusivo appuntamento nelle vesti di leader. Prima la pole, cancellata dai commissari per un'irregolarità tecnica e "congelata" in seguito all'appello della squadra, motivo per cui il suo successo è formalmente sub iudice. Quindi una condotta perfetta gli ha permesso di agguantare il suo quarto successo di questa stagione. Un successo conquistato anche di esperienza, con le condizioni della pista rese difficilissime dal fondo bagnato. Viceversa meno bene

ARRIVO IN VOLATA IN GARA-2

Sopra Iaquinta, sotto l'arrivo in volata di gara-2 con Laurini che regola Bertonelli e Quaresmini, tutti raccolti in 25 centesimi



sono andate le cose per il suo principale rivale Patrick Kujala. Il finlandese del team Bonaldi Motorsport, che arrivava a questo ultimo round con quattro punti di vantaggio su Diego Bertonelli e 5,5 nei confronti dello stesso Iaquinta, avviandosi dalla seconda fila non è stato velocissimo al primo via. E alla fine per lui è arrivato un quarto piazzamento, alle spalle di Alberto Cerqui e Jaden Conwright, secondo e terzo, entrambi con i colori della Dinamic Motorsport che ha conquistato il titolo Team. L'americano ha dato letteralmente spettacolo, effettuando il "sorpasso dell'anno" su Iaquinta alla variante Ascari, dove ha successivamente compiuto un'escursione sulla ghiaia che lo ha riportato dietro. Bertonelli ha invece pagato il contatto innescato da Enrico Fulgenzi (in seguito punito con un drive through) ed ha concluso sesto. Un risultato che gli ha permesso di rimanere in gioco per la volata decisiva anche in gara-2, ma vedendo le sue possibilità ridotte a un niente. Davanti a lui ha concluso Gianmarco Quaresimi, campione 2018, che al suo rientro con lo Tsunami Rt si è reso autore di una rimonta dalla nona fila. Nota di merito per il 19enne francese Hugo Chevalier, subito settimo al proprio esordio con la AB Racing. Nella seconda gara vittoria, dopo una volata a tre, per Laurini. Il pilota del team Dinamic, approfittando delle gomme slick e della pista che sul finire ha iniziato ad asciugarsi, ha preceduto di quattro millesimi Bertonelli e di 25 Quaresmini. Ma il vero protagoni-

A NOVEMBRE LO SHOOTOUT

Scholarship a Bertonelli

Tra i più veloci in assoluto durante tutta la stagione, ma altrettanto sfortunato, è stato Diego Bertonelli, alla fine vicecampione a pari punti con Patrick Kujala. A Monza il pilota del team Dinamic Motorsport è stato proclamato vincitore dello Scholarship di Porsche Italia e a novembre prenderà parte allo shootout internazionale. Grazie ai punti del quarto posto di classe conquistato in gara-1, Marco Cassarà ha vinto invece con la Ombra Racing il titolo della Michelin Cup. A imporsi nella gara di sabato è stato Luca Pastorelli, mentre domenica ha prevalso Alex De Giacomi. Il titolo della Silver è andato infine a Federico Reggiani, con il Ghinzani Arco Motorsport, che si è diviso le affermazioni di classe con Michele Malucelli.

sta nelle fasi iniziali è stato Iaquinta, autore di una partenza al "rallenty" e poi di una rimonta forsennata che lo ha portato ad infilare in sequenza Chevalier, Moritz Sager, Conwright e lo stesso Kujala, per poi retrocedere saggiamente dietro quando non serviva osare ancora oltre.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Monza (Mb), 19-20 ottobre 2019

Gara-1 (sub iudice): 1. Iaquinta (Ghinzani Arco) 15 giri in 31'14"162, alla media di 166,9 km/h; 2. Cerqui (Dinamic) a 0"562; 3. Conwright (Dinamic) a 3"525; 4. Kujala (Bonaldi) a 15"354; 5. Quaresmini (Tsunami Rt) a 15"448; 6. Bertonelli (Dinamic) a 17"680; 7. Chevalier (AB Racing) a 30"314; 8. Festante (Ombra) a 30"767; 9. Lazarevic (Duell Race) a 31"081; 10. M. Sager (Dinamic) a 31"543; 11. Laurini (Dinamic) a 38"486; 12. Grosso (Ghinzani Arco) a 39"771; 13. Fulgenzi (Tsunami Rt) a 43"883; 14. Monaco (AB Racing) a 46"654; 15. Mendez (Dinamic) a 59"724; 16. De Luca (AB Racing) a 59"967; 17. L. Pastorelli (Dinamic) a 1'02"984 (1. Michelin Cup); 18. Reggiani (Ghinzani Arco) a 1'55"518 (1. Silver Cup); 19. Fadel (Dinamic) a 1'55"870; 20. M. Cassarà (Ombra Racing) a 1 giro; 21. Parisini (Team Malucelli) a 1 giro; 22. Galassi (Team Malucelli) a 4 giri.

Giro più veloce: il 14° di Quaresmini in 2'02"887, alla media di 169,7 km/h.

Gara-2 (sub iudice): 1. Laurini (Dinamic) 15 giri in 30'19"992, alla media di 171,9 km/h; 2. Bertonelli (Dinamic) a 0"004; 3. Quaresmini (Tsunami Rt) a 0"025; 4. Fulgenzi (Tsunami Rt) a 2"708; 5. Cerqui (Dinamic) a 4"098; 6. Iaquinta (Ghinzani Arco) a 5"128; 7. Kujala (Bonaldi) a 5"382; 8. Monaco (AB Racing) a 13"475; 9. M. Sager (Dinamic) a 16"158; 10. Chevalier (AB Racing) a 17"834; 11. Festante (Ombra) a 28"293; 12. Grosso (Ghinzani Arco) a 30"967; 13. Lazarevic (Duell Race) a 44"307; 14. De Giacomi (Tsunami Rt) a 49"775 (1. Michelin Cup); 15. De Luca (AB Racing) a 54"125; 16. L. Pastorelli a 56"834; 17. M. Cassarà (Ombra Racing) a 1'11"688; 18. Mardini (GDL Racing) a 1'17"400; 19. Mi. Malucelli (Team Malucelli) a 1'19"134 (1. Silver Cup); 20. Mendez (Dinamic) a 1'26"570; 21. Fadel (Dinamic) a 1 giro; 22. Santoro (Team Malucelli) a 1 giro; 23. Conwright (Dinamic) a 3 giri.

Giro più veloce: il 15° di Festante in 1'55"006, alla media di 181,3 km/h.

Campionato - Assoluta: 1. Iaquinta 140,5 punti; 2. Bertonelli 133; 3. Kujala 133.

Sandrucci in bellezza

CON UNA DOPPIETTA GUSTAVO CHIUDE UN'ANNATA STREPITOSA. ALLE SUE SPALLE PER DUE VOLTE SI PIAZZA GAGLIARDINI

MONZA - Dopo avere conquistato matematicamente il titolo del Mini Challenge Italia in occasione del precedente appuntamento di Vallelunga, Gustavo Sandrucci ha completato a Monza un weekend in "carta carbone". Proprio come aveva fatto sulla sua pista di casa, il viterbese del team Melatini Racing ha preso praticamente tutto. Prima la pole, ottenuta in volata davanti ad Alessio Alcidi, con appena 89 millesimi a separare i due; quindi una doppia vittoria, condita dal giro più veloce di gara-2. Con cinque successi di fila e sette in totale conquistati nell'arco della stagione, il due volte campione Pro della serie riservata alle John Cooper Works si è congedato nel migliore dei modi. In gara-1, sotto la pioggia, il pilota laziale è rimasto al comando dall'inizio alla fine, facendo il vuoto davanti ad Andrea Gagliardi-

dini e allo stesso Alcidi, che hanno completato il podio. Diverso il "film" di gara-2, che ha preso il via ancora con il bagnato, in regime di safety car. Con la parziale inversione della griglia a scattare davanti è stato "Micio", finito però contro le barriere all'uscita della seconda curva di Lesmo, mentre si trovava in testa. A mantenere il comando nelle fasi iniziali è stato pertanto Federico Alberti, seguito ancora da Gagliardini e Paolo Maria Silvestrini. Quest'ultimo ha però perso una posizione scivolando dietro al compagno di squadra Sandrucci. E proprio Sandrucci, a quattro minuti dalla fine, ha avuto il sopravvento su Filippo Maria Zanin (risalito quarto) e Gagliardini, superando nel corso della conclusiva tornata anche Alberti, poi retrocesso di due posizioni in seguito alla penalità di 5" scaturita dal non avere

rispettato il "track limit". Il quinto piazzamento finale ha invece consentito a Silvestrini di assicurarsi il secondo posto in campionato, precedendo Gentili (al traguardo sesto) e la coppia formata da Ivan Tramontozzi (quinto in gara-1) e Maurizio Losi, quest'ultimo costretto a ritirarsi. Dopo un anno, sul circuito brianzolo ha fatto la sua seconda apparizione nella serie nazionale anche Charlie Cooper, "rampollo" della famiglia da cui deriva l'iconico marchio. Un rientro con i colori Mini Jcw Team Italy, che l'inglese ha saputo onorare con un migliore ottavo piazzamento conquistato nella seconda gara, dopo che nella prima era rimasto appena fuori dal gruppo dei primi dieci.

Di Fabio, s'impone nella classe Lite

Diego Di Fabio ha confermato i pronostici nella classe Lite. Il giovane romagnolo dell'Ac Racing Technology, alla sua prima stagione nel Mini Challenge Italia, ha conquistato il titolo di classe grazie ad un quarto e un terzo posto. A dividersi le vittorie di Monza sono stati nell'ordine Angelo Rogari, con la vettura della Dinamic Motorsport, e Andrea Tronconi. Quest'ultimo, portacolori del team Melatini Racing, si è anche laureato vicecampione.

Dario Lucchese



AUTENTICO DOMINATORE

A sinistra Sandrucci vincitore di Gara-1 e Gara-2, autentico dominatore nel Mini Challenge 2019. In entrambe le gare il vincitore del monomarca ha preceduto Gagliardini, in azione sotto



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sandrucci (Melatini Racing) 11 giri in 27'50"849, alla media di 137,3 km/h (1. Pro); 2. Gagliardini (Progetto Eventi) a 12'160; 3. A. Alcidi (Caal Racing) a 13'475; 4. Gentili (Ac Racing Technology) a 14'379; 5. Tramontozzi (Ac Racing Technology) a 16'360; 6. Silvestrini (Melatini Racing) a 16'813; 7. Alberti (Progetto Eventi) a 20'998; 8. Leporelli (Progetto Eventi) a 26'296; 9. F. Zanin (Progetto Eventi) a 27'027; 10. Cioffi (Ac Racing Technology) a 1'00'849; 11. Cooper (Mini Jcw Team Italy) a 1'10'446; 12. D. Pasquali (Caal Racing) a 1'15'448; 13. Rogari (Dinamic Motorsport) a 1'23'915 (1. Lite); 14. Gonnella (Ac Racing Technology) a 1'24'546; 15. M. Zanin (Progetto Eventi) a 1'24'549; 16. Tronconi (Melatini Racing) a 1'26'909; 17. Di Cori (Progetto Eventi) a 1'30'533; 18. Di Fabio (Ac Racing Technology) a 1'32'572; 19. Suerzi Stefanin (Team Suerzi) a 1'34'806; 20. Simoni (Caal Racing) a 1'53'980; 21. Petriccione (Progetto Eventi) a 2'18'959; 22. Calgario (Cz Bassano Rt) a 1 giro.

Giro più veloce: il 10° di Silvestrini in 2'21"308, alla media di 147,6 km/h.

Gara-2: 1. Sandrucci (Melatini Racing) 11 giri in 28'22"081, alla media di 134,8 km/h (1. Pro); 2. Gagliardini (Progetto Eventi) a 1'979; 3. F. Zanin (Progetto Eventi) a 2'479; 4. Alberti (Progetto Eventi) a 6'109; 5. Silvestrini (Melatini Racing) a 6'621; 6. Gentili (Ac Racing Technology) a 8'468; 7. A. Alcidi (Caal Racing) a 11'174; 8. Cooper (Mini Jcw Team Italy) a 19'002; 9. Cioffi (Ac Racing Technology) a 39'510; 10. D. Pasquali (Caal Racing) a 41'054; 11. Di Cori (Progetto Eventi) a 46'584; 12. M. Zanin (Progetto Eventi) a 53'746; 13. Petriccione (Progetto Eventi) a 54'533; 14. Tronconi (Melatini Racing) a 57'110 (1. Lite); 15. Rogari (Dinamic Motorsport) a 57'413; 16. Di Fabio (Ac Racing Technology) a 1'04'285; 17. Suerzi Stefanin (Team Suerzi) a 1'22'207; 18. Capra (Ac Racing Technology) a 1'23'352; 19. Simoni (Caal Racing) a 1'24'039; 20. Calgario (Cz Bassano Rt) a 2'07'936; 21. "Micio" (Progetto Eventi) a 3 giri.

Giro più veloce: il 9° di Sandrucci in 2'20"377, alla media di 148,6 km/h.

Il campionato - Pro: 1. Sandrucci 210 punti; 2. Silvestrini 114; 3. Gentili 107; 4. Tramontozzi-Losi 104; 5. F. Zanin 81; 6. Torelli e A. Alcidi 71; 8. Alberti 52; 9. Giorgi 38; 10. Zarpellon 32; 11. Gagliardini 30; 12. D. Pasquali 24; 13. Menapace 18; 14. "Micio" e Cioffi 13; 16. Cifri 5; 17. Calgario 4; 18. Petriccione e Di Cori 1.

Lite: 1. Di Fabio 87 punti; 2. Tronconi 75; 3. Bencivenni 64; 4. Gonnella 37; 5. Rogari-Giorgi 44; 6. Suerzi Stefanin 38; 7. Simoni 27; 8. Di Marsilio 23; 9. Cestaro 4; 10. Mamone e Capra 2.



Scorpacciata di **Faggioli**

CON L'11^a VITTORIA IN CARRIERA SULLE RAMPE DELLA CORSA BELLUNESE, IL FIORENTINO CHIUDE ALLA GRANDE UNA STAGIONE DA INCORNICIARE

di [Rosario Giordano](#)

Più che di una vittoria si potrebbe parlare di un timbro, l'11° impresso da Simone Faggioli alla Pedavena - Croce D'Aune, un successo che rende inarrivabile il fiorentino della Norma M20 FC, che nel 2019 ha conquistato il suo 13 titolo italiano, 11° europeo ed ha calato il poker in CIVM, con la grande prova di carattere data sulle Dolomiti Bellunesi. Straordinariamente prevedibile l'agguato del campione, soprattutto quando in prova sa soffrire fino al punto da saper reagire in un modo che forse solo lui conosce e che scaturisce da un lavoro di squadra perfetto, di cui lo stesso pilota è regista silenzioso. Un set up da rifare dopo le prove prima umide e poi bagnate, dove Christian Merli ha mostrato di avere delle regolazioni più efficaci. Domenica mattina tutto è cambiato e quando il cronometro in gara-1 si è fermato sui 3'32"70 ed il gap di Merli era di oltre 8 secondi, si è capito che l'artigiano del fuoriclasse ave-

va graffiato su quei 7,785 Km. «Abbiamo azzeccato la miscela più adatta grazie al supporto di Pirelli e questo ci ha dato vantaggio» ha dichiarato a fine gara-1 Faggioli. Christian Merli in gara-1 ha certamente pagato una scelta di gomme troppo morbide sull'Osella FA 30 Zytek, la monoposto ufficiale molto bilanciata e competitiva con cui il trentino ha tentato il contrattacco in gara 2 dove ha assottigliato il gap a poco più di un secondo. «Nella prima salita abbiamo optato per gomme intermedie, mentre se avessimo scolpito delle gomme da asciutto sarebbe stato meglio» ha spiegato il driver Blue City. Convince sempre più il giovane Francesco Conticelli al volante dell'Osella FA 30 Zytek, la nuova monoposto con cui il pilota di Marsala per la prima volta era a Pedavena, ma dopo delle prove "prudenti", la sua gara apprendistato è finita sul podio assoluto, che in gara-2 ha difeso dall'attacco di



foto grafie RAINIERI



Diego Degasperri. L'altro trentino che ha pagato la scelta di gomma da asciutto in gara-1 e poi ha tentato il recupero nella 2ª. Quest'anno non è salito sul podio Domenico Cubeda ma ha completato la top ten con soddisfazione, dopo che il catanese in prova ha dovuto risolvere noie ai freni, in gara ha poi potuto anche fare delle prove in prospettiva futura, nella sua prima Pedavena sull'asciutto. Chi ha mostrato soddisfazione Omar Magliona con la prima Osella PA 2000 al traguardo, il sardo CST Sport ha chiuso una stagione travagliata ma che ha gratificato esperienza e doti tecniche del pilota. Sergio Farris ha subito risolto una noia al cambio che si è presentata in prova sull'Osella PA 2000 ed ha chiuso 7°, mentre primo veneto al traguardo è stato Mirko Venturato che sulla Gloria C8F da 1000 cc ha conquistato l'8° posto, dietro ad Achille Lombardi, che sull'Osellina PA 21 Jrb BMW ha già afferrato la Coppa di classe 1000. Altra impennata in gara quella di Manuel Dondi tornato nella prediletta Pedavena e dopo delle prove faticose, ha trovato il giusto set up per la Fiat X1/9 ed ha messo tutti dietro tra le silhouette di gruppo E2SH chiudendo la top ten. In gruppo GT prima vittoria per Maurizio Pitorri su Ferrari 488 GT Super cup, il patron della Best Lap alla sua prima volta a Pedavena ha respinto gli attacchi di Rosario Parrino su Lamborghini Huracan in gara-1 e del vincitore della Coppa GT Super Cup Roberto Ragazzi su Ferrari 488 in gara-2. Ragazzi ha rimontato e conquistato il secondo posto di



gruppo in rimonta su Parrino che in gara-2 ha perso tempo per un traverso di troppo.

Liuzzi Campione RS+ sub giudice

Finita per il momento sub giudice la sfida pugliese sulle MINI, decisiva per il titolo di Campione Italiano Gruppo Racing Start Plus. Ha vinto Giacomo Liuzzi in gara-1, mentre Vito Tagliente ha chiuso 6° ed ha subito capito di non poter partire in gara-2, dopo una toccata e la rottura del cambio. Così il vantaggio di Liuzzi al volante della MINI dell'AC Racing, avrebbe assegnato al 45enne della Fasanese Corse il titolo, ma il reclamo sporto dal rivale di SCS Motorsport appena superato il traguardo ha congelato tutto, anche la voglia di disputare gara-2 per Liuzzi. Adesso dopo gli esami sulla regolarità del carburante si decideranno le sorti di un gruppo combattuto che ha visto due successi nelle due gare siciliane che si aggiungono a quello di gara-1 a Gubbio per Liuzzi.

Mentre il tarantino di Martina Franca ha ottenuto punteggio pieno al Nevegal e Rieti, in gara-1 a Verzegnis ed in gara-2 a Gubbio sulla John Cooper Works made in DP Racing. Un altro reclamo invece si è risolto, quello di Racing Start RSTB, con la piena regolarità delle vetture coinvolte. Giovani Angelini è Campione Italiano, la MINI è stata trovata conforme dopo le verifiche seguite al reclamo sporto da Orzono Montanaro, altro protagonista del duello tutto fasanese sulle MINI. ●

AL TRAGUARDO

Absoluta: 1. Faggioli (Norma M20 FC) in 7'00"70; 2. Merli (Osella FA 30) a 9"14; 3. Conticelli F. (Osella FA 30) a 26"53; 4. De Gasperi (Osella FA 30) a 27"93; 5. Cubeda (Osella FA 30) a 31"92; 6. Magliona (Osella PA 2000 Honda) a 34"837; 7. Farris (Osella PA 2000 Honda) a 46"08; 8. Lombardi (Osella PA 21 Jrb) a 1'03"49; 9. Venturato (Gloria C8F) a 1'26"06; 10. Dondi (Fiat X1/9) a 1'08"20.

Gara-1: 1. Faggioli (Norma M20 FC) in 3'32"70; 2. Merli (Osella FA 30) a 7"90; 3. Conticelli F. (Osella FA 30) a 17"21; 4. Cubeda (Osella FA 30) a 17"84; 5. Degasperri (Osella FA 30) a 19"73; 6. Magliona (Osella PA 2000 Honda) a 20"85; 7. Farris (Osella PA 2000 Honda) a 24"83; 8. Venturato (Gloria C8F) a 32"39; 9. Bouduban (Norma M20 FC) a 37"41; 10. Lombardi (Osella PA 21 Jrb) a 38"66.

Classifica gruppi. RS: 1. Scappa (MINI JCW) in 9'35"36; 2. Magdalone (MINI JCW) a 15"58; 3. Loconte (MINI JCW) a 26"81. **RS+:** 1. Dall'Antonia (MINI JCW) in 9'30"55; 2. Alastra (MINI JCW) a 1"21; 3. Grossi (Renault Clio) a 3"05. **N:** 1. Migliuolo (Mitsubishi Lancer EVO) in 8'54"29; 2. Biciotto (Mitsubishi Lancer EVO) a 8"58; 3. Marcati (Mitsubishi Lancer EVO) a 14"72. **A:** 1. "Brik" (Skoda Fabia R5) in 9'00"04; 2. Maccagnan (Ford Fiesta R5) a 0"81; 3. D'Agostini (Skoda Fabia R5) a 9"88. **E1:** 1. Palazzo (Peugeot 308 RC) in 9'02"10; 2. Bet (Peugeot 2015 Gti) a 17"99; 3. Pichler (BMW 320 WTCC) a 18"52. **GT:** 1. Pitorri (Ferrari 488 Challenge) in 8'33"34; 2. Ragazzi (Ferrari 488 Challenge) a 5"86; 3. Parrino (Lamborghini Huracan) a 6"93. **E2SH:** 1. Dondi (Fiat X1/9) in 8'08"9; 2. Sorretti (Subaru Impreza) a 11"12; 3. Chirardo (Lotus Exige) a 40"24. **CM:** 1. Graziosi (Osella PA 21/P) in 8'58"69; 2. Parisi (Osella PA 21/S) a 25"35; 3. Catalani (Osella PA 21/S) a 32"07. **E2SC:** 1. Faggioli (Norma M20 FC) in 7'007; 2. Magliona (Osella PA 200 Honda) a 34"37; 3. Farris (Osella PA 2000 Honda) a 46"08. **E2SS:** 1. Merli (Osella FA 30 Zyteck) in 7'09"84; 2. Conticelli (Osella FA 30 Zyteck) a 17"39; 3. Degasperri (Osella FA 30 Zyteck) a 18"79.



RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Sopra Merli, secondo assoluto. A destra Conticelli che ha ottenuto la terza piazza. In alto Liuzzi. A sinistra De Gasperi, 4° assoluto. Nell'altra pagina in alto Faggioli vincitore dell'ultimo round del Civm 2019



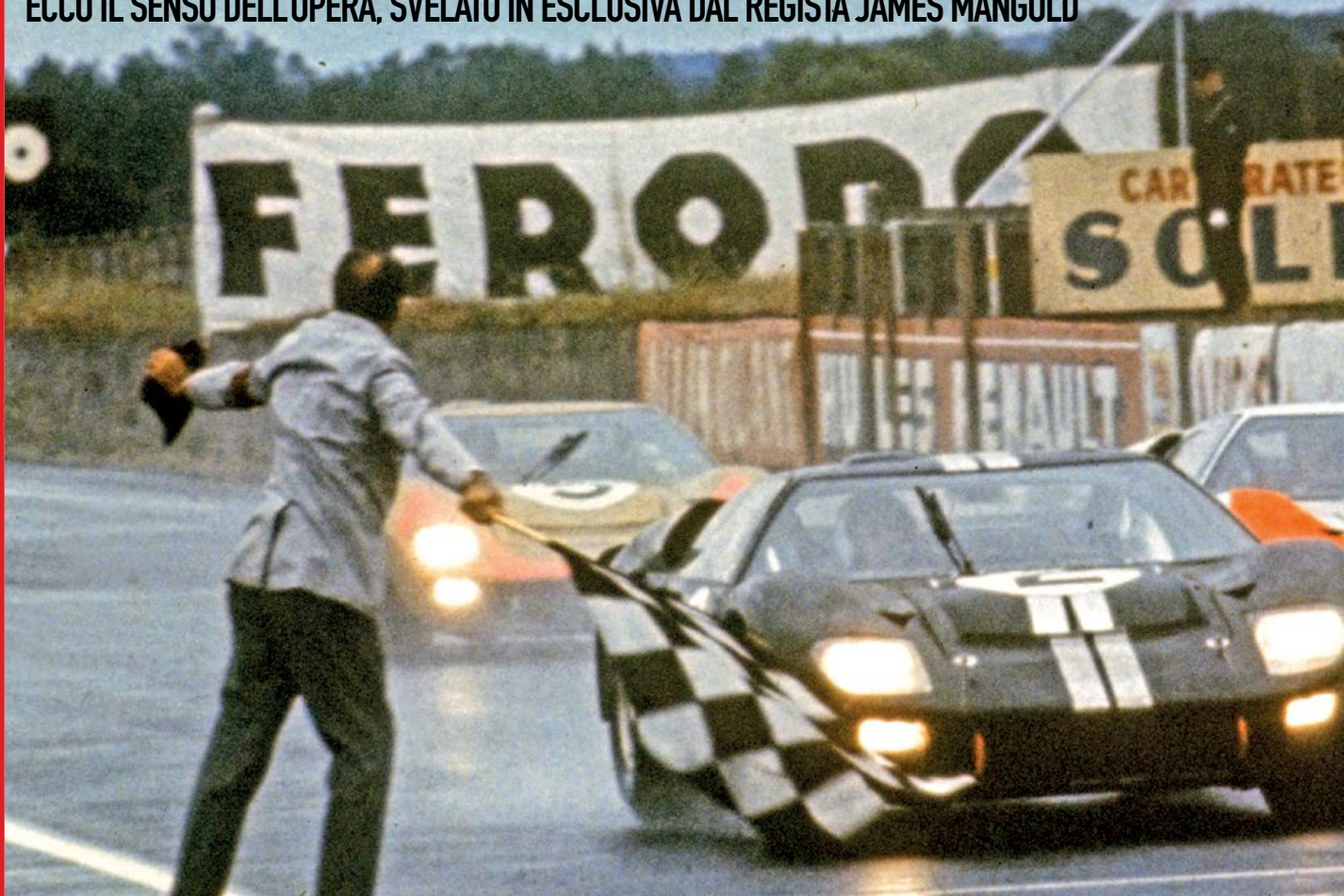
CUORE DA CORSA



Le Mans

Uno sforzo romano

IL FILM SULLE CORSE PIÙ ATTESO DAI TEMPI DI "RUSH" IN REALTÀ È UNA STORIA DI UOMINI OLTRE CHE DI MACCHINE, TUTTA SENTIMENTI E DIGNITÀ. NON SOLO FORD CONTRO FERRARI, QUINDI, MA SOPRATTUTTO UN ANTIEROE, IL PILOTA KEN MILES, IN LOTTA CONTRO IL SISTEMA. ECCO IL SENSO DELL'OPERA, SVELATO IN ESCLUSIVA DAL REGISTA JAMES MANGOLD



"LE MANS '66-LA GRANDE SFIDA", VISTO DA AS IN ANTEPRIMA MONDIALE, È UN FILM SPETTACOLARE, GODIBILE E RICCO DI SPUNTI, PER UN VERO CUORE DA CORSA. IL REGISTA NEWYORKESE JAMES MANGOLD IN QUESTA INTERVISTA IN ESCLUSIVA SVELA SEGRETI, MOTIVAZIONI E RETROTERRA CULTURALE DI QUESTA OPERA CHE È IN GRADO DI EGUALIARE, SE NON DI SUPERARE, LA FAMA DI "RUSH"

'66 tico



QUELL'ARRIVO COSÌ CONTROVERSO

A lato, l'epilogo in parata della Ford nella 24 Ore di Le Mans 1966. Sotto, Christian Bale e Matt Damon con la Ford Gt 40 e sul set, diretti dal regista James Mangold, nella foto al centro

di **Mario Donnini**

ROMA - James Mangold è il regista del film di corse più atteso da sei anni a questa parte, ossia dall'avvento di "Rush": ladies and gentlemen, stiamo parlando "Le Mans '66-La grande sfida", che in Italia uscirà il 14 novembre.

Per certi versi potrebbe essere definito l'uomo racing del momento, perché la sua opera, realizzata con un budget di quasi cento milioni di dollari, si propone di scrivere e riscrivere una delle pagine più gloriose e entusiasmanti nella storia delle corse, ovvero la lotta tra Ford e Ferrari divampata nella seconda metà degli Anni '60.

La possibilità di contare su un cast eccezionale, con Christian Bale e Matt Damon nel ruolo di frontmen, l'italianissimo Remo Girone nei nobili panni di Enzo Ferrari e la disponibilità stessa di mezzi tecnici, scenografici e narrativi d'assoluta eccellenza, rendono il film una grande impresa ricca di ambizioni, ma anche una primizia assoluta per gli appassionati del motorsport. Tanto da trasformare un'aperta chiacchierata in una giornata di sole, nel pieno di un'ottobratura romana, in un'appetitosa intervista in esclusiva, da vivere come warm-up per il lettore di

**MI HA RAPITO
L'IDEA DI TORNARE
A RITROSO ALLE
CORSE PER DURI
E PURI, ALL'ETÀ
DELL'INNOCENZA**

JAMES MANGOLD

”

Autosprint, in preparazione al momento della scoperta in sala del film. Cinquantaquattro anni, newyorkese, James Mangold, già regista del fortunato "Logan - The Wolverine", è uno dei pochi cineasti di stampo classico ricchi di ritmo, eclettismo e versatilità narrativa, dalla sua opera prima, "Dolly's Restaurant", datata 1996, fino al pluripremiato "Quando l'a-

more brucia l'anima - Walk the Line", che racconta la storia del mitico cantante Johnny Cash e del suo amore per June Carter Cash. E adesso tocca a "Le Mans '66-La grande sfida", tipico film di svolta, dopo il quale la sua carriera è a una biforcazione decisiva. A giudicare dalle due ore e mezzo di spettacolo, presumibilmente positiva assai.

- Cosa l'ha affascinato davvero, nel girare questo film incentrato sulle competizioni per duri e puri?

«Proprio la possibilità di andare a ritroso ma non troppo, per tornare alle corse quando erano ancora, per così dire, incontaminate e non corrotte dal denaro, intimamente pericolose, con la gente a bordo tracciato. Il film è proprio incentrato su questa età dell'innocenza delle corse e, se vogliamo, anche sulla perdita di questa innocenza, perché la sfida che si vede in pista e i capitali in essa investiti stanno proprio a sottolineare che la civiltà delle corse dure e pure - da Le Mans '66 in poi - sta lasciando spazio a qualcosa di ben diverso, ossia quello che sono diventate le competizioni oggi».





← **- Ha mai assistito a un'edizione della 24 Ore di Le Mans dal vivo?**

«No, mai. Ma sono stato per giorni ospite nella città di Le Mans e l'ho trovata bellissima. Così come trovo ancora stupenda la 24 Ore. Per una settimana all'anno Le Mans torna ad essere la capitale mondiale delle corse auto e questo è delizioso. Ma la Le Mans che serviva a me, quella della vittoria di Carroll Shelby da pilota prima, e della sfida tra Ferrari e Ford poi, non esiste più nella realtà: per ritrovarla e farla tornare in vita, ho dovuto ricostruirla da zero».

- Qual è stata la vera scommessa che ha dovuto affrontare per "Le Mans '66-La grande sfida"?

«Diciamo che è difficile fare un film d'azione pura che contenga anche una bella storia, importante e forte. In questo caso la grande scommessa era quella di realizzare un'opera che fosse "drama" e non solo action movie. Mi sento contento del risultato».

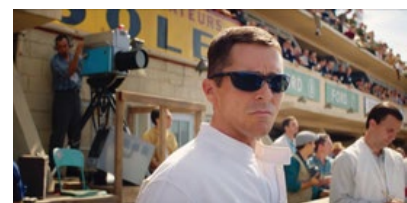
- Lei non è un uomo di corse, vero? Non può definirsi un appassionato dichiarato, voglio dire.

«Amo le automobili, ma non sono certo il classico entusiasta del motorsport o un race fan. Nel vedere macchine che s'inseguono girando in tondo non ho mai provato sensazioni particolari. Però, partendo

da ciò, sorgono un sacco di domande interessanti e proprio su queste ho lavorato, nel mio film. La zona magica in cui si entra salendo oltre un certo regime di giri del motore, il concetto di giro perfetto, le motivazioni che spingono uomini a correre e a rischiare. In realtà dietro il concetto di corsa si nascondono tanti nuclei esistenziali ricchi di richiamo e significato».

- La sorpresa pura che si ha quando ci si confronta col film è che si parte pensando a una sfida Ferrari vs Ford, a una lotta di marche e marchi, al clangore dei metalli e allo sfrecciare dei bolidi, invece dopo due ore e mezzo si capisce che la sua è una vicenda tra uomini vissuta all'interno di una grande amicizia tra il team boss Carroll Shelby e il vecchio e irrisolto pilota Ken Miles. Lei finge di parlare di corse e in realtà tratta di vita e sentimenti, vero?

«È una domanda che contiene tanto, se non tutto. Mi verrebbe voglia di risponderle in italiano con una sola parola: "Sì". Però mi piace anche andare oltre e allora le dico che ci sono più piani di lettura del film. La storia parte dal tentativo della Ford di acquistare la Ferrari e quindi, di fronte al rifiuto e all'interruzione delle trattative, il seguito vede la Ford impegnata a lanciare la sfida per battere la Ferrari stessa, a Le Mans. Ma andando avanti si scopre che l'unico modo per riuscirci è quello di affidarsi a Carroll Shelby e quindi a Ken Miles, che è l'uomo più anti-sistema che è possibile immaginare. E qui entriamo nel cuore del film, in cui Miles, interpretato da Christian Bale, diventa praticamente



DUE ORE E MEZZO DI EPICA IN CHIAVE ENDURANCE

Al centro, Mangold racconta retroscena e significati del suo "Le Mans '66-La grande sfida". In alto, il podio della vera 24 Ore della Sarthe 1966: agli estremi, i vincitori McLaren e Amon e, al centro, Hulme e Miles. col Montgomery e un cappellino. Nell'altra pagina, in alto, il regista in compagnia dell'italiano Remo Girone, che interpreta Enzo Ferrari e, nelle altre immagini, Bale e Damon, ossia Miles & Shelby

il centro di gravità di tutto il narrato».

- Signor Mangold, lei può essere definito un regista a tutto campo, perché spazia dal racconto della vita del cantante Johnny Cash a Wolverine, ossia un super-eroe, fino a mettere al centro del suo racconto il vecchio pilota Ken Miles, il quale è il classico "reluctant hero", l'eroe suo malgrado, ossia, in definitiva, un antieroe...

«Concordo col ragionamento. E le dico cosa unisce il tutto. La mia voglia di affrontare storie, racconti, plot e contesti il più differenti possibile e cercare di presentare una trama che possieda il dono della credibilità. Ecco, la mia sfida è quella di trovare un punto in comune tra Logan, personaggio di pura fantasia, cioè un mutante, il mitico Wolverine, e Ken Miles, padre di famiglia, ex soldato e un grande pilota esistito davvero. E la sola cosa che hanno in comune i due, dicevo, è il fatto che il mio racconto li renda perfettamente credibili, all'occhio dello spettatore».



- Dando uno sguardo a volo d'angelo alla sua filmografia, non si può non notare la tendenza a cimentarsi ogni volta in soggetti completamente diversi, da Dolly's Restaurant, che nel 1996 segna il suo debutto alla regia, passando per il seminale "Walk the line" ossia "Quando l'amore brucia l'anima", che è del 2005, fino ai suoi due supereroistici "Wolverine-L'immortale" (2013) e "Logan-The Wolverine" (2017). Qual è la sottile linea rossa, il flusso intimamente coerente del suo approccio registico, all'interno del cammino in un quarto di secolo di regia, compreso il film su Le Mans '66?

«Il senso di tutto per me è catturare momenti di pura umanità. Attimi di tenerezza. Riuscire a scavare, raccontare e riflettere sulla fragilità umana. Per umani o superumani che possano sembrare, i miei, in realtà, sono tutti film sulla gente, ossia "movie about people"».

- E girare "Le Mans '66-La Grande sfida" vuol di-



re anche fare un film "con" la gente. Centinaia e centinaia di comparse, 97,6 milioni di dollari di budget, gran ricorso alla computer-grafica, ma anche e soprattutto al talento puro per girare grandiose immagini d'insieme, quasi fossero battaglie campali napoleoniche, sul filo dei 300 orari...

«Sì, esatto. Ho vissuto appieno il gusto di avere full time una grande equipe di meccanici al mio servizio e con loro 23 piloti, tante macchine e la quasi interezza del set per ricostruire ogni cosa e qualsiasi location, da Le Mans, Maranello, alla prima factory di Shelby... Ecco, tutto questo è stato ricreato, perfettamente, da zero. In poche parole, è stato come avere in mano grandissimi giocattoli e alla fine la mia sensazione personale è stata quella del puro divertimento. Sì, posso dire di aver avuto il privilegio d'essermi divertito molto, girando questo film».

- Se dovessi sintetizzare in cinque parole la trama di "Le Mans '66-La grande sfida" direi: un uomo contro il Sistema. È d'accordo?

«Certo che sì. La radice è questa. Immersa in un terreno che vede e analizza il primo, vero, grande coinvolgimento del denaro nello sport, le differenti visioni dei vari approcci a questo, le difficoltà del capitalismo e le dinamiche che sovrintendono al funzionamento di una corporation... Sì, il film è un'analisi di tutto questo, pur avendo come punto focale la vicenda umana, sportiva e personale del pilota Ken Miles».

- Lei con le major di Hollywood, ossia con la corporation, ci lavora. Signor Mangold, girando questo film, si è sentito più rappresentato dal ribelle Ken Miles o dal talentuoso adattabile Carroll Shelby?

«Le confesserò che io in realtà sono entrambi. Ho una parte passionale, istintuale e totalmente priva di compromessi. E in questa mi sento Ken Miles. Poi nell'approccio mi sforzo d'essere il più flessibile che posso, pronto a ragionare, a essere anche un salesman, come si dice, un buon venditore, quindi mi sforzo di essere anche Carroll Shelby».

- Le voci dicono che girando "Le Mans '66-La grande sfida" lei si sia talmente appassionato alla storia tanto da produrre una prima versione con un fluviale girato totale di ben tre ore e mezzo. Praticamente una mini-serie. Lo può confermare?

«È vero».

- Uscire nelle sale con una versione di un'ora in meno, la fa sentire un po' tagliato, ferito, ridimensionato, oppure no?

«Assolutamente no. Perché alla fine il lavoro di sintesi è fondamentale e permette di offrire al pubblico la parte più raffinata e coerente del girato. In altre parole, quella che funziona davvero».

- L'essenza pura del suo film?

«Una storia di uomini che costruiscono macchine»

**CONFESSO
DI ESSERE UN PO'
KEN MILES E UN PO'
CARROLL SHELBY:
ISTINTIVO MA PURE
ACCOMODANTE...**

JAMES MANGOLD

”



con le mani e col loro cervello, vivendo il tutto volendo fornire eccellenza nella guida, ma mantenendo intatti i valori dell'amicizia e della dignità, pur amando profondamente ciò che fanno. Se scava nel mio film, alla fine troverà un nucleo maledettamente romantico. Io questo film lo considero un sforzo romantico».

- Lei è grande esperto e cultore di cinema. Prima di approcciare questa sfida, quali erano i suoi titoli cult del motorsport? Meglio "Grand Prix" di John Frankenheimer o "Le Mans" di Lee Katzin, film in cui comunque gioca una parte fondamentale Steve McQueen, non solo come attore, ma anche in veste di produttore e play-maker?

«Il mio film preferito in assoluto sulle corse lo hanno visto in pochi e s'intitola "Heart like a Wheel-Il cuore come una ruota", diretto da Jonathan Kaplan: narra la storia vera della vita della pilota di dragster Shirley "Cha Cha" Muldonwey. È bellissimo, è stato girato nel 1983 e ve lo consiglio. Vede, il problema dei grandi film sulle corse è puntualmente uno: offrono delle grandiose immagini di corsa ma poi, di converso, hanno una parte di "drama" ossia di trama pura, che lascia molto spesso a desiderare. È un po' il guaio di "Grand Prix" e di "Le Mans" con

McQueen, in cui le gare sono vissute in modo fantastico ma la drammatizzazione, il racconto che sta a contorno, risulta esile se non terribile, a tratti... In ogni caso, tra i due preferisco "Grand Prix", che presenta momenti fantastici e adoro James Garner, il quale nel film recita superbamente».

- E nel suo "Le Mans '66-La grande sfida" qual è la scena di cui va

più orgoglioso, quella che le piace di più?

«Quando Carroll Shelby a sorpresa imbarca il grande Henry Ford II a bordo della fiammante Gt40 e lo sottopone a un test drive spaventoso, in cui il magnate si rende finalmente conto dal vero di cosa significa stare nell'abitacolo di un bolide da corsa. Nelle smorfie terrorizzate e nel pianto disperato di Henry Ford II c'è la rivelazione della sua distanza dalla realtà, laddove tutto il suo potere e il suo denaro non gli consentono di capire e sperimentare il frutto della sua sfida. E solo la prova reale può ricondurlo alla verità. Ecco, credo che quella scena sia la metafora di quanto il potere stesso possa essere distante dalla realtà, pur padroneggiandola».

- L'omaggio finale di Enzo Ferrari che saluta con rispetto Ken Miles togliendosi il cappello è un altro momento molto importante del film, anche se inventato di sana pianta, perché il pomeriggio di Le Mans '66, in verità, il Drake se ne stava bello tranquillo a casa sua...

«Sì, giusto, ma quello è stato il mio modo per regalare un attimo di poesia allo spettatore e di dare giusto lustro nella storia a Ken Miles».

- Matt Damon e Christian Bale nei panni di Shel-



LA PRIMISSIMA
VERSIONE DURAVA
ADDIRITTURA
TRE ORE E MEZZO.
HO DOVUTO FARE
UNA SINTESI

JAMES MANGOLD



UN FILM GIÀ CIRCONDATO
DA TANTO ENTUSIASMO

I primi assaggi di "Le Mans '66 - La grande sfida", sopra, promettono molto bene, a giudicare dall'accoglienza dei fortunatissimi spettatori invitati alle anteprime. In alto, una scena del film, con in primo piano l'attore Christian Bale, il quale impersona il pilota Ken Miles in festa subito dopo una vittoria ottenuta in una gara sanzionata dalla Scca nel sud della California, alla fine degli Anni '50

by & Miles sono terribilmente credibili.

«Le dirò di più. Siamo di fronte a due amicizie parallele, sia sul set che nella vita, di entrambi gli attori. Hanno interagito stupendamente e posso dirle che lo stesso Christian si è calato alla grande nei panni di Ken Miles, parlando a lungo col figlio Peter e facendosi raccontare tanti aneddoti del padre».

- Non ci sono personaggi totalmente buoni, in questo film, né totalmente cattivi.

«E non si trovano neanche nella realtà. Non mi sveglia la mattina dicendo "Okay, oggi sarò uno zuccherino", oppure "Ma sì, è il giorno in cui mi mostrerò cattivissimo". No, non funziona così, per ciascuno di noi. Proviamo semplicemente tutti a vivere la nostra vita e a fare le nostre scelte. E a volte ci troviamo di fronte qualcuno che ci crea ostacoli, mentre altri ci aiutano. Lei ha ragione quando dice che non ci sono né buoni né cattivi e io aggiungo che sono tutti warriors, dei guerrieri, i personaggi del film».

- Ferrari e Ford come potrebbero prendere



quest'opera? Qual è la sua sensazione?

«Posso dirle che all'inizio, quando si è diffusa la notizia che stavo girando un film su di loro, ho percepito un certo nervosismo. Ma in realtà credo di trattare bene tutti, di raccontare la trama che volevo senza creare problemi a nessuno. E alla fine vedrà che entrambe le Case avranno solo benefici di immagine, da questa storia».

- Il suo collega Quentin Tarantino in "C'era una volta a Hollywood" propone in primo piano un outsider, lo stuntman Cliff Booth (Brad Pitt), che sbarca il lunario aiutando la star in declino Rick Dalton (Leonardo DiCaprio), Todd Philips in "Joker" usa Joaquin Phoenix come emarginato in cerca di folle riscatto, lei fa definire Ken Miles un beatnik, uno fuori dal sistema. È forse questo un bel momento per i loser, cioè i perdenti, e le loro possibili redenzioni o sublimazioni, raccontate dalla major hollywoodiana?

«No, non è così. Le major non producono né lavora-

UN REGISTA IN NETTA ASCESA A HOLLYWOOD

Sopra, il regista James Mangold al selfie, alla fine dell'incontro con Mario Donnini, per Cuore da Corsa. A sinistra, Remo Gironi spiega come si è calato nel film nei nobili panni di Enzo Ferrari. Al centro Bale e Damon sul set e, in alto, lo stesso Matt Damon sulla scena indossa uno stetson, per interpretare l'americanissimo team boss ed ex pilota Carroll Shelby

no di concerto. La sua è un'analisi suggestiva, con buoni argomenti, ma si tratta di pure coincidenze, mi creda. Semmai si tratta di realizzare film interessanti, che propongano personaggi appetibili a un pubblico il più ampio possibile, dai teenager agli adulti. Da noi il vero problema è che un tredicenne guarda da venti a trenta film all'anno, mentre un adulto va al cinema non più di tre volte in dodici mesi. Le major vogliono solo vendere il loro prodotto il più possibile a più gente possibile. Così stanno cercando di piazzare positivamente dei titoli non solo per tredicenni. È in questa ottica che va visto il film che ho girato, il quale può proporre molte sequenze spettacolari e adrenaliniche, pur all'interno di un testo ricco di pathos. Non solo divertimento, quindi, ma anche sentimenti e spessore umano».

- Infine, secondo lei, Ken Miles, ovvero Christian Bale, il vero protagonista del film, è un vincente o un perdente? Oppure lo considera, più centratamente, perdente in gara e vincente nella vita?

«Questa è una domanda difficile. Perché Ken Miles è un uomo totalmente alieno a compromessi. E la sola volta in vita sua in cui accetta la proposta di tirare su l'acceleratore, negli ultimi giri della 24 Ore di Le Mans 1966, paga un prezzo importante, perché la sua vittoria meritatissima sarà aggredita addirittura dalle pieghe del regolamento... Però possiamo anche leggere la vicenda in tutt'altro modo, ponendo attenzione su quella che definisco "the bigger picture", ossia l'immagine più complessiva della faccenda. Guardi, le dico una cosa: Ken Miles di fronte a sé trova sfide quasi impossibili e alla fin fine le vince tutte. Partecipa alla Seconda Guerra Mondiale e sopravvive vittorioso, riuscendo a condurre un carro armato dalla Normandia a Berlino. Se ne va, migra dall'Inghilterra all'America e riesce a rifarsi una vita, si forma una stupenda famiglia, si dimostra un padre delizioso e trova il modo di esprimersi nelle corse, applicando il suo talento tecnico e di guida, portandolo all'eccellenza assoluta ma restando se stesso. Questi sono i fatti. Il resto non dipende da lui. Vede...».

- Sì, continui pure...
«... No... dicevo, pensi all'insieme delle storie dei grandi uomini, di oggi e di ieri. Molto spesso ci troviamo di fronte a immense epopee di personaggi i quali sappiamo benissimo che umanamente sono nient'altro che dei gran pezzi di merda. Ecco, guardando alla storia di Ken Miles sia pilota che personaggio, e, in particolare, per quanto mi riguarda, raccontandola in questo film, ho l'assoluta e orgogliosa consapevolezza di aver reso nota - potenzialmente a chiunque - la storia vera, coraggiosa e toccante di una grandissima persona e di un uomo moralmente, intimamente e spiritualmente bellissimo».

ALLA FINE ANCHE ENZO FERRARI RENDE OMAGGIO A KEN MILES. È UNA SORTA DI MIA LICENZA POETICA

JAMES MANGOLD



Ventidue macchine in appena un secondo, questo il risultato dei test spagnoli che hanno dato il via alla sesta stagione del Circus elettrico. Insomma, pare che sarà una stagione ancora più elettrica di quella passata, dove c'erano stati nove differenti vincitori in tredici gare ed il titolo assegnato ancora all'ultima prova come anche in tutte le stagioni precedenti. Ma a sorprendere ancora di più non è stato che a sveltare alla fine sia stata nuovamente la Bmw, come già 365 giorni prima, ma che a farlo sia stato Maximilian Günther, il giovane tedesco che aveva debuttato alla Dragon nella stagione passata e che è stato preso per sostituire l'ex team leader António Félix da Costa, approdato alla squadra campione in carica Ds Techeetah. Nel campionato che da sempre favoriva "i vecchi" con tante stagioni di esperienza, alla fine ai

primi tre posti dei test di Valencia ci sono due con una sola stagione corsa ed addirittura uno, Nico Müller, che fino ad ora ha solo fatto da terzo pilota all'Audi. Insomma, vento nuovo che fa sventolare le bandiere sui motorhome nel paddock.

Comunque giusto notare che le prime due giornate avevano visto la Virgin Racing in testa, con Sam Bird il martedì e Robin Frijns il mercoledì, entrambe le volte davanti a Günther. Segno che ancora una volta la compagine britannica di sir Richard Branson ha lavorato bene in estate e sarà ampiamente della partita nella prima parte della stagione, per poi probabilmente calare nella seconda in virtù della mancanza di giornate di test durante il periodo di gara, in quanto squadra clienti Audi e non costruttrice.

Le singole classifiche delle tre giornate (giovedì è stato di sosta) hanno visto i piloti alternarsi



Miglior tempo per Gunther

Con la Bmw Maximilian Gunther ha piazzato il miglior tempo assoluto nella prima sessione di test collettivi della Formula E andati in scena a Valencia

nelle varie posizioni, segno che tutti hanno usato il tempo a disposizione per fare diverse prove, quindi è molto difficile poter avere realmente chiaro quale saranno le forze delle varie compagini ad inizio stagione. Tanto più con una classifica complessiva così compatta. Sicuramente la Ds Techeetah è parsa ancora in forma, soprattutto con il nuovo arrivato António Félix da Costa. L'espertissimo portoghese ha girato molto, per recuperare il feeling col nuovo powertrain e ambientarsi con la squadra, dato che l'accordo contrattuale è arrivato solo a metà settembre. Difatti il suo primo test in nero e oro è stato a Calafat solo ad inizio ottobre. Più tranquillo il suo compagno di squadra Jean-Éric Vergne, anche se nelle classifiche non ha svettato: «*Finora i preparativi sono andati molto bene, direi meglio dell'anno scorso. Abbiamo una migliore comprensione del-*

la macchina e una idea molto chiara di dove vogliamo andare».

Un altro pilota che è sempre stato in alto nella tre giorni è stato il confermatissimo Mitch Evans, che continua a trainare la Jaguar. Il neozelandese, che a Roma ha regalato il primo successo alla Casa britannica, dovrà fare da chiocciola al suo nuovo compagno di squadra James Calado, che ha sostituito Alex Lynn nonostante le sue ottime prove nel finale della scorsa stagione. Tra l'altro l'inglese è arrivato a Valencia direttamente da Road Atlanta, dove ha partecipato alla Petit Le Mans e vinto la classe con la Ferrari 488 GTE della Risi Competizione. Bene anche la Nissan con entrambi i piloti, dato che Sébastien Buemi ed Oliver Rowland hanno sempre fatto segnare tempi simili. Segno che la Casa nipponica ed il team



Bmw apre la stagione 6

I TEST DI VALENCIA HANNO DATO IL VIA ALLA NUOVA ANNATA, CON IL COLPO DI CODA DI MONACO NEL FINALE

Fulvio Cavicchi

e.dams stavano lavorando da tempo sul nuovo powertrain, da ben prima che arrivasse il divieto alla doppia Mgu che li ha costretti a gettare tutto il progetto sviluppato in Stagione 5 arrivato alla vittoria a New York. Ma Nissan sta credendo sempre di più nella categoria e difatti continuano a circolare voci del prossimo arrivo di una tappa in Giappone del campionato. Si parla di Yokohama, "casualmente" vicino al Quartiere Generale di Nissan Motors, e la città avrebbe già iniziato ad allocare il budget in vista del 2021.

Sicuramente giusto parlare anche della Mahindra e della Dragon, guardando la classifica finale. Che Wehrlein si sia subito trovato a suo agio con le monoposto a batteria è fin pleonastico, visto come ha debuttato alla grande in Stagione 5. Ma chiudere con quasi quattro decimi di vantaggio sul sempre ottimo, affidabile ed esperto Jérôme D'Ambrosio e soprattutto stargli sempre abbon-

datamente davanti pare fin troppo. Quindi facile immaginare abbiano seguito due programmi diversi. La Casa indiana viene da due stagioni ottime inizialmente e poi con problemi nella seconda parte, per questo ora sta provando una nuova strada. Infatti prima si appoggiava alla Campos Racing a Barcellona, mentre ora ha aperto una propria sede ad Abingdon, vicino Oxford, dove investirà ancora di più per raggiungere il successo finale. «A Oxford ci sarà l'intero team. Non avremo più bisogno di appoggiarci ad altre strutture. Abbiamo un team che potrà essere direttamente impiegato alle gare. Abbiamo tanta gente nuova. Mi spiace, perché i ragazzi di Campos mi piacevano, ma penso che nel lungo periodo sia stato meglio per il team riunire tutti e migliorare la nostra efficienza» il commento del boss Dilbagh Gill.

La prestazione di Nico Müller ha stupito tutti, dopo che la formazione americana di Jay Penske ha faticato molto in passato. È arrivata la scelta di cambiare entrambi i piloti, anche il tre volte campione del mondo turismo José María López (che non ha mancato di commentare sui social network la scelta con un po' di astio) e di affidarsi agli ex collaudatori di Audi e Porsche per la prossima stagione, ma soprattutto il tedesco pare abbia fatto la differenza. La squadra è pian piano risalita in classifica col passare delle giornate, ora c'è molta curiosità per quando si arriverà in Arabia Saudita per la prima prova. Perché il team statunitense da tempo prova a farsi notare dalla Ford, che sarebbe ovviamente interessata ad entrare nell'ambito elettrico, e riuscire a fa-



A Oxford ci sarà l'intero team. Non avremo più bisogno di appoggiarci ad altre strutture

Dilbagh Gill



In questa immagine, Mortara su Mercedes e Di Grassi. Sotto, Massa. In basso, Muller e Calado. Nell'altra pagina in alto Wehrlein e in basso Felix Da Costa



re qualche buon risultato sarebbe ovviamente un biglietto da visita più interessante.

La Venturi continua la collaborazione con la Mercedes. Se l'anno passato era la Hwa Racelab ad utilizzare powertrain fatti a Montecarlo, ora che Stoccarda è entrata ufficialmente è la Venturi ad essere la formazione clienti. Edoardo Mortara e Felipe Massa si sono pian piano adattati alla nuova spinta alle loro spalle ed il brasiliano ha colto un buon tempo la mattina di venerdì, che per la prima volta lo ha messo davanti all'italiano di Ginevra.

L'Audi è stata decisamente nascosta a Valencia, perché appare troppo improbabile che Ingolstadt sia di colpo finita a fatica a metà classifica dopo essere stata sempre al top per cinque stagioni.

Le due nuove entrate Mercedes e Porsche sono state in basso per tutte e tre le giornate, pe-





ECCO I MIGLIORI TEMPI DEI TEST DI VALENCIA

	PILOTA	TEAM	MIGLIOR TEMPO ASSOLUTO
1.	Maximilian Günther	BMW Motorsport	1'15"087
2.	Pascal Wehrlein	Mahindra Racing	1'15"190
3.	Nico Müller	Geox Dragon	1'15"198
4.	António Félix da Costa	DS Techeetah	1'15"293
5.	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing	1'15"306
6.	Sébastien Buemi	Nissan e.dams	1'15"328
7.	Alexander Sims	BMW i Andretti Motorsport	1'15"359
8.	Robin Frijns	Envision Virgin Racing	1'15"377
9.	Oliver Rowland	Nissan e.dams	1'15"444
10.	Jérôme D'Ambrosio	Mahindra Racing	1'15"454
11.	Jean-Éric Vergne	DS Techeetah	1'15"480
12.	Felipe Massa	Venturi Racing	1'15"504
13.	Sam Bird	Envision Vergin Racing	1'15"570
14.	Brendon Hartley	Geox Dragon	1'15"592
15.	James Calado	Panasonic Jaguar Racing	1'15"624
16.	Daniel Abt	Audi Sport Abt Schaeffler	1'15"673
17.	Lucas di Grassi	Audi Sport Abt Schaeffler	1'15"675
18.	Edoardo Mortara	Venturi Racing	1'15"684
19.	Andre Lotterer	TAG Heuer Porsche	1'15"699
20.	Stoffel Vandoorne	Mercedes Benz EQ	1'15"736
21.	Nyck De Vries	Mercedes Benz EQ	1'15"916
22.	Neel Jani	TAG Heuer Porsche	1'16"053
23.	Oliver Turvey	Nio 333 FE Team	1'16"568
24.	Ma Qing Hua	Nio 333 FE Team	1'17"047

rò sempre vicine alla cima. Quindi facile aspettarsi che durante la stagione possano stupire. La squadra argento ha "confermato" Stoffel Vandoorne dopo la bella annata di debutto con Hwa, e si è affidata al giovane Nyck De Vries per la seconda auto. I due si conoscono davvero poco, avendo corso insieme solo nel 2012 nella Formula Renault Nord Europa. «Non corriamo insieme da quando eravamo bambini, anche se Nyck sembra ancora un bambino!», ha



“
Abbiamo una migliore comprensione della macchina e un'idea molto chiara di dove vogliamo andare

Jean Eric Vergne

scherzato Vandoorne. A Zuffenhausen, invece, hanno potuto notare la differenza tra l'esperienza di Lotterer e la sola gara di Hong Kong 2017 di Neel Jani, con i due abbastanza separati come tempi sul giro.

Si è parlato di vendite di due vetture in un secondo, ma in pista a Valencia erano in 24. Infatti a chiudere costantemente i tempi erano le due vetture della Nio, come già la stagione passata. La formazione cinese ha avuto difficoltà finanziarie e deve ripartire con una nuova gestione che fa capo a Vincent Wang, il nuovo CEO della compagnia che ha acquistato il team. A fianco del confermato Oliver Turvey è stato scelto l'unico pilota cinese con esperienza nella serie, cioè Ma Qing Hua. Che però ha davvero bisogno di riabituarsi a questo tipo di macchina.

Nei pomeriggi di mercoledì e venerdì si sono svolte due simulazioni di gara per provare la nuova potenza dell'Attack Mode (salito da 225 a 235 kW) e il sistema che toglierà energia utilizzabile dalla batteria per ogni minuto di Safety Car o Full Course Yellow, così da costringere i piloti comunque a gestire l'energia e non trasformare le gare in giri sempre al massimo dato che si è risparmiata energia in precedenza. Scelta della FIA per promuovere più gare a guida energetica elogiata da Günther: «Penso che sia qualcosa di molto positivo, sostanzialmente farà fare progressi nella gestione energetica di base. È quello che tutti noi stiamo cercando, cioè rendere il nostro pacchetto il più forte possibile per essere pronti per questo tipo di gara». Le due "vittorie" sono andate a Vandoorne e Buemi.





Fenici al gran finale

IL NOSTRO PILOTA TESTIMONIAL ATTESO DALL'ULTIMA FATICA
NELLA SUA PRIMA STAGIONE DI CORSE SULLA PISTA DI MISANO

Ultima, prestigiosa e "innovativa" sfida per Francesco Maria Fenici nel 2019 della Porsche Sports Cup Suisse, il monomarca elvetico nel quale sarà impegnato fino a sabato 26 ottobre al Misano World Circuit per il gran finale della stagione. A conclusione di una super annata d'esordio nell'automobilismo, che l'ha già visto trionfare a Imola e al Mugello con tanto di pole position, il 29enne neo-pilota-testimonial di "Autosprint" e "Auto" dovrà affrontare nuove esperienze "racing" in un weekend davvero intenso che nella giornata finale di sabato lo vedrà protagonista di due gare sprint di mezzora e, per la prima volta, di una gara endurance di due ore in notturna. Si tratta di una sfida tutta nuova per il driver romano originario di Rieti che, coadiuvato da Max Busnelli nelle vesti di coach driver, torna in azione al volante della Porsche Cayman GT4 ClubSport da 385 cavalli dei Centri Porsche Ticino preparata dal team Amag First Rennsport. Sfida nella sfida, sarà anche la scoperta del traccia-



**CHIUSURA
IN NOTTURNA**

Nel prossimo week end si chiude il 2019 nella Porsche Sports Cup Suisse di Francesco Fenici: a Misano per la prima volta affronterà una gara endurance di due ore in notturna

to romagnolo, che il portacolori dell'asd FF Motorsport non ha mai affrontato in un weekend agonistico, anche se proprio sull'autodromo intitolato a Marco Simoncelli iniziò giusto un anno fa tutta la trafila per diventare pilota. Fenici sottolinea in vista del gran finale 2019: «Ci attende un weekend ultra-impegnativo e dal sapore particolare. Due gare sprint e una endurance da 2 ore in notturna che prevede due soste, quindi sarò al volante sia nel primo sia nel terzo stint fino al traguardo. Sarà anche la mia prima volta in notturna

**SONO
CONCENTRATO
AL MASSIMO
PER CORONARE
AL MEGLIO GLI
IMPEGNI 2019**

FRANCESCO FENICI

”

e a Misano in gara... insomma, con tutta la squadra ci sarà molto da lavorare! Il Misano World Circuit è la pista dove ho effettuato il mio primo test lo scorso anno, quindi dove tutto ebbe inizio e non vedo l'ora di tornare. L'obiettivo resta quello di puntare in alto nella speranza che vada tutto bene in un programma così ristretto e con tanti turni ravvicinati. Arriverò in circuito senza pensare al futuro, per il quale anche grazie al sostegno di Autosprint e Auto vedremo poi da questo inverno che cosa programmare. Sono concentrato esclusivamente su questo finale per coronare al meglio gli impegni 2019 con l'auspicio di concludere con nuovi risultati positivi la stagione d'esordio». ●

Dovesicorre

VELOCITÀ

26-27 ottobre

F1 a Città del Messico

www.autosprint.it

PORSCHE SUPERCUP

a Città del Messico

www.porsche.com

FINALI FERRARI CHALLENGE

al Mugello

www.ferrari.com

WTCR a Suzuka

www.fiawtc.com/it

SUPER FORMULA a Suzuka

superformula.net/sf2/en

ELMS a Portimao

www.europeanlemansseries.com

RENAULT EURO CUP ad Abu Dhabi

www.renaultsport.com

NASCAR a Martinsville

www.nascar.com

RALLY

25-27 ottobre

MONDIALE RALLY Spagna

www.rallyracc.com/2019/en/

RALLYCUP + STORICO

38° Rally di Como

www.rallydicomo.com

2° RALLY INT. STORICO

COSTA SMERALDA

Luise si esalta con la Ritmo

PORTO CERVO – Dopo aver allungato nella 1ª tappa grazie ad un tempone staccato nel passaggio in notturna nella ps di San Pasquale, Matteo Luise e Flavio Zanella (Fiat Ritmo 130 TC) si sono aggiudicati il 2° Rally Internazionale Storico della Costa Smeralda, organizzato dall'Automobil Club Sassari con la partnership della Regione Sardegna, precedendo di 28"4 l'Ascona 400 di Nerobutto e di 1'38"1 la Porsche 911 RS di Iccolti e Zanchetta (Porsche 911 RS) vincitori della prima edizione. La gara a cui hanno preso parte 66 equipaggi (33 nel rally storico, 5 nella regolarità e 28 nella regolarità a media) era composta da 9 speciali tutte su asfalto, che in buona parte riprendevano il percorso delle speciali delle prime edizioni di questa celebre corsa disputate 40 anni fa, per un totale di 88,92 km cronometra- ti. Il momento clou c'è stato venerdì sera, quando dopo che Nerobutto aveva vinto le prime due speciali della tappa iniziale a San Pasquale e San Pantaleo, Luise ha volato con la sua Ritmo facendo segnare nel passaggio in notturna a San Pasquale lo stesso tempo di 8'32"4 del primo crono pomeridiano, distanziando così di 23"3 Nerobutto e di 42"2 Iccolti a fine prima tappa. Al sabato poi Luise si è poi aggiudicato 4 dei 6 crono in programma, controllando il ritorno di Nerobutto. Solo terzo invece quest'anno ha concluso Iccolti a causa di problemi alla frizione che lo hanno rallentato durante tutta la gara. Tra i piloti sardi ritirati Conti e Seddone, sono stati Cambedda-Mele (Fiat 128) i primi classificati seguiti da Cucu-Stacconeddu (VW Golf GTI). Ritirato di spicco Bruno Bentivogli (Ford Sierra Cosworth) fermatosi da guai elettrici dopo la ps di San Pasquale.

Marco Giordo



L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



E-SELEZIONE O-15 COMBATTUTISSIMA

La cat. Over 15 della Elettric/Selezione, giunta al 7° appuntamento, si sta rivelando davvero molto combattuta ed equilibrata, con tantissimi piloti che possono puntare non solo al successo di tappa, ma anche alla vittoria assoluta. Il 6° round, della serie, ha visto, **Serafino Risiglione**, agguantare il secondo successo in carriera, candidandosi come uno dei principali protagonisti della serie. Non da meno è stato **Nicola Rosano**, che ha vinto la sua prima E-Race, in occasione del 7° round. Grande sorpresa del 7° appuntamento è stato **Osvaldo Risiglione**, che con una prestazione davvero consistente, ha centrato il 2° posto, mancando la vittoria di pochissimo. A podio (nel 6° round), anche il velocissimo **Alfio Spoto**, molto costante nei risultati e già vincitore di una E-Race quest'anno (in occasione del 2° round).

Snp: [facebook/selezionenazionalepilotti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepilotti), YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: selezionenazionale@alice.it.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai, NOS Helmets Forcelfed e Unik al BER Store di Modena o su BERstore.it, il negozio dello Storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.

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, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica,

libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Tel. 347-2303761.

CERCO COPIE DI AUTO dal '85, '86, '87, '88. Se qualcuno ha qualche copia mi contatti. Tel. 349-5330133, e-mail farasinilvio@gmail.com.

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

Accertamenti

Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

PERIODICO ASSOCIATO

ALLA FIEG FEDERAZIONE

ITALIANA EDITORI GIORNALI

Logo FIEG



UN NOSTRO LETTORE IN FORD AL FIANCO DI CAMPEDELLI!

Nell'abitacolo con **Simone**

«Pronto? Adesso al cartello partiamo». Il bang! del turbo arriva come uno schiaffo sulla schiena e da quel momento io e il pilota siamo un tutt'uno con la macchina. E che macchina... Ford Fiesta M-Sport, lo stato dell'arte delle R5 anno domini 2019. Ah, io sono qui per caso, e siedo al posto del navigatore titolare Tania Canton, mentre il pilota è uno dei migliori d'Italia e risponde al nome di Simone Campedelli. Il collegamento tra noi ed un pianeta Terra che dai fine-

strini scorre velocissimo sono quattro Pirelli selezionate da Terenzio Testoni, responsabile programma rally della Casa milanese, presente al test in provincia di Verona che Campedelli sta compiendo in preparazione del Rally Due Valli, su un tratto di strada chiusa al traffico. Ogni tratto di strada viene divorato in modo famelico dalla Festa arancione, pardon, Orange 1 (dal nome del main sponsor), mentre Simone la guida in modo preciso e rilassato, con grande pulizia di linee. Le persone appostate ai lati della strada passano talmente veloci che sembrano abbozzate, come in un quadro impressionista. A metà del primo tratto in salita si passa dall'asfalto nuovo ad uno più sdruciolevole, ma la piccola Ford non perde mai la bussola, restando incollata al terreno come un neonato alla testa della mamma, e si sentono solo più sassi sbattere impazziti sul sottoscocca. Ad un certo

punto davanti a noi si materializza un bivio con in mezzo un capitello: Simone è in piena progressione, tanto che mi avvicino alla Madonna alla velocità di Paolo Brosio, e sarei pure tentato d'invocare San Brembo o di chiudere gli occhi, ma il pilota romagnolo dà un colpetto di sterzo prima che il mio cervello possa comandare le palpebre. Tondo a 360 gradi a fine prova, ritorno con dislivello in discesa. Campedelli mi chiede solo una volta "Come va?" e il mio "Bene, wow" lo convince. Mi parlerà solo per rispondere a qualche domanda urlata nell'interfono e per avvertirmi di un "Qui si passa forte". Forte. Una parola... la compressione mi sposta il bacino nelle scarpe e un attimo dopo mi sento alto due metri, con la Fiesta che spaccia una frazione di secondo e poi continua a mangiare l'asfalto rituffandosi nel bosco. Nei tornanti si spazzola leggeri come un compasso motorizzato, poi l'allungo è tutto motore scaricato sulle quattro gomme. Il cartello di fine prova è l'unica vera delusione, perché sarei rimasto al posto di Tania ancora volentieri. Però, per dire, quello che a me è sembrato un minuto, al passeggero che ha preso il posto dopo di me è persa un'eternità: è il bello dei punti di vista e delle sensazioni.

La top 3 dell'esperienza: tenuta in curva fuori-da-ogni-grazia-di-Dio, frenata e inserimento portentosi, motore sempre bello pieno. Scendo e il sorriso è largo come l'apertura del casco. Un cinque a Simone, piede e cervello. Un abbraccio a Tania, titolare del sedile di destra, alla quale tempo di aver sfondato la pedaliera. Un grande grazie a Ford Italia Racing e al Team Orange 1, oltre a tutti i tecnici presenti, agli angeli custodi Andrea e Angelo, e ad Ignite per la ghiotta opportunità. "Pronto? Adesso al cartello partiamo". Eeeh... magari: lo rifarei subito, altro che!

Enrico Gastaldelli

Caro Enrico, sei un lettore multitasking con la possibilità all'occorrenza di trasformarti nel nostro tester emotivo preferito! Grazie per aver condiviso le tue belle sensazioni con Autosprint e a presto.



È IN ARRIVO NON SOLO "LE MANS '66-LA GRANDE SFIDA"

Film racing a go-go

Vorrei segnalare che c'è anche un altro film sulle corse automobilistiche, oltre al già recensito "Le Mans '66-La grande sfida", previsto per novembre 2019 in Italia. Si intitolerà "Attraverso i tuoi occhi" e narra le vicende, sia sportive che umane, di un pilota di auto attraverso gli occhi del suo cane Enzo, nome non scelto a caso. Tratto dal libro di Garth Stein ossia "L'arte di correre sotto la pioggia" il film narra vicende di corse automobilistiche e descrive tutte le emozioni che il cane prova e come il cane stesso sia un grande appassionato di auto e di corse e che ami vedere videocassette di gare con il suo padrone, specie le gare sotto la pioggia del suo idolo Ayrton Senna. Dopo aver letto la stupenda recensione di Ford vs Ferrari sono sempre più impaziente di vedere questa storia di uomini e di auto e sono convinto che film sull'automobilismo ben fatti siano un ottimo mezzo per far conoscere a più persone possibili le storie che ci sono nelle corse e dietro le corse, sia di ieri che di oggi.

Giuseppe Corona, Teramo

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPRINT** **INMOTO**

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

AUTO DI NOVEMBRE È IN EDICOLA



DAL NOSTRO CENTRO PROVE

MERCEDES AMG GT C
RANGE ROVER EVOQUE
TOYOTA COROLLA HYBRID
SUZUKI VITARA

PORSCHE TAYCAN

L'ABBIAMO GUIDATA E RICARICATA

MOTOR CLUB

AL VOLANTE DELLE PORSCHE
CLUBSPORT E DELLA MITICA
935 MOBY DICK

SPECIALE INVERNO

LA GUIDA PER SCEGLIERE
GLI PNEUMATICI GIUSTI

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