RACCONTI DELLA PASSIONE **MANSILLA DA AYRTON SENNA ALL'AVVENTURA VERA**

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH B 8,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 22

Anno LVIV Settimanale - 2-8 giugno 2020

3,00 Euro (Italy only)

00022

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

INTERVISTA

FELIPE MASSA
«Fossi Sebastian farei di tutto per andare alla Mercedes»



SEBARATI IN CASA

Prepariamoci a una stagione dagli equilibri delicati e difficili all'interno della Ferrari, con Leclerc lanciatissimo e Vettel desideroso di riscatto ma per niente felice di fargli regali



ANCHE PER PARTITA IVA

OFFERTA SOGGETTA A LIMITI GEOGRAFICI E TECNOLOGICI. PER LA VERIFICA DELLA COPERTURA E APPROFONDIMENTI SULL'OFFERTA:

tiscali.it | 130 | negozi tiscali

TISCALI
Onlife

di Andrea Cordovani



Williams in vendita e F.1 in sofferenza

La Williams è in vendita. Al miglior acquirente. L'annuncio è stato dato direttamente dalla squadra di Grove. Il terzo team più longevo della Formula Uno dopo Ferrari e McLaren è alla canna del gas. Messo in ginocchio da una crisi senza fine acuita ancora di più dalla pandemia Covid-19. I dati finanziari relativi al 2019 che emergono dalla revisione strategica fatta nel corso degli ultimi giorni parlano chiaro. Dicono che le entrate del gruppo sono diminuite di 16,3 milioni di sterline in appena un anno. Si passa infatti dai 176,5 milioni del 2018 ai 160,2 del 2019. Per quanto riguarda esclusivamente il reparto F.1, le entrate sono diminuite di ben 35,3 milioni di sterline (95,4 milioni del 2018 contro i 130,7 dell'anno precedente), con perdite di 10,1 milioni di sterline rispetto a un utile di 16 milioni di sterline siglato nel 2018. Una situazione insostenibile che ha portato al doloroso annuncio al quale si è aggiunta un'altra tegola con l'annuncio del main-sponsor Rokit che ha sciolto l'accordo che lo legava alla squadra inglese fino al 2023. È una notizia dolorosa quella che arriva dal Regno Unito e che si aggiunge ai numerosi licenziamenti annunciati anche dalla McLaren che illustrano chiaramente tutte le difficoltà in cui si sta dibattendo la F.1 in questi giorni.

Ma non ci sono solo brutte notizie dal fronte perché proprio nel corso della passata settimana sia Renault che Mercedes hanno smentito le voci di un possibile addio al Circus riconfermando la loro presenza anche negli anni a venire.

Intanto pian piano il mondo del Motorsport si sta rimettendo in moto.

I team di F.1 sono tornati al lavoro in vista del primo weekend di luglio quando in Austria dovrebbe prendere il via questo disgraziatissimo Mondiale 2020.

Una stagione che si porterà in dote situazioni inconsuete con tanti piloti con la valigia pronta perché dal 2021 sanno già che dovranno cambiare aria. Tra questi Sebastian Vettel. A questa situazione del tutto inusuale per il team di Maranello abbiamo dedicato la copertina di questo numero perché ovviamente è uno dei temi caldi che ci accompagneranno nel corso di una stagione che, almeno stando al calendario provvisorio stilato, dovrebbe prevedere 19 Gran Premi su 16 circuiti.

Dal 29 maggio, intanto, è in edicola un nuovo numero di Autosprint Gold Collection. Si tratta di una monografia di 132 pagine dedicata alla 131 Abarth, la berlina di casa Fiat destinata alle famiglie capace di conquistate tre titoli iridati (nelle stagioni 1977, 1978 e 1980) un mondiale Piloti (con Walter Rohrl nel 1980) e una Coppa Fia Piloti (vinta da Markku Alen nel 1978).

Una bella storia in salsa tricolore tutta da rileggere. Buona lettura. ●

FORMULA UNO

16 FERRARI SEBARATI IN CASA
20 F.1 NUOVE REGOLE DEL GIOCO
24 LA TECNICA PAOLO FILISETTI
26 INTERVISTA FELIPE MASSA
32 RIPARTENZA CON 19 GP

VELOCITA'

60 INTERVISTA RICCARDO PERA
62 SALITE C'È CHI DICE SI
64 INCHIESTA AUTODROMI VARANO

RALLY

52 SARDEGNA META AUTUNNALE
56 ROMA APRE LA FASE 2

RUBRICHE

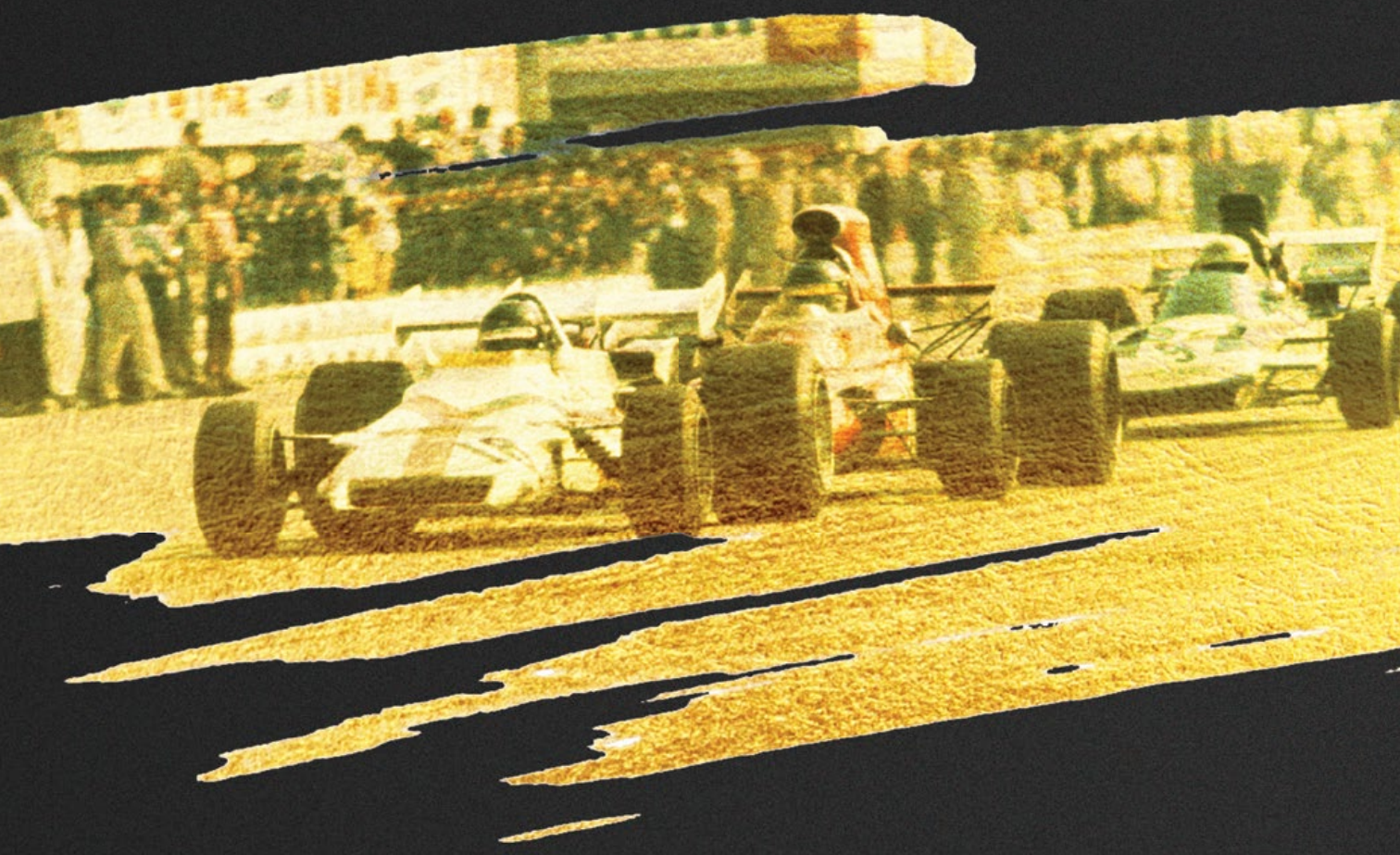
8 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
10 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
14 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
36 RACCONTI DELLA PASSIONE
67 AUTOSPRINT PLAY 1981
82 POSTASPRINT

DOMENICA SERRA



C'È UN **NUOVO** AUTOSPRINT GOLD **COLLECTION**





IL MONDO DELLE CORSE TI ASPETTA OGNI MESE
*CON **AUTOSPRINT GOLD COLLECTION***

Non perderti la raccolta di numeri speciali dedicati
alle gare automobilistiche più avvincenti al mondo
con foto inedite ed esclusive.

Autosprint Gold Collection
è solo in allegato* ad Autosprint.

*€ 5,00 + il costo della rivista

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION

AUTOSPRINT



"FIAT IRIDATA" È IN EDICOLA

04.20 IndimenticAyrton
05.20 Fiat Iridata
06.20 Settanta voglia di te
07.20 Regine endurance
08.20 USA show
09.20 Questione di cuore
10.20 Vite spericolate
11.20 I grandi campioni scrivono di AS
12.20 Una corsa che vale una vita
01.21 F.1 straordinaria



La favola della 131 Abarth

UNA SPLENDIDA MONOGRAFIA SULLA BERLINA DI CASA FIAT DESTINATA ALLE FAMIGLIE CAPACE DI CONQUISTARE TRE TITOLI IRIDATI NEI RALLY. DAL 1976 AL 1981 NESSUN'ALTRA VETTURA HA VINTO COSÌ TANTO. NEL PALMARES ANCHE UN MONDIALE RALLY PILOTI E UNA COPPA FIA

di Andrea Cordovani

Dal 29 maggio è uscito in edicola un nuovo numero di Autosprint Gold Collection. Stavolta si tratta di una monografia su una vettura che ha fatto epoca fin dalla nascita.

«Dobbiamo far vincere qualcosa anche alla Fiat». In un giorno d'inverno a metà Anni 70 testuali parole se le sentì dire Cesare Fiorio direttamente dall'avvocato Gianni Agnelli. La storia da corsa della 131 Abarth, inizia a scriversi in quel momento mentre nel panorama del rallismo internazionale lo strapotere della Lancia Stratos è devastante. Tre titoli iridati consecutivamente, tre sonori ceffoni ai rivali (Fiat in primis), una superiorità così schiacciante che ha fatto fuggire gli avversari. A capo di tutto il settore corse Fiat e Lancia, Fiorio non può far certo orecchie da mercante. No, lui è abituato a giocare d'attacco, prende subito la palla al balzo e spiega che visto che sono scappati tutti è il momento di puntare sulla 131 Abarth. Il manager torinese aggiunge anche che l'annuncio della discesa in campo va pure fatto da furbi, meglio se un giorno prima che inizi il campionato. *«La Stratos ha terrorizzato tutto l'ambiente, facendo fuggire tutti. Approfittiamone. Se puntiamo sulla 131 vinciamo un anno, ma senza surclassare nessuno, prima che gli avversarti si organizzino e tornino»*, ha raccontato l'uomo che ha condotto i marchi del gruppo alla conquista di ben 21 titoli iridati.

Per dare vita al progetto Fiat 131 Abarth a Torino, a quel punto, si sacrificano due vetture: una direttamente nella culla (la X1/9) l'altra ancora nel fiore dei suoi giorni più belli (la Stratos). Sottolinea Fiorio: *«Detto della Stratos e ho ancora la morte nel cuore quando ripenso a quel suo pensionamento ultra-anticipato, c'è da dire che la X1/9 era una copia della Stratos in declinazione Fiat, non serviva a fare numeri se si voleva dar vita a una vera e importante operazione commerciale basata sulle vittorie nelle competizioni. Bisognava partire da un modello destinato a raggiungere cifre importanti nelle vendite».*



È il 1975 quando il progetto di trasformare la berlina di casa Fiat destinata alle famiglie in belva da rally prende forma e consistenza. Dal 1976 al 1981 saranno 75 le corse iridate alle quali prenderà parte conquistando 18 vittorie, 46 podi e soprattutto tre titoli Marche, uno Piloti (con Walter Rohrl nel 1980) e una Coppa Fia Piloti (catturata da Markku Alen nel 1978) in un'escalation clamorosa di successi non solo sulle prove speciali di tutto il mondo ma anche a livello commerciale. Ha raccontato Daniele Audetto: *«Il nostro team era di un livello nettamente superiore a*





IN PORTOGALLO NEL 1981 L'ULTIMA VITTORIA IRIDATA
Alen-Kivimaki in azione con la 131 Abarth al Rally del Portogallo 1981, l'ultima gara iridata vinta nel Mondiale dalla berlina di casa Fiat

quello degli avversari. Sono stato il primo a utilizzare gli elicotteri e i ponti radio, avevamo ricognitori. Spendevo tanto e arrivavo a metà stagione che avevo già terminato il budget, volevo vincere e allora chiamavo Montezemolo che mi rimproverava: "Ma come hai già i finito i soldi?" Eh si. Ma siamo primi e se vogliamo vincere. E i soldi me li trovavano. Sempre». Poi arrivò il giorno dei saluti. Era il 1981 e la 131 Abarth corse la sua ultima stagione iridata ufficiale. E mentre a Torino scoccava il progetto Lancia Rally 037 e la ribalta internazionale veniva sconvolta dalla rivoluzionaria Audi Quattro a trazione integrale, il vecchio "31" continuava a regalarsi scampoli di gloria nei rally nazionali. Quello che rimane oggi a quarant'anni dall'ultimo campionato del mondo conquistato da una vettura di casa Fiat è un grosso rimpianto per quei bei giorni che furono all'interno di una storia tutta italiana di corse e trionfi. Una storia, comunque sia, che è sempre bello andare a rileggere per capire quanto è stata grande e importante il Bel Paese da corsa anche fuori dai confini della Formula Uno. ●



di Giorgio Terruzzi

Sei Beatles o Rolling Stones?

DIETRO I DUE COMPLESSI CULT SI CELA UNA FILOSOFIA DI VITA, UNA FORMULA D'APPARTENENZA, UNA SCELTA DI CAMPO BEN PRECISA DA RIVIVERE COME UN FILTRO E UN ELEMENTO DISTINTIVO DI CLASSIFICAZIONE DEL CIRCUS IRIDATO E DELLA STORIA DELLA F.1. PROVIAMO A GIOCARCI SU...

Beatles o Rolling Stones? La domanda indica uno spartiacque, un fronte di appartenenza nell'eccellenza. Due gruppi musicali che hanno fatto la storia, seguendo due stili diversi. Inconfondibili, irresistibili e comunque pop. Con qualche tratto distintivo se applicati al costume, alla cultura, alla percezione nostra, oggi come ieri. Beatles: più gradevoli, più perbene, più "borghesi"; Rolling Stones: più eversivi, più ruvidi, più anticonvenzionali.

Dunque, abbiamo un doppio riferimento per collocare amici, parenti e, ovviamente, figure più note. Piloti per esempio. Qualche giorno fa mentre registravamo una puntata de "Il Trequartista", podcast dedicato a sportivi memorabili per ruolo, carattere e ispirazione, ci è venuto in mente che Charles Leclerc è Beatles mentre Max Verstappen è Rolling Stones. Simili ma diversi, divisi da un modo di fare, agire, dire, stare nel mondo. Costretti in una opposizione assonante e persino musicale.

Ma intanto abbiamo due immagini per far partire un gioco aperto, sul quale ciascuno di voi può collocare una quantità di campioni. Stiamo parlando, si capisce, di figure dal carattere tosto, esposto, decifrabile, non di personaggi accostabili a band di tutt'altra risma. Beatles e Rolling Stones, per intenderci, mica "Cugini di Campagna" e "Giardino dei Semplici".

Per esempio, se penso a Lewis Hamilton penso ai Beatles mentre se penso a Fernando Alonso penso ai Rolling Stones. La scelta è discutibile ma, insomma, da una parte c'è un ragazzo che ci tiene da matti ad essere accolto, a cercare un consenso; dall'altra un personaggio meno portato al bon ton, più votato all'eversione. Ayrton Senna? Beatles ovviamente. Mentre era Rolling Stones Nigel Mansell. Se stiamo appresso alle coppie più



CLASSIFICAZIONE IN CHIAVE BAND!
Beatles o Rolling Stones? Leclerc è più uno dei Fab Four mentre Verstappen, sempre sopra dalle righe, sembra uno degli Stones, no?

straordinarie che hanno segnato la storia motoristica, la faccenda decolla. Niki Lauda è stato un Beatles – pur con qualche tratto davvero eversivo - ma certamente James Hunt appartiene al fronte Rolling Stones. Per motivi simili, Michael Schumacher sta ai Beatles così come Mika Hakkinen sta ai Rolling Stones. Altre coppie da dividere seguendo la loro musica? Jackie Stewart e Jochen Rindt; Didier Pironi e Gilles Villeneuve; Carlos Reutemann e Mario Andretti. Stanno sul fronte Beatles Alain Prost, Gerhard Berger e Sebastian Vettel; stanno sul fronte Rolling Stones Ronnie Peterson, Jean Alesi e Daniel Ricciardo. Sono attribuzioni che seguono un gusto personale, sia chiaro, che possono innescare un passatempo più arduo trattando i piloti di questa Formula Uno. Detto di Hamilton e Alonso, di Leclerc e Verstappen, di Vettel e Ricciardo, restano da piazzare molti altri giovanotti da corsa. Beh, Antonio Giovinazzi è Beatles così come è Rolling Stones Kimi Raikkonen. E poi? Carlos Sainz pare assai più orientato al mondo Beatles mentre Jan Magnussen vira verso i Rolling Stones.

Per il resto, solo indizi. Pare in area Rolling Daniil Kvyat, al contrario di Pierre Gasly, potrebbero viaggiare verso i Rolling Stones Esteban Oncon e Lando Norris, così come verso i Beatles sembrano correre George Russell e Alex Albon. Vedremo, ammesso e non concesso che manifestino deliberatamente e apertamente una attitudine.

Poi ci sono alcuni "non collocabili", al momento e per me. Tipo Valtteri Bottas, tipo Romain Grosjean, tipo Sergio Perez, tutta gente che da un certo sound, dal rock, pare distante anni luce. Un'altra musica, forse. Che so, valzer, mazurka, salsa, merengue. Con tutto il rispetto, sia chiaro. Anche ogni questione di ritmo è questione di gusti.



di Pino Allievi

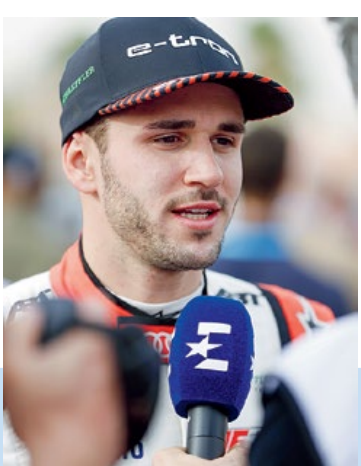
Ma quante **anime** candide!

È QUELLO CHE VIENE IN MENTE ALLA LUCE DI TANTE DICHIARAZIONI FATTE DA IMPORTANTI ESPONENTI DELLA FORMULA UNO. SCOPRIAMO PERCHÉ

Nell'intercalare romanesco capita spesso di sentir porre una domanda che ha il sapore di una battuta, ma in realtà è una richiesta sintetica molto profonda, senza inutili giri di parole: *«Quello, secondo te, ci è o ci fa?»*. Ecco, la cosa ci è venuta in mente in questi giorni, alla luce di tante dichiarazioni fatte da esponenti importanti della F.1, forse annoiati dalla sosta del Covid 19. Oppure approfittando proprio della bambagia di questo momento di stasi, per lanciare messaggi trasversali che avranno effetto più avanti, quando riprenderanno le ostilità. Prese come stanno, le parole dei personaggi in questione hanno infatti stimolato la fatidica domanda «*ci è o ci fa?*», che lascia spazio anche ad una ipotesi di Formula Uno popolata di anime candide, senza macchia né colpe.
Ed è appunto nell'ambito della filosofia delle "anime candide" che, tra una esternazione e l'altra, la Fia ha ratificato le richieste dei costruttori sulla riduzione al tetto delle spese. Una soluzione che ha sicuramente fatto piacere al presidente Jean Todt, che si è tolto una grana di dosso, ignorando (anima candida!) di essere a capo di uno sport che, più di altri, è sull'orlo del precipizio. Ed è appunto da lui che intendiamo cominciare il nostro elenco di nomi di persone e personaggi che stanno vivendo in un'altra dimensione, come se da marzo in poi non fosse successo proprio nulla di importante nel pianeta.



Jean Todt
Voleva ridurre le spese della Formula Uno e c'è riuscito, anche se – in questo momento - affermare che i team potranno spendere al massimo 145 milioni di dollari, esclusi ingaggi dei piloti eccetra eccetra, è davvero grottesco. Approfittando della congiuntura mondiale, Todt avrebbe dovuto prendere in mano la situazione e approfittare per dare una svolta decisa a quanto sta accadendo nei perversi meandri delle corse (non solo F.1), dove il denaro è diventato un'entità sconosciuta. I 145 milioni sono una cifra bella da mettere nei titoli, nella realtà sono una pura utopia quasi per tutti. Bisognava intervenire drasticamente andando oltre gli interessi dei singoli per imporre una nuova F.1 – oppure provvisoria, in attesa di tempi migliori, se mai torneranno – più semplice, immediata e comprensibile, con budget attorno ai 30-50 milioni. Che sono comunque tantissimi, oggi. Perché le tv contrattualizzate, senza i Gran Premi, non hanno più soldi, gli sponsor ancora meno, mentre il pubblico, quando tornerà a calcare le tribune, difficilmente accetterà di spendere da 4 a 600 euro per sedersi in strutture senza bagni e vedere le macchine sfrecciare a 300 all'ora senza riconoscerle, perché tra le cose che Todt non ha fatto c'è anche quella, estremamente facile e senza aggravi di spesa, di non aver imposto dei numeri di gara leggibili. I team in sovrannumero di personale? Vero, come accade in tutto il mondo dell'industria. Ma perché non riconoscere che è stato il sistema-F.1 a sovradimensionarsi oltre misura, se solo si pensa che i settori marketing di alcuni team raggiungono le 100 persone: per fare che? E vogliamo parlare di tutto il resto? Meglio tacere. La Fia avrebbe avuto un consenso unanime se fosse intervenuta. Non lo ha fatto: e ha perso una grande occasione.



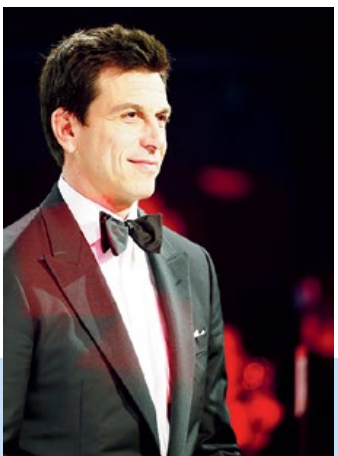
Daniel Abt
Nello zero assoluto in fatto di creatività e di proposte intelligenti, la Formula Uno ha pensato bene di colmare il vuoto delle gare con i Gran Pre-

mi virtuali al computer. Bella cosa come passatempo per piloti che, un'ora al giorno, hanno bisogno di competizione. Ma il sistema malato ha trasformato queste gare in qualcosa di infinitamente serio, con Verstappen che si è lamentato del computer troppo lento e di altri suoi colleghi che hanno polemizzato su incidenti (in video) coi rivali. Sin quando Daniel Abt, tedesco legato ad Audi per Dtm prima e Formula E poi, ha ritenuto bene di ingaggiare un ragazzino campione di videogiochi per farlo correre al suo posto – senza ovviamente comunicarlo – al fine di vincere. Una cosa da Amici Miei, considerando che descrivono Abt come un abituale giocherellone a prescindere. Ma i bacchettoni della Audi lo hanno invece licenziato in tronco dal team che fa le corse vere in Formula E. Lesa maestà. Disonestà sportiva. Ovvero, il gioco dell'oca delle corse virtuali è stato assimilato alle competizioni reali in pista. Abt ha sbagliato e forse pensava di risolvere tutto con una risata e una bevuta coi colleghi a Coronavirus finito (poteva starci, lo fanno anche altri, sia chiaro, al massimo meritava una multa lieve e uno scappellotto), la Audi è invece scesa nel ridicolo più profondo, dimostrando di non possedere né elasticità mentale né senso dell' humor. Non è una novità. E non è una questione che riguardi solo la marca tedesca.



Cyril Abiteboul

Dirigente rampante, abilissimo parlatore, manager parecchio a corto di risultati sportivi, Cyril Abiteboul, numero 1 di Renault, si è molto stupito del fatto che Daniel Ricciardo si sia mosso così presto in previsione della stagione 2021, firmando al volo per la McLaren. Beh, ma cosa doveva aspettare? Ricciardo è uno dei pochi top driver in circolazione e dopo l'amara esperienza Renault cominciata a inizio 2019 ha evidentemente capito che le prospettive di crescita sarebbero state misere. Per cui ha deciso di dire basta, accasandosi altrove. Lo ha fatto subito, prima che si esaurissero i posti. Semmai Abiteboul dovrebbe stupirsi del perché Ricciardo non abbia chiesto di rimanere in Renault. O no?



Toto Wolff

Toto è un gran simpaticone e furbacchione che ha sempre una parola buona per tutti. Sebastian Vettel lascia la Ferrari? E lui dice che un pilota tedesco su una macchina tedesca (ovvero la Mercedes) sarebbe un bell'investimento di marketing. Poi però deve pensare ai propri piloti e allora si dà da fare affinché Valtteri Bottas possa sistemarsi, nel 2021, con la Renault, in quanto lui vuol mettere il suo assistito George Russel in Mercedes. E qui i conti tornano. Anche se qualcuno aveva preso le belle parole spese da Wolff per Vettel per un mezzo impegno a ingaggiarlo…



Claire Williams

Mentre sir Frank Williams, che ha appena compiuto 78 anni, si gode un rilassante pensionamento, la figlia Claire continua a gestire a suo modo quello che è stato uno dei team più prestigiosi della storia. Però si dà il caso che da quando lei ha preso in mano il timone della squadra, le cose siano precipitate e la Williams oramai navighi costantemente nelle ultime posizioni in griglia. Cosa che i giornali e gli osservatori non hanno potuto far altro che constatare con una punta di amarezza. Ma l'algida Claire non ci sta ad ammettere che la colpa è tutta sua e di recente ha fatto una dichiarazione che non sta né in cielo né in terra: *«Questo è un mondo nel quale appena smetti di avere successo, tutti ti saltano addosso e attribuiscono la mancanza di risultati al fatto che io sia una donna»*. Ovvero, Claire sarebbe stata oggetto di critiche più o meno sessiste (!). Ma non è così. Il fatto che a guidare la Williams sia un uomo o una donna non conta. Conta invece aver ridotto la Williams a un team comprimario che per andare avanti si è persino dovuto far prestare i soldi dal papà di uno dei suoi piloti, Latifi. E adesso il team è in vendita.



Bernie Ecclestone

In questa Formula Uno delle anime candide non c'è assolutamente posto per chi ha dato più di tutti e anima candida non è di certo. Parliamo di Bernie Ecclestone. Troppo lucido e spietato per adeguarsi al piattume dell'ambiente. Richiesto di un parere sugli ultimi regolamenti varati dalla Fia in materia di spese e adeguamenti tecnici, Ecclestone ha fatto un commento breve e lapidario: *«Il budget cup così come è stato concepito, è una baggianata»*. Qualcuno osa sostenere il contrario? Meno male che Bernie c'è! ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

Una quarantena da leone

CHARLES LECLERC ESCE DAL LOCKDOWN COME UNA LUCENTE CELEBRITY DALL'IMMAGINE MULTIFORME: LANCIATO ANCHE NELLE GARE VIRTUALI, ATTORE NEL CORTO DI CLAUDE LELOUCH, MODELLO DI ARMANI DALL'APLOMB DEL DIVO GIOVANE E BELLO, LA SUA È L'IMMAGINE DI UN PERSONAGGIO AL TOP

Ho scritto questo articolo aprendo un canale e una diretta su Twitch, per cercare confronti, consigli, pensieri e suggerimenti, sul nuovo idolo di questa piattaforma per gamers, Charles Leclerc. Lo spunto di "carlotaz85", uno dei tanti pazzi di queste notti insonni, vissute insieme tra giri al simulatore e "just chattino" è perfetto per inquadrare il lockdown del predestinato. "Un po' streamer, un po' modello, un po' attore e… ogni tanto pilota. Questa la quarantena di Charles Leclerc". Un lockdown molto particolare in un periodo che mai avrebbe dovuto esserci, ma che di fatto ha trasformato e non poco la vita di chi a oggi sarebbe stato forse più ridimensionato dai risultati della pista reale e invece esaltato da quella virtuale… Magari sarebbe stato in testa al mondiale, ma viste le premesse dei test e le parole del Team Principal Binotto, crediamo che, dopo 7 gare, sa-



rebbe stato a inseguire i soliti noti. Ridimensionato è un parolone ovvio per esprimere un concetto, ma a pensarci bene è, tra tutti i piloti, quello che ne sta uscendo ancor più grande di quello che era a inizio reset mondiale, pur avendo "solo" due vittorie all'attivo in F.1. In proporzione quanto avete sentito parlare di Verstappen, Hamilton e Vettel durante questa quarantena? Leclerc è svelto di testa quanto di piede e ha ha trovato il modo di divertirsi, guadagnando, facendo un perfetto smart working dalla sua "scrivania", la macchina. Ha passato più tempo live sul simulatore che non a telecamere spente. L'ha fatto per se, per il pubblico e per beneficienza. Si è cimentato in tutte le gare possibili e immaginabili, anche di trattori, diventando in poco tempo uno degli streamers più famosi e ricercati. Ma non è che si è accontentato di aprire un canale, lo ha abbellito, l'ha curato, l'ha perfezionato, denotando professionalità, gusto e dedizione, doti che non guastano, anzi.. Ha creato ed esaltato il suo nuovo logo, dimostrando l'anima dell'imprenditore, del regista e, perché no, anche del telecronista visto che si è divertito anche a commentare alcune azioni delle gare alle quali prendeva e prende parte. Bravissimo a intrattenere, un'altra carriera è assicurata e bravo a coinvolgere la fidanzata sull'utilizzo del simulatore e a farla abbonare al suo canale per farsi aprire la porta di casa.

Non contento poi eccolo alla guida di un mezzo per la consegna dei medicinali, per le strade del Principato e poi ancora su quelle stesse strade, a sfrecciare a 240 km/h con una Ferrari, per il cortometraggio del regista Claude Lelouch, insomma alla fine sempre di guidare si tratta. Ma quando mai si è visto un personaggio ormai così importante da essere addirittura paparazzato dal principe Alberto? La faccia d'angelo, rassicurante, quella che tutte le madri vorrebbero vedere accompagnare la propria figlia. Ha spaccato e lo ha fatto ancor di più con l'annuncio di Armani. Foto da modello consumato, con il pubblico femminile in estasi e questo aumenterà le quote rosa tra gli spettatori dei Gran Premi, perché di fatto belloccio lo è.

Un mix tra James Dean, Jacky Ickx e Dylan di Beverly Hills 90210, personaggio interpretato dall'amatissimo e purtroppo prematuramente scomparso, Luke Perry. Leclerc si presenterà quindi al via del mondiale più grande di quanto non lo era al via originale in Australia. Incredibile! Capitano della Ferrari con l'annuncio su Vettel, consapevole che Seb farà di tutto per tenerselo dietro, ma è realmente entrato, in un altro mondo. In molti lo hanno già paragonato a Hamilton superstar per questo e anche per le doti da pianista, altra passione comune. Un giorno mi disse che lui e Lewis hanno tantissimo in comune fuori dalla pista, ma visto che manca ancora tanto perchè sia così anche in pista, Charles per ora si schermisce, "voglio solo guidare, il resto è contorno". E ha ragione a riportare l'attenzione generale su quello che deve fare meglio perché Hamilton è ancora di un altro pianeta. Ci sono 6 titoli mondiali, 82 vittorie e 81 pole position di differenza a dimostrarlo e il rischio, soprattutto se corri per la Ferrari, che un qualsiasi errore o momento di appannamento venga bollato come conseguenza delle troppe distrazioni, c'è eccome. Per tutto quanto scritto fin qui, si creerà quindi, anzi si è già creata, nel bene o nel male, più attesa, più voglia di vedere cosa farà il modello, streamer, regista, attore, musicista, telecronista, grafico, imprenditore etc etc Leclerc, quando dovrà fare l'unica cosa che conterà, per giudicarlo: guidare per vincere, al volante del mito!! ●

MULTIMEDIALITÀ ACCHIAPPANTE

Top driver di F.1, gamer sopraffino e pure lanciato per le strade di Montecarlo su Ferrari per un cortometraggio del regista Lelouch: questo ora è Charles Leclerc!



di Mario Donnini

Rivalutiamo il **reale**, please

LA PROLIFERAZIONE DI SIMULAZIONI, GAME E RIPRODUZIONI DI SFIDE STA CREANDO SEMPRE PIÙ UNA PERDITA DI CONSAPEVOLEZZA DELLA SOSTANZIALE DIFFERENZA TRA IMMAGINARIO E REALTÀ. OVVERO TRA IL CONCETTO DI GIOCO, DI TEST E QUELLO DI SPORT. È ORA DI (RI)TRACCIARE UNA LINEA IN TERRA E DI PUNTUALIZZARE UNA VOLTA PER TUTTE: UN CONTO È RISCHIARE, BEN ALTRA COSA È TUTTO IL RESTO...





Dalla F.1 all'Indycar, le sfide virtuali stanno ottenendo sempre più attenzione, consenso e emulazione. Creando una polarizzazione positiva sui piloti più amati che altrimenti sarebbero ancora più distanti dalla gente, in un periodo mondialmente disgraziato e inatteso come quello che stiamo vivendo.

E poi c'è pure dell'altro.

La notizia, non fosse serissima, farebbe solo un po' ridere. Il pilota Daniel Abt nei giorni scorsi è stato licenziato dall'Audi, per la quale correva con un certo successo da anni in Formula E, perché durante una delle competizioni virtuali che in tempo di virus surrogano quelle reali, s'è fatto sostituire di nascosto, commettendo un'irregolarità e, soprattutto, non comportandosi come doveva.

Okay, ci può stare. Magari la spiegazione è questa ovvero si cercava solo la scusa per rompere un rapporto per altre cause e diversi futuri scenari, non importa. Il punto è un altro.

Mai nella F.1 degli Anni '70 e '80 e tantomeno in qualsiasi altra categoria praticata da persone a pollici opponibili e dotate di un minimo di discernimento, avrebbero mandato a spasso un pilota sol perché aveva bigiato una corsa di macchinine.

Mai e poi mai la carriera o l'umana avventura di uno che per professione, passatempo, ardire o vizioso vezzo rischiava la pelle quasi tutti i fine settimana, sarebbe dipesa dalla sua adesione o meno a un giochino.

Perché c'era una chiarezza di valori, un rispetto per il concetto di Rischio e una condivisione assorta dei rituali, dei contesti e dei prezzi da pagare legati al significato profondo di Motorsport, che non era né praticamente né filosoficamente possibile commistione o confusione tra reale e virtuale. Tra concreto e immaginario.

Negli Anni '70 e '80 a livello di simulazione elettronica la tecnologia era ancora così agli albori, che i risultati non potevano essere che ancora ingenui ed elementari, quindi di fatto, le tentazioni di mondi alternativi o dimensioni parallele in grado di riprodurre la realtà, di fatto manco c'erano.

Però, a ben guardare, i leggendari modellini elettrici della Polistil - e lo dico per fare un esempio di scuola -, erano di una simpatica e acchiappante verosimiglianza, le piste possedevano un fascino particolare, c'erano guard-rail, cronometri digitali e tutto un climax,



UN CONTO E PER SCHERZO ALTRA COSA E SUL SERIO
Sopra, Leclerc a muro nelle qualifiche di Baku 2019 e, a sinistra, un gamer impegnato allo spasimo. L'impegno, magari è lo stesso, la classe tanta nei rispettivi campi. Ma la sfida cambia, eccome se cambia...

un'atmsofera e un fascino nelle competizioni slot che si sprigionavano da quel meraviglioso gioco, tali da rappresentare uno spettacolo ben più tangibile, annusabile e reale rispetto alle simulazioni.
Tanto che l'Autosprint di quei tempi dava tanto spazio e importanza a quella micro-civiltà. E a ragione.
Anzi, in fondo, quelle delle piste perlopiù Polistil - anche se non lo potevamo ancora sapere - erano a tutti gli effetti delle gare di Formula E a realtà diminuita solo quantitativamente. Per il resto, tutto era terribilmente credibile ed emozionante, per ragazzi e non solo.
E qui dal teorico scendo sul pratico nonché sull'autobiografico e dico che a inizio Anni '80, quand'ancora eravamo matricole al liceo, col mio gruppo di compagni di scuola, una decina, ci radunavamo nella mia soffitta organizzando tumultuose sfide all'ultima staccata, unendo ben due piste e creando un circuitone che la Nordschleife del Nurburgring, lévate.
Ricordo che la mia macchina era la Wolf Wr3 di Jody Scheckter, mentre tra le altre c'erano la Brabham Bt46 di Lauda, la Ligier Js9 di Laffite e così via. E un bel giorno il nostro ambiente fu scosso da un vero e proprio terremoto, quando uno dei nostri si presentò in gara con la Renault di Jabouille dotata di calamita sullo scivolo: soluzione, questa, che incollava letteralmente l'automobilina ai binari metallici della pista, moltiplicando la velocità in curva.
Cioè, a modo nostro, avevamo (ri)scoperto l'effetto suolo e il trauma fu grande per tutti. Perché, proprio come il paddock della F.1 di pochi anni prima, improvvisamente ci ritrovavamo con un parco macchine da buttare...
A differenza della F.1 del 1978, noi fummo più seri: vietammo senz'altro la calamita, mettemmo la Renault fuori regola e salvammo le gare in soffitta per almeno un paio d'anni.
Ma, attenzione: MAI e POI MAI, nemmeno nel giorno e nell'attimo della sfida più memorabile tra noi, ci passò per l'anticamera del cervello che stavamo a fare qualcosa di diverso da un innocente e meraviglioso GIOCO. Non v'era nulla di serio, in tutto ciò che stavamo facendo, anche se guai dare l'impressione che stessimo scherzando...
Avevamo chiarissima la differenza tra gioco e Sport. Forse perché, con quel minimo d'infarinatura liceale, c'era lampante la distinzione del vecchio Ernest Hemingway, il quale solennemente sanciva con imperituro valore: *«Ci sono solo tre Sport: il combattimento dei tori, le gare automobilistiche e l'alpinismo. Il resto sono semplici giochi»*.
E tutti noi sapevamo altrettanto bene che il nostro non poteva che essere solo un gioco del gioco, una riproduzione resa esaltante soprattutto dalla lucentezza dei nostri occhi nel praticarla. Punto. Fine.
Ma il senso della distanza, della consapevolezza, e, permettetemi, della sacralità dal e del motorsport vero, coi suoi rischi, i suoi azzardi e i suoi prezzi, anche definitivi e tutt'altro che rari, MAI, in nessun momento ci avrebbe abbandonato.
Ecco, posso dirlo? Ho come l'impressione che in pieno 2020 questo senso di consapevolezza non ci sia più.
E per varie ragioni e su più piani.
L'ingentilimento castrante dell'automobilismo ha ammosciato e desacralizzato tutto. Per la paura di farsi la bua, le corse reali, dalla F.1, a cascata, fino alla più propedeutica delle categorie, si sono mediamente snaturate, svuotate e ammosciate nella sfida - sia a livello di macchine che di circuiti - tanto da diventare (salvo, ahimé, eccezioni) sempre più esercitazioni asettiche e mediamente prive o quasi di rischi.
Parallelamente, lo sviluppo delle simulazioni a livello professionale, presenta possibilità da parte delle Case di riproduzioni fedelissime, dal costo ultramiliardario e tali da rendere in teoria l'immaginato non meno affascinante, fedele e attendibile del vissuto.
In più il mondo dei giochi virtuali - che attenzione, va detto e ripetuto: sono pur sempre totalmente altra cosa dalle simulazioni professionali in senso stretto -, ormai offre percentuali meravigliosamente motivanti di competizione, approssimazione attendibile e pressione psicologica. Tali da rendere i migliori tra i gamer dei personaggi di certificabile, riconosciuta e invidiata classe a livello mondiale.
Di fatto, però, tutto questo sta sfociando in qualcosa di totalmente privo di senso. Cioè, la progressiva perdita di consapevolezza della differenza fondante e decisiva tra REALE e VIRTUALE.
Mai una Indy 500 nel tinello di casa sarà uguale alla classicissima dell'Indiana, perché dal vivo il perfido muro della curva 3 prima o poi lo sentirai, mentre il muro del tinello non lo assaggerai mai.
E allora, ecco che il licenziamento di Abt, al di là dei contesti specifici e dei risvolti del caso nei quali non devo e non voglio entrare, lancia un grido d'allarme serio. Perché se ciò che accade nel virtuale finisce per avere implicazioni automatiche e conseguenze dirette nel mondo reale, significa che è ora di far trillare non solo un campanello d'allarme, ma anche di suonare a distesa un bel campanone.
Di questo passo, la differenza e lo stacco tra i piloti veri e i campioni reali da quelli immaginari e in poltrona non esisterà più. Perfino a prescindere dai codici morali.
Ben presto - se già non è così - il miglior gamer del mondo sarà assai più stimato del pilota che parte in ultima fila a Le Mans, con la differenza che il secondo ai platani di Tertre Rouge ci va comunque vicino e i 350 Km/h sull'Hunaudieres li ha tocca rischiando il dechappaggio, mentre il giocatore, al massimo, si scaglia l'unghia dell'alluce se gli cade addosso la bottiglietta della gazzosa.
Dai, chi gioca e sa giocare merita immenso rispetto, ma, un momento, non esageriamo.
Le corse vera sono un'altra cosa. Ribadiamolo.
Riconosciamolo. E rispettiamole.
Ristabiliamo la scala di valori, sennò di questo passo, andando di metafora, un aficionado veterano di PornHub vale Giacomo Casanova e un avido lettore di Corna Vissute vanta esperienze non meno tumultuose di Patrick Dempsey.
Per cortesia, torniamo ad avere rispetto per il nostro stupendo, meraviglioso, vero, dolce e crudo, carezzevole e pericoloso, maledetto e benedetto Sport. E, soprattutto, riacquistiamo la salvifica consapevolezza che qualsiasi sua riproduzione elettronica e in vitro, perfino quella più fedele, nulla ha a che vedere esistenzialmente con esso.
Smettiamo di confondere la gestione del Rischio con l'abilità, i giochi con lo Sport vero e di scambiare la torrida passione con le pugnette su internet. ●



SEBarati in casa

E ADESSO ASPETTATEVI L'ANNATA PIÙ STRANA E INSTABILE TRA PILOTI FERRARI: DA UNA PARTE IL LANCIATISSIMO E CONFERMATISSIMO LECLERC, COL VENTO IN POPPA E IL FUTURO ASSICURATO. DALL'ALTRA, IL GIUBILATO VETTEL, DESIDEROSO DI DIMOSTRARE D'ESSERE ANCOR UN TOP DRIVER APPETIBILE. L'IMPRESSIONE È CHE, SE SAINZ SARÀ LA SOLUZIONE IN CHIAVE 2021, BINOTTO ORA HA UN PROBLEMA IN PIÙ DA GESTIRE

di Mario Donnini

Preparatevi alla stagione più anomala e indecifrabile non solo per la Formula Uno, ma anche e soprattutto in casa Ferrari. Perché l'annunciato divorzio da Sebastian Vettel in chiave 2021 sarà preceduto da un particolarissimo e inedito 2020 da separati in casa. Anzi, SEBarati, col tedesco necessariamente in una situazione molto particolare, rispetto al confermatissimo monegasco.

Da un punto di vista del trattamento di base, i due piloti possono contare su di un top team in grado di fornire qualitativamente materiale ed attenzioni equivalenti e quindi pari opportunità.

Anche se, da un punto di vista logico, se la scala dei valori seguirà le tendenze dello scorso anno, Leclerc ha tutte le possibilità e anche le attitudini per tenere ben stretto il ruolo di punta di lancia del team, come peraltro il suo trattamento e l'ampio respiro contrattuale lasciano sottendere, considerando che ha rinnovato fino al 2024.

Vettel, invece, resterà pilota Ferrari fino a che la stagione 2020 si correrà. Pertanto, a oggi, nessuno sa quando, come, dove e quanto. In altre parole, questa situazione ibrida e parzialmente indefinita è un che del tutto inedito nella storia della massima formula e ancor più in quella della Ferrari.

Lo stesso Drake temeva in particolar modo le fasi terminali dei rapporti, non aveva alcuna fiducia nei tramonti tra lui e i suoi piloti e, molto spesso, pur di non avere tra i piedi un top driver considerato non più di sicuro affidamento, preferiva i licenziamenti in tronco alle separazioni soft o telefonate.



Precedenti poco simpatici

Lo scaccione a Surtees, nel 1966, fu così inatteso e traumatico, che il "Figlio del Vento", per colpa d'esso, finì col giocarsi un mondiale, il primo dei 3000 cc aspirati, che era seriamente candidato a vincere, proprio con la Ferrari.

Ma la separazione più traumatica in tutta la storia del Cavallino resta quella da Niki Lauda nel 1977, un anno dopo i traumi ingnei e acquatici di Nurburgring & Fuji.

A Zandvoort, nel weekend del Gp d'Olanda 1977, Mauro Forghieri prende da parte l'austriaco e gli chiede cosa abbia intenzione di fare per l'anno successivo, Niki gli giura di non avere ancora deciso e poche ore dopo "Furia" viene a sapere che l'austriaco ha firmato un biennale con la Brabham-Alfa Romeo. Apriti cielo.

In Ferrari deve regnare fiducia, sennò...

Lauda se ne andrà subito dopo il Gp Usa East 1977 al Glen, appena avuta la certezza matematica del trionfo, saltando perfino i due Gp di chiusura di stagione in Canada e Giappone e lasciando la sua Rossa allo sconosciuto Gilles Villeneuve. Addirittura, per sfregio, la Ferrari rimanda indietro anzitempo per conto suo il capomeccanico Cuoghi, reo d'essere passato al nemico, al seguito di Niki medesimo. Lo stesso licenziamento prematuro di Arnoux nel 1985, mai chiarito nei dettagli, e i tagli di Prost nel 1991 e Capelli nel 1992 ne sono l'ulteriore e non troppo antica conferma: la Ferrari, con o senza il compianto Drake, non è solo una squadra da Gp ma un complessissimo meccanismo che risponde ad equilibri delicati assai.

Rappresenta una sorta di politicizzatissimo e autorevole Ministero della Velocità, all'interno del quale deve esistere un costante e inscindibile rapporto di fiducia reciproca tra datore di lavoro e pilota. Mancando il quale, il legame si spezza, termina, si chiude subito, hic et nunc: qui e ora.

La permanenza per una stagione intera di una ex prima guida già abbondantemente giubilata in chiave futura, cioè Seb Vettel, è quindi un ordigno tutto da disinnescare e studiare.

TUTTI SORRIDENTI E OGNUNO PER SE

Vettel e Leclerc sono grandi professionisti e sapranno darsi una regolata. D'altronde Binotto è lì proprio per dargliela, a sua volta. Tuttavia la strana situazione in casa Ferrari è tale da meritare molta attenzione: ciascuno dei piloti ha un suo destino ormai predeterminato e nessuno interesse a far regali al collega...

Vettel ha chiuso perché non si sente gregario

Dietro la fine della storia con Vettel, non ci sono segreti. Seb ha smesso di fare la prima guida per tre buoni motivi: sbagliava troppo, non andava forte quanto Leclerc e, infine, non andava neanche più d'accordo con Charles.

La risposta del team è stata non certo nelle chiacchiere, a parole, ma coi fatti: un mastodontico rinnovo di contratto con Leclerc. Della serie: non sarai mai più tu la prima guida dichiarata, caro Seb. Se proprio vuoi restare, ti becchi una decurtazione dello stipendio devastante, firmi per un anno solo e ti metti a fare quello che Raikkonen nei suoi ultimi scampoli alla Rossa ha fatto per te.

Do you know, baby? Claro que sì? O bevi o affoghi. Vettel, semplicemente, ha detto no, thanx, e la cosa è finita lì.

Perché lui il gregario, l'assistman, l'Irvine penultima versione, il Barrichello, il Massa prima e ultima evo, fatta salva quella centrale, dicevo, Vettel il portaborracce ovvero, detto in chiave più soft, il pilota numero due o, utilizzando un eufemismo, il non capitano, proprio non vuole farlo.

Anzi, solo l'idea d'avere un contrattino annuale da co-co-co di lusso, lo mandava fuori di melone.

Eppoi, su, Seb il secondo non l'ha mai fatto a nessuno. È stato da teenager terzo pilota in Bmw-Sauber, ma secondo mai. Mai guida da numeri pari, sempre dispari. O terzo o primo, punto.

Ed è una brava persona, uno d'animo non dichiaratamente cattivo: dal paddock è considerato un giocherellone, ma con i compagni di squadra non è che sia mai stato una tortina di marzapane.

In Red Bull, Webber non è che ci abbia mai goduto, insieme a lui. Anzi. Questo nella buona sorte. In quella cattiva, nel 2014 con Ricciardo, l'ultimo anno dispetti e malumori non è che siano mancati tra il tedesco, Marko, Horner e il team, a testimonianza che Seb non è esattamente uno che si sfidanza con le lacrime alle gote e in modo pacatamente malinconico e inoffensivo. No, no, no.

I precedenti dimostrano che, al contrario, è uno che si sa difendere, eccome.

Di più: sa tacere, ma, all'occorrenza, sa come rispondere e mettersi un pochinino di traverso.



Per questo la logica dice chiara una cosa da non sottovalutare: la stagione che dovrebbe prima o poi andare a cominciare sarà tra le più delicate e potenzialmente detonante, all'interno della Ferrari.

Basterà dire "tranquilli, sono professionisti"?

In genere di fronte a queste analisi, un capo ragionevole e sostanziale come Binotto non può che ribattere con serena fermezza: no, tranquilli, Charles e Seb sono due grandi professionisti e sapranno trovare in pista e fuori un canone, un equilibrio e una giusta misura.

Certo che sì, questo è logico, legittimo e auspicabile. Ma, attenzione, non è detto fino in fondo.

In questo momento Vettel non può che avere il sangue molto amaro. In tutta la storia della F.1 un quattro volte campione del mondo nel fiore degli anni non era stato mai licenziato. Prost, tetracampeao nel 1993, ebbe il buon gusto di dir basta da solo e Schumi a fine 2012, addirittura da eptairidato, fu fatto accomodare per lasciare spazio al ciclo e al ciclone Hamilton in Mercedes, ma al tempo aveva quasi l'eta di Toto Wolff, quindi fu più una scelta anagrafica che di merito e qualità. Stavolta no.

Per come di fatto è finita la trattativa con la Rossa - sempre che sia mai iniziata davvero -, Vettel sul piano umano, se è vero che ha sangue, muscoli e cuore, non può che sentirsi anche ferito, nell'intimo. Perché è un uomo, mica un caporale.

E tantomeno un soldato semplice.

Una coabitazione molto delicata

Sì. Parliamoci chiaro: come dicevo, la coabitazione tra Leclerc e Vettel in chiave 2020 ora ha tutti gli ingredienti per poter essere definita, se non esplosiva, perlomeno ragionevolmente instabile. Anche perché, cronometri alla mano, il tedesco, secondo quanto emerso, non va mediamente più forte di Leclerc, ma solo un po' più piano. E se non riesce a stargli davanti costantemente e consistentemente, ancora ne ha abbastanza, all'occorrenza, per poterlo danneggiare. Non necessariamente con attività commissive in pista, no, per carità, ma magari, semplicemente, omissive.

Sarò più chiaro. Prendiamo Spa 2019: Seb, fuori dalla lotta per la vittoria, diventa determinante per contenere il forcing di Hamilton per un paio di giri, dando un minimo di preziosissimo respiro alla fuga non imprendibile di Leclerc, che alla fine va a vincere su Lewis di quel poco che basta.

Ecco, domandina senza risposta: a oggi, ci sono le premesse socio-politiche-comportamentali interne perché questo possa accadere di nuovo? Speriamo di sì, ma non esserne realisticamente convinti fino in fondo, adesso è un esercizio di puro buon senso. Se Sainz per il 2021 rappresenta un ottima soluzione, il Vettel annata 2020 a questo punto a tratti potrebbe anche rivelarsi un problema, ecco. Sì, un problema in più nell'agenda di Binotto, che comunque ha i poteri e l'esperienza per poter gestire bene, anche se la cosa non si presenta mica per niente facile. Tanto che alla prima scintilla in pista con tanto di commento speziato non sarebbe fantascienza prevedere un clima da derby e una possibile divisione della tifoseria tra lealisti della Ferrari e irriducibili pro-Seb, a oggi non troppo minoritari, per la verità. Insomma, da inizio anno a oggi, al rendimento della nuova SF1000 si aggiunge una nuova incognita tutta la valutare: la vivibilità in regime di separazione pre-divorzio tra Seb e Charles.

SGUARDI IN DIREZIONI TRA LORO BEN DIVERSE

Ormai le cose si sono messe in modo tale da far sì che sia Leclerc che Vettel, pur convivendo per un'ultima stagione in seno alla Rossa, già guardano in direzioni completamente diverse

La sindrome della decadenza inaccettabile

Eppoi, diciamocelo chiaro: che trovi un'altra sistemazione o che smetta sfiduciato, dedicandosi alla famiglia, Sebastian Vettel una fine così ingloriosa, per il suo carattere orgoglioso, non potrà mai accettarla.
Magari smette tra pochi mesi, magari se ne va con chissachi cercando di ricostruirsi un'alta quotazione, ma di terminare l'avventura in Ferrari facendo lo sciacquavasi o il moscio depresso, no, mai nella vita.
Conoscendo il suo stile, la dirittura, l'inveretato orgoglio e anche il codice morale del tedesco, verrebbe da presumere che non farà niente di dolce e strappacuore nei confronti di Leclerc, ma neanche delle sporche bastardate.
Semplicemente e più realisticamente, si limiterà a non fare regali. Perché ormai lui non è alla Ferrari per fare regali a nessuno.

Rassomiglianze col Clay del 1976

Nel marzo 2019, guarda caso, Vettel aveva sfoggiato un nuovo look baffuto e, pensa te, adesso è proprio quello il link esistenziale che conduce verso un altro togato e prestigioso accostamento a un baffo amatissimo, nei rispettivi tramonti Rosso-Ferrari.
Perché se proprio c'è un precedente interessante da prendere in considerazione, sembra tanto quello di Clay Regazzoni nel 1976.
Quando, malgrado l'eroica vittoria di Long Beach, a inizio stagione, il veterano capì ben presto - anzi, lo sapeva già da mo' - che per lui nella Ferrari di Niki Lauda non ci sarebbe più stato posto, nel futuro.
E così quel 1976 per Clay - specie nel finale - divenne annata di quieta e silente presa di distanza dalla Rossa, addirittura con l'arrivo di Reutemann sulla terza vettura di rinforzo già a Monza - nel giorno dell'eroico rientro di Lauda dal fuoco del 'Ring -, a spiegargli una volta di più che per lo svizzero la meravigliosa storia d'amore con la Diva di Maranello era bell'e finita.
Tanto che al Fuji, nel drammatico finalone nipponico, Clay non si dannò più di tanto nel vedere che Hunt stava rimontando e vincendo il mondiale d'un soffio, a fronte di un Lauda che aveva dato forfait...
Della serie, cara Ferrari, comunque vada, quale che potrà essere il tuo target del 2020, spera e fai in modo che Leclerc sia perfettamente in grado, al volante del suo bolide, di raggiungerlo da solo.
Perché dell'aiuto altrui, appunto proprio come accadde benignamente a Spa 2019, nel doman non v'è certezza. ●

LE ULTIME ANNATE PER I FERRARISTI RECENTI E I CAMPIONI DEL PASSATO ALLA CORTE DI MARANELLO

Anno	Nome	Posizione	Vittorie	Podi	Prime file	Pole	Punti	Vetture utilizzate
1953	Alberto ASCARI	1	5	5	8	6	34,5	500
1955	Giuseppe FARINA	5		3			10,33	555, (Lancia) D50, 625/555
1958	Mike HAWTHORN	1	1	7	8	4	42	Dino 246
1961	Wolfgang VON TRIPS	2	2	4	4	1	33	156
1962	Phil HILL	6		3			14	156
1966	John SURTEES (*)	2	2	4	5	2	28	312/66 / T81
1977	Niki LAUDA	1	3	10	2	2	72	312T2
1980	Jody SCHECKTER	19					2	312T5
1990	Nigel MANSELL	5	1	5	3	3	37	641, 641/2
1991	Alain PROST	5		5	3		34	642/2, 643
1999	Eddie IRVINE	2	4	9	3		74	F399
2005	Rubens BARRICHELLO	8		4			38	F2004 M, F2005
2006	Michael SCHUMACHER	2	7	12	9	4	121	248 F1
2013	Felipe MASSA	8		1	1		112	F138
2014	Fernando ALONSO	6		2			161	F14 T
2018	Kimi RAIKKONEN	3	1	12	5	1	251	SF71H

(*) Corre solo due gare per la Ferrari, quindi lascia il team per una disputa contrattuale e corre 7 GP con la Cooper

COMMIATI ROSSI DEI TOP DRIVER

Nella tabella riportiamo le ultime annate alla Rossa nella carriera dei suoi piloti più significativi, con i rispettivi risultati, oltre che modelli di vetture utilizzati. Da sottolineare che Hawthorn poi si ritirò, von Trips morì anzitempo in gara a Monza, Surtees fu licenziato e lo stesso Scheckter abbandonò le corse, così come (momentaneamente) Schumacher.
Manca Fangio, ferrarista solo nel vincente 1956

(A cura di Michele Merlino)



Le nuove regole del gioco

REGOLAMENTO FINANZIARIO, TECNICO E SPORTIVO: ECCO COME CAMBIANO GLI SCENARI ALLA LUCE DELLE DECISIONI DEL CONSIGLIO MONDIALE

Mercoledì 27 maggio il World Motor Sport Council ha approvato una vasta serie di cambiamenti al regolamento sportivo, tecnico e finanziario che avranno effetti concreti nell'immediato e in futuro. Con l'introduzione del Budget Cap è stato raggiunto un ambizioso obiettivo inseguito da tempo, che determina il limite di spesa massima annua e traccia i confini dell'investimento necessario a nuove forze per entrare nel Circus quando gli effetti della pandemia si saranno dissolti. C'è molto da raccontare scorrendo la lunga lista di cambiamenti che sono stati approvati via voto elettronico dal WMSC la scorsa settimana. Molte novità erano attese e sono destinate ad impattare in maniera significativa nell'evoluzione della Formula Uno già a partire dalla stagione che inizierà ai primi luglio a Spielberg. Cominciamo da quella più discussa, ovvero il Budget Cap. La lunga e snervante trattativa sulle nuove regole di natura finanziaria che la Formula 1 adotterà a partire dalla prossima stagione è finalmente terminata. Si è arrivati ad un punto di convergenza che ha soddisfatto tutte le parti in causa, che hanno votato unanimemente a favore della più recente proposta

di Alessandro Gargantini



che riduce il precedente obiettivo di spesa massima annua di 175 milioni di dollari, annunciato in occasione dello scorso Gran Premio degli Stati Uniti. A partire dalla stagione 2021 è stato approvato l'importo massimo di 145 milioni, che scenderà a 140 milioni nel 2022 e, infine, a 135 milioni per il triennio 2023-2025. Oltre a perseguire l'obiettivo di limitare i costi e salvaguardare la categoria alla luce della sfida portata dalla pandemia COVID-19, la definizione del Budget Cap è importante perché delimita i costi massimi che una nuova squadra o costruttore dovrà sostenere qualora, quando la situazione di crisi sarà risolta, avesse l'intenzione di entrare nel circus. È un elemento non trascurabile, per qualsiasi azienda interessata a fare un investimento, conoscerne e stimarne in anticipo i contorni soprattutto sotto l'aspetto finanziario. Non è un caso che il Presidente della FIA Jean Todt abbia prontamente benedetto l'annuncio dell'accordo, considerato *«un passo in avanti notevole per la Formula Uno e per la sostenibilità del Motorsport»*. Sul tenore delle cifre si erano create visioni contrapposte, con i team di prima fascia ancorati al limite annunciato lo scorso autunno quelli di centro classifica ancorata una cifra non superiore ai 100 milioni. Alla fine, si è arrivati ad un compromesso a metà strada, unanimemente accettabile senza che si arrivasse ad una situazione di rottura, anche considerando che la Scuderia Ferrari avrebbe potuto esercitare il potere di veto che ha nelle sue mani. L'accordo preso, che definisce costi e tempi, è accompagnato da una lunga serie di eccezioni che aprono la porta ad una serie di investimenti, tra i quali il compenso dei piloti, dei tre manager apicali e il marketing, che porteranno i top-team a raggiungere cifre assai più elevate. A poche ore di distanza dalla pubblicazione piuttosto sintetica del nuovo set di regole che abbracciano l'ambito finanziario, sportivo e tecnico, ci siamo focalizzati su quelle più rappresentative e sulle loro conseguenze pratiche. La determinazione del budget cap è infatti soltanto la punta dell'iceberg nel contesto di una serie di decisioni molto articolate e ricche di risvolti concreti già nelle prossime settimane.

TETTO MASSIMO DI SPESA A 145 MILIONI

A partire dalla prossima stagione è stato approvato l'importo massimo di 145 milioni che scenderà a 140 nel 2022 e a 135 per il triennio 2023-2025

Regolamento Finanziario (2021)

L'accordo sul Budget Cap è certamente la più popolare tra le decisioni ratificate il 27 maggio. Sin dal lontano 2008, dai tempi della recessione scaturita dal fallimento del colosso bancario Lehman Brothers, la Formula Uno si era data l'obiettivo di trovare un accordo volto a stabilire un limite alle spese. Di per sé, il limite di spesa incide in modo tangibile soprattutto sull'operatività di quattro squadre, visto che le restanti al momento non hanno capacità di investimento tali da raggiungerne i limiti. Ma è molto importante, per chi dovrà pagare il ticket per entrare nel Circus, conoscerne esattamente il costo. Come anticipato, è stata sensibilmente allungata la lista di eccezioni, ovvero delle spese che rimangono esterne al cap. A quelle già considerate lo scorso autunno a Austin, che comprendono il marketing, le trasferte e lo stipendio dei piloti e delle tre persone apicali della squadra, sono state aggiunte le spese destinate alla tutela dell'ambiente e alla salute dello staff. Sono fuori del cap anche gli aspetti salariali legati agli incentivi in caso di licenziamento e agli emolumenti corrisposti in tempo di congedi o malattia. Lo stesso discorso vale per i bonus di fine anno che vengono corrisposti in caso del raggiungimento degli obiettivi e, infine, le spese di intrattenimento pur con il limite di 1 milione di dollari americani. Spicca l'attribuzione di un valore fisso alle parti standard che vengono vendute ai team clienti. In questo modo si consente alle squadre di risparmiare evitando di progettarle e realizzare o, al contrario, di svolgere tali attività su incarico e per conto dei team di prima fascia, che potrebbero così sgravarsi di voci che concorrono a raggiungere il cap. La riduzione dei costi sovente porta a scelte dolorose quan-

do si parla di riduzione del personale. Nel caso di contratti di lavoro di diritto anglosassone, l'elevata flessibilità facilita le squadre inglesi. Non ha perso tempo la McLaren, che ha collegato ai nuovi limiti di spesa la decisione di tagliare settanta componenti dello staff dedicato alla Formula Uno. L'Amministratore Delegato Zak Brown ha parlato di decisioni che fanno male, ma che sono necessarie per garantire la continuità di una categoria che aveva raggiunto livelli non più sostenibili. La situazione della McLaren è in realtà più complessa, visto che la casa di Woking aveva già annunciato un piano di tagli da 1200 teste, circa un quarto del totale del suo organico. La pandemia ha certamente avuto un ruolo nel complicare la situazione finanziaria del costruttore inglese, ma sono numeri che destano certamente impressione. Se per quel che concerne i team più strutturati c'è l'intenzione e la volontà di ricollocare lo staff in esubero in altre aree, le scuderie più piccole avranno certamente maggiori difficoltà nel farlo.

Regolamento Sportivo (2020 – 2021)

La previsione di corse a porte chiuse è stata inserita nel Regolamento, con specifiche limitazioni per lo staff viaggiante al quale è stato assegnato un tetto di ottanta persone, di cui almeno sessanta aventi un profilo operativo. Inoltre, trenta minuti del secondo turno di prove libere potranno essere destinati alla prova di nuove specifiche degli pneumatici secondo un programma definito dalla Pirelli. Per quel che concerne le restrizioni a valere dal mondiale 2020, sono previsti limiti ai test aerodinamici e alle prove al banco delle Power Unit. Come anticipato, in ottica 2021 è stato inserito un meccanismo ad handicap per quel che concerne i test nella galleria del vento. Le scuderie avranno un numero di ore totali a disposizione che sarà inversamente proporzionale alla posizione nella graduatoria di campionato nella stagione precedente. La squadra vincitrice potrà fruire del 90% del totale di ore previste, mentre quella ultima classificata fino al 112,5%. L'obiettivo è quello di permettere a chi è indietro di recuperare, posto che abbiano il budget per farlo. I top team che hanno una maggiore capacità di investimento dovranno stare invece alla finestra. Per quel che invece concerne il 2022, anno nel quale entrerà in forza il nuovo Regolamento Sportivo, sono state introdotte delle misure - che vanno ad aggiungersi a quelle già approvate lo scorso 30 marzo dal MSWC - e che riguardano un limite nelle ore lavorative (coprifuoco), il numero di componenti utilizzabili in una stagione, il regime di parco chiuso e le verifiche.

Regolamento Tecnico (2020-2021)

Su una lunghissima lista di parti viene proibito ogni sviluppo nel 2020 e 2021. Non si potranno toccare, ad esempio, il telaio, il cambio, varie parti meccaniche (sistema raffreddamento, cerchi, freni, sospensioni, trasmissione) e legate alla sicurezza. Con un sistema a gettoni (token system) si potrà avere a disposizione un numero limitato di permessi d'intervento. Si parla di un numero molto limitato in condizioni di specifiche necessità. Sembra escluso il ricorso ai gettoni per attività in chiave competitiva. In aggiunta, quest'anno anche gli aggiornamenti alle Power Unit saranno limitati. Non ci sono limiti all'attività al simulatore. Nel 2021 sono previsti interventi sulla parte terminale del fondo al fine di ridurre la deportanza posteriore ed evitare di mettere eccessivamente sotto pressione gli pneumatici che, ricordiamo, anche nel 2021 saranno quelli del 2019. Questo, a meno che si debba ricorrere per cause di contingenza ad una nuova mescola, che sarebbe testata nell'apposita finestra di mezz'ora ritagliata nel



SVILUPPI CONGELATI

Ogni sviluppo delle monoposto nel 2020 e 2021 verrà congelato. Con un sistema a gettoni (token sistem) si potrà avere a disposizione un numero limitato di permessi d'intervento



> ...È STATO COMPIUTO UN PASSO IN AVANTI NOTEVOLE PER LA SOSTENIBILITÀ DELLA FORMULA UNO E DEL MOTORSPORT
>
> JEAN TODT

secondo turno di prove libere. Come ultimo aspetto, nel 2021 il peso delle monoposto salirà a 749 kg, soprattutto a causa delle difficoltà incontrare da diversi team a raggiungere l'attuale limite minimo di 746 kg. Ma quali saranno le conseguenze di questo ampio freezing che caratterizzerà questo mondiale ed il prossimo? In primis, sarà molto difficile ribaltare le gerarchie, data l'impossibilità di sviluppare la macchina.

Ci potrebbe essere il concreto rischio di assistere a due mondiali in fotocopia: chi è in vantaggio, rimarrà davanti a lungo. Nei pre-test di Montmelò, Mercedes e Red Bull erano apparse più in forma delle monoposto della Scuderia Ferrari, che rischia di trovarsi con le spalle al muro a causa degli sviluppi congelati. Ora sorge il dubbio che le Rosse si siano tirate un po' indietro al Catalunya, in attesa di sorprendere tutti a Melbourne. Proprio come aveva fatto la Mercedes l'anno scorso. Pre-tattica, dunque? Forse. Anche perché sarebbe difficile pensare al consenso unanime ricevuto dalla proposta di freezing. La verità la sapremo soltanto a Spielberg. Ancora una volta, forse. ●



di Paolo Filisetti

F.1, austerity tecnica

RIVOLUZIONE: DA SUBITO SVILUPPI CONTINGENTATI SU MOTORI E AERODINAMICA. NEL 2021 SI RIDURRÀ IL CARICO DEL 10%, AUMENTA DI 3KG IL PESO MINIMO

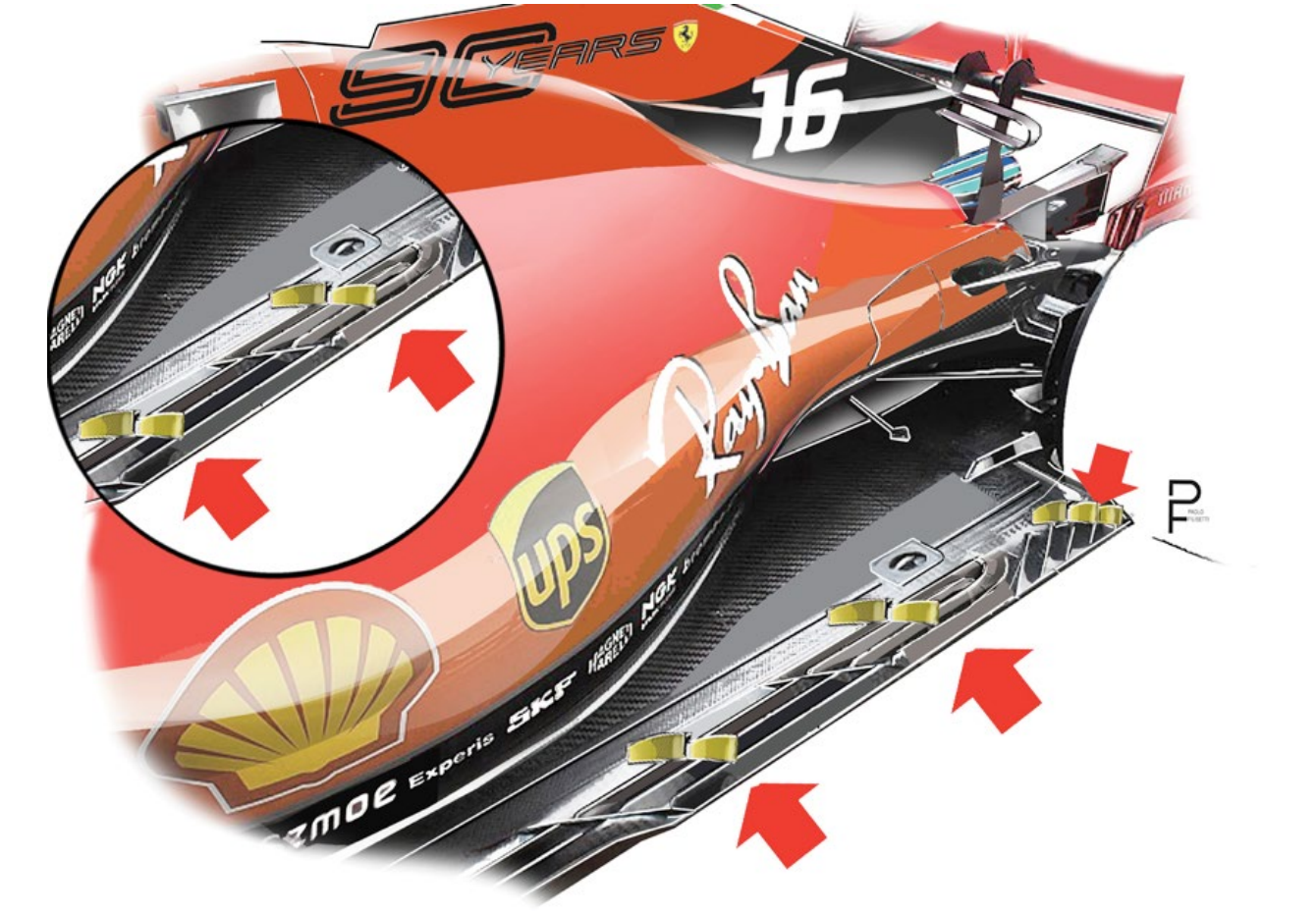
Austerity, domeniche a targhe alterne, sono parole che vi dicono qualcosa? Se si, significa che eravate già nati prima degli anni '70, quando a seguito della crisi del petrolio, l'allora governo italiano, introdusse la misura di consentire la circolazione festiva dei veicoli a targhe alternate, rispettivamente con cifra finale pari o dispari. Le misure ratificate Mercoledì scorso, dal Consiglio Mondiale dell'automobile, sono quelle scaturite a valle del Covid-19, in relazione al mutamento strutturale delle condizioni economiche mondiali, nel futuro a breve e medio termine, paradossalmente ricordano quei provvedimenti. Sono state approvate varie norme tecniche sportive e finanziarie che delineano il futuro della Formula 1 nei i prossimi anni. Si tratta di misure promosse in primis dal presidente FIA Jean Todt, accanto ovviamente al Formula Uno Group destinate a ridisegnare in modo profondo non solo il modello di business della F.1, ma anche conseguentemente e in parallelo i suoi contenuti tecnici. Sotto quest'ultimo profilo, infatti, è corretto considerare rilevante la decisione di congelare un ampio numero di componenti tra la stagione 2020 ed il 2021. Nel dettaglio le monoposto che si vedranno in Austria, costituiranno la base dell'omologazione per quanto concerne il telaio, il cambio, ed altre componenti meccaniche (esempio portamozzi). Non meno rilevante, l'introduzione di un sistema "a due gettoni" che di fatto permetteranno la realizzazione di un numero limitato di sviluppi, sulla base di specifiche esigenze tecniche di ciascun team. In pratica, per semplificare il concetto, le squadre dovranno scegliere le priorità più stringenti, senza di fatto poter coprire un intero spettro di problematiche sulla vettura. Evidente, quindi, la volontà di limitare la portata degli sviluppi nel corso di una stagione, riducendo così i costi. Si tratta, però, di una norma che in realtà potrebbe nascondere un'insidia che potrebbe di fatto collidere con l'intenzione di avvicinare le prestazioni tra le monoposto. Infatti, determinerebbe, quantomeno sulla carta, la possibilità di tradursi in uno status quo prestazionale, sulla base delle performance di inizio stagione. Ciò, in realtà, solo teoricamente, può ritenersi superato con l'introduzione del Balance of performance aerodinamico. Se è interessante rilevare che già da questa stagione è previsto un contingentamento delle ore al CFD (aerodinamica computazionale),con una riduzione che dovrebbe aggirarsi intorno al 15%, a partire dal 2021 sarà introdotto un BoP che riequilibrerebbe in termini di risorse aerodinamiche disponibili per ciascun team. Queste saranno inversamente proporzionali alla posizione di classifica alla fine di questa stagione. In pratica il team campione del mondo, potrà disporre del 90% delle ore in galleria del vento rispetto all'ammontare corrispondente al 100% di cui potrà disporre il quinto classificato. Il decimo potrà disporre invece del 112,5 percento. Nel 2022, il limite scenderà al 70% per il primo salendo sino al 115 per l'ultimo. Dato questo scenario dal 2021 in poi, per quanto concerne l'aerodinamica, non pare meno radicale il contingentamento dello sviluppo tecnico delle power unit. Già da questa stagione, infatti, si avrà una limitazione del numero di specifiche disponibili. In pratica, al di la del numero di esemplari consentito, che di fatto quest'anno resta invariato rispetto al passato, ovvero due sole unità se l'attuale stagione non dovesse contare più di quattordici gare, tre se le gare fossero di più, è consentito un solo sviluppo stagionale. Quindi la terza power unit sarà della stessa specifica della seconda. La norma resterà invariata nel 2021 e nel 2022. Ritornando all'aerodinamica, è importante sottolineare, che è stata prevista nella prossima stagione una riduzione del carico generato dal fondo pari al 10%, per ridurre l'escalation delle prestazioni, che in caso contrario avrebbe sottoposto le gomme Pirelli, che manterranno le costruzioni attuali, a maggiori sollecitazioni. Per raggiungere questo obiettivo, si modificherà la conformazione del fondo sulla base della vista in pianta, specificamente nella sezione a monte delle ruote posteriori. Si dovrebbe quindi assistere ad una forte semplificazione soprattutto nelle aree periferiche ora caratterizzate da complesse serie di soffiature e profili a coltello. Lo studio a livello di microaerodinamica risulterà di molto limitato, in una specifica area su cui negli ultimi anni si era concentrata l'attenzione degli aerodinamici. Non trascurabile, l'incremento di 3Kg, del peso minimo, per consentire l'adozione di materiali meno "esotici" nelle componenti "open source", ovvero quelle parti sviluppate in modo condiviso tra i team, considerate non tangibili differenziatori di performance. Nell'ambito delle componenti condivise (Transferable Components-TCR) risulta rilevante l'applicazione e la specificazione in dettaglio dei Valori Nozionali. Ovvero, l'insieme delle conoscenze per la loro progettazione. In pratica, la definizione corretta dei VN, permetterà ai team con meno risorse di non dover progettare , sviluppare e realizzare le parti definite TCR, e nello stesso tempo, precludere la possibilità di "flipping", ovvero che un team minore diventi fornitore di un top team, con l'intento di aggirare il budget cap. ●





SEMPLIFICAZIONI NELLA ZONA PERIFERICA DEL FONDO DAL 2021

SI NOTA, NEI VARI DISEGNI, LA COMPLESSITÀ DELLA ZONA PERIFERICA DEL FONDO DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI CONDIVISA DA TUTTE LE MONOPOSTO. NEL 2021, SARÀ SEMPLIFICATA. CAMBIERÀ, INFATTI, LA SUA CONFORMAZIONE NELLA VISTA IN PIANTA, CON L'ELIMINAZIONE DI PROFILI AGGIUNTIVI E SOFFIATURE CHE ADESSO LA CARATTERIZZANO. IN QUESTO MODO, RIDUCENDO L'EFFICACIA DEL SIGILLO PNEUMATICO CHE L'ATTUALE CONFIGURAZIONE GENERA, DIMINUIRÀ IL CARICO PRODOTTO DAL DIFFUSORE. SI RIDUCE QUINDI LO STRESS INDOTTO SUI PNEUMATICI CHE, COME NOTO, ADOTTERANNO LE STESSE COSTRUZIONI ATTUALI, NON RENDENDO NECESSARIO UN ECCESSIVO INCREMENTO DELLE PRESSIONI DI GONFIAGGIO.



Massa spinge Vettel in Mercedes

FELIPE A CUORE APERTO: «SE A SEBASTIAN SI PRESENTASSE L'OPPORTUNITÀ DI ANDARE NEL TEAM CON LA STELLA, FOSSI IN LUI, UN TENTATIVO LO FAREI. SAREBBE UNA GRANDE SFIDA, MA CON HAMILTON GIÀ PRESENTE IN SQUADRA DIFFICILE PRENDERE IL RISCHIO DI SCHIERARE DUE PUNTI»

di Alessandro Bucci

Lontano dalla pista da tre mesi causa sospensione del campionato FE 2019-2020 dovuta alla pandemia Covid-19, l'ex pilota Ferrari Felipe Massa ha colto l'occasione per tornare in Brasile (San Paolo) a riscoprire le sue origini e a trascorrere molto tempo con i familiari nella casa di periferia dove tutto ebbe inizio. Il passaggio momentaneo alle corse virtuali FE non ha galvanizzato il paulista, impegnato nell'allenamento intensivo fisico e mentale in vista della ripresa delle ostilità reali. Il Coronavirus ha stravolto lo scenario globale del motorsport, fornendo l'occasione ai piani alti del Big Circus per riscrivere le regole future della massima serie. Un passaggio per certi versi obbligato secondo Massa, uscito dal dorato mondo F.1 nel 2017, ma ancora molto attento nei confronti della categoria che lo ha visto laurearsi vice Campione del Mondo 2008 con Ferrari cogliendo 11 vittorie e 16 pole position nell'arco della sua carriera. Quanto al presente in FE, Felipe è determinato a riscattare un inizio di stagione molto difficile con Venturi, la seconda spesa nel team monegasco.

- Felipe, come hai vissuto lo scoppio della pandemia?

«Sai, è stata una sensazione strana. Non capivamo bene ciò che stava accadendo, ma era chiaro si trattasse di qualcosa di molto serio. L'epidemia è iniziata in Cina colpendo in seguito l'Europa, sino a diffondersi in tutto il mondo venendo classificata come pandemia. L'Italia è stata tra i Paesi che hanno sofferto di più purtroppo e la cosa mi ha toccato molto, dato il mio legame con essa. L'aggravarsi della situazione a livello globale mi ha spinto a tornare in Brasile ad inizio marzo, per stare assieme alla famiglia. In quel momento c'erano pochissimi casi nella nostra Nazione, ma sfortunatamente abbiamo assistito al diffondersi del Covid-19 in tempi rapidi. In Brasile il processo è iniziato in ritardo rispetto ad altri Paesi e, purtroppo, ha coinvolto milioni di persone sin ora. A soffrire maggiormente è stato il ceto meno fortunato, con tanta gente costretta ad andare al lavoro nonostante la situazione di forte emergenza sanitaria. Ci sentiamo tutti impotenti dinanzi alla pandemia: una situazione molto strana, simile a un film di fantascienza».

- Il campionato di Formula E riprenderà dopo l'estate oppure si concluderà anzitempo senza vincitore?

«La prima che hai detto e ritengo sia anche giusto. In questo momento sarebbe prematuro riprendere, ma tra qualche mese probabilmente avremo una condizione di 'normalità'. Ricordiamo che la stagione FE è sempre iniziata a fine anno culminando nella prima metà di quello successivo. Ragion per cui il tempo per concludere il campionato 2019-2020 c'è, correndo sino a ottobre/novembre per intenderci».

- Il team Rokit Venturi racing come ha gestito il lockdown?

«Hanno lavorato tutti da casa e continuano a farlo. A fine maggio molte persone stavano pensando di tornare a lavoro, ma sarebbe stato ancora

> *LA FERRARI HA SCELTO SAINZ E NON RICCIARDO: LO SPAGNOLO È UN PILOTA MOLTO VELOCE MA È DIFFICILE DIRE SE POTRÀ IMPENSIERIRE LECLERC*
>
> FELIPE MASSA



IN F.1 11 VITTORIE E 16 POLE POSITION

Classe 1981, il brasiliano Felipe Massa corre attualmente con la Venturi in F.E. In Formula Uno ha corso dal 2002 al 2017 ottenendo 11 vittorie, 41 podi, 1167 punti, 16 pole e 15 giri veloci

prematuro farlo. Siamo tutti in attesa di sapere che decisioni prenderanno i governi per capire come muoverci. In questo periodo mi sono sentito spesso con la squadra comunque».

- Come ti sei allenato in questi mesi?

«Innanzitutto, ho svolto giornalmente molta preparazione fisica, in particolare interagendo 'virtualmente' con il personal trainer. Ho passato i primi due mesi del lockdown nella casa dei miei genitori, nel 'countryside' di San Paolo. Lì è dove sono cresciuto e ho vissuto sino a 16 anni, prima di trasferirmi dal Brasile. È stato molto bello e simpatico tornare dove tutto è iniziato, trascorrendo molto tempo con i miei familiari e i loro cari. Attualmente sono nel mio appartamento di San Paolo con moglie e figlio e mi sto allenando molto. Sono davvero soddisfatto!».

- La F.1 ha commesso un errore andando in Australia?

«Non credo si possa parlare di errore. La F.1 ha fatto un tentativo e purtroppo è andato male. Si trattava della prima corsa della stagione per la serie e il governo australiano non aveva ancora fornito indicazioni precise, essendo l'epidemia ancora agli inizi. In FE ad esempio abbiamo corso a Marrakech, ma erano già stati disputati alcuni Eprix. Dopo la tappa in Marocco il campionato è stato giustamente fermato. Il ritorno a casa da quell'appuntamento è stato problematico, perché c'era tanta preoccupazione e molte persone viaggiavano già con la mascherina. In aeroporto, a Nizza, mi chiedevo se avessi dovuto fare il test, ma la situazione era più calma di quello che si poteva immaginare 'fortunatamente'».

- Pensi che Ferrari abbia fatto bene a puntare su Leclerc?

«Per motivi che non conosciamo sino in fondo Vettel e Ferrari hanno deciso di non proseguire dopo questo anno. Entrambe le parti hanno convenuto fosse meglio così, ma questo fa parte della vita. Successe anche a me, quando il contratto per il 2014 non fu rinnovato dopo il 2013 in Ferrari. All'epoca era cambiata la direzione del team, i loro obiettivi, ecc. Tornando al presente, in molti pensavano fosse Daniel Ricciardo il sostituto ideale di Seb, perché era il candidato più quotato e con maggior esperienza e risultati nel palmarès. Non so se Daniel e Ferrari si siano confrontati, ad ogni modo il Cavallino ha scelto Sainz Jr e non ci resta che vedere come si comporterà la nuova line-up piloti. Lo spagnolo è un pilota molto veloce, ma è difficile dire se potrà impensierire Leclerc».

- Vettel è stato criticato eccessivamente secondo te?

«In buona parte, sì. Sebastian è un pilota che rispetto tantissimo perché ha dimostrato di avere molto talento nel corso della sua carriera. È vero che Vettel non ha vinto il campionato in Ferrari, ma non dimentichiamo che quell'obiettivo non è stato mancato solo dal campione tedesco. Credo che Seb in questi anni non abbia avuto la vettura al 100% per potersi laureare Campione del Mondo. Ferrari è dal 2008 che non vince il titolo Costruttori, tra l'altro all'epoca la line-up era composta dal sottoscritto e da Kimi Raikkonen (sorride). Tornando a Vettel, il tedesco ha esordito in Ferrari affiancato da Iceman e ogni anno ha dimostrato di essere lui la prima guida. Seb ha firmato grandi vittorie con il Cavallino e in molti sembrano averlo dimenticato. Purtroppo Vettel ha commesso anche errori consecutivi in fasi delicate delle stagioni 2017 e 2018, penso in particolare all'uscita di pista ad Hockenheim, ma Seb non ha avuto per le mani vetture come le Ferrari del 2002 o 2004 per intenderci, senza concorrenza fondamentalmente. Credo che Sebastian abbia svolto un bel lavoro alla Rossa, oltretutto è il pilota Ferrari che ha vinto e marcato più punti negli ultimi anni».

- Che futuro vedi per il tedesco in Formula Uno?

«Guarda, se a Vettel si presentasse l'opportunità di approdare in Mercedes, fossi in lui, un tentativo lo farei. Sarebbe una grande sfida, oltretutto tutti i piloti vorrebbero vantare di aver corso anche nel team tedesco nell'arco della carriera. Tuttavia, con Lewis Hamilton ancora confermato, penso che difficilmente la scuderia tedesca correrà il rischio di



> **VETTEL NON HA VINTO IL MONDIALE IN FERRARI MA NON DIMENTICHIAMO CHE ANCHE ALTRI HANNO FALLITO...**
>
> FELIPE MASSA

VICECAMPIONE DEL MONDO CON LA FERRARI NEL 2008
Felipe Massa ha corso per la Ferrari dal 2006 al 2013. Con la Scuderia ha ottenuto 11 vittorie (tutte quelle che è riuscito a ottenere nella sua carriera in Formula Uno) ed è stato vicecampione del mondo nel Mondiale 2008

avere due prime punte. Pensiamo, ad esempio, alla lunga lotta interna tra Lewis e Nico Rosberg. Tornando a Seb, penso che per lui avrebbe senso continuare solo in un top team in Formula Uno e probabilmente prenderà una decisione nella seconda parte dell'anno».

- Che ne pensi dell'introduzione del budget cup differenziato?

«Penso fosse inevitabile, a maggior ragione in seguito alla pandemia. Abbiamo visto squadre spendere 400-500 milioni per arrivare a metà gruppo con grandi difficoltà e questo non ritengo sia positivo. Un maggior equilibrio tra le forze in campo può aumentare la competizione, generando più sfide e favorendo maggiormente il recupero dei team meno competitivi. Quando si verificano incidenti o episodi gravi la storia insegna che le regole vengono modificate e non tutti i mali vengono per nuocere. Chissà che la pandemia non abbia portato a modifiche utili per un miglioramento futuro».





- In F.1 hanno tutti la testa molto dura però…

«Vero, i cambiamenti sono sempre stati vissuti difficilmente nel Big Circus, perché molte squadre hanno il diritto di prendere decisioni importanti. Tuttavia diversi team sono in grandi difficoltà economiche e hanno perso molti dipendenti, quindi non sarà possibile restare immobili. Forse è davvero il momento giusto per operare importanti e grandi cambiamenti in ottica futura».

- Chi vedresti bene in Renault al posto di Ricciardo?

«Sarebbe bello un ritorno di Fernando Alonso, soprattutto per il bene della F.1. Tuttavia non sono sicuro possa essere la mossa giusta per lui, soprattutto perché non è chiaro quanto sarà competitiva la vettura. Un altro nome a cui penso è quello di Vettel».

- Hai sentito 'Nando in questi mesi di lockdown?

«Sì, per un video dedicato ai piloti giovani kart. È stata una collaborazione carina, ma non abbiamo toccato argomenti scottanti (ride)».

- Torniamo alla Formula E: come hai preso il passaggio momentaneo alle sim race?

«Professionalmente parlando, ho sempre lavorato al simulatore consapevole dell'importanza che ha lo sviluppo tecnico della macchina per l'intera squadra. Il simulatore, inoltre, è sempre stato un prezioso alleato per noi piloti quando ci troviamo a dover imparare nuovi circuiti. Tuttavia, le sim race sono altra cosa. Il modo di guidare è molto diverso dalla realtà e ti misuri con driver giovanissimi che passano

> MI FAREBBE PIACERE UN GIORNO RIVEDERE MICHAEL SCHUMACHER IN PISTA E NON CI RESTA CHE PREGARE PER LUI E PER I SUOI CARI
>
> FELIPE MASSA



FELIPE SOLDATO DI VENTURI IN FE
Sopra Massa in azione con la Venturi in Formula E categoria che frequenta dal dicembre 2018. Nella serie elettrica ha ottenuto 38 punti e una volta è salito sul podio. A destra Felipe assieme a Susie Stoddart, responsabile del team e il compagno di squadra Edoardo Mortara

anche 10 ore al giorno alla postazione sim race. Diventa molto difficile, dunque, misurarsi ad armi pari se si ha una famiglia da portare avanti ad esempio (ride di gusto)».

- Certo che Abt l'ha combinata davvero grossa…

«Sono rimasto molto deluso dal suo comportamento. Si trattava di un evento di beneficenza e non stavamo giocando tra amici. Tutti i piloti ufficiali hanno corso, nonostante alcuni di loro abbiano faticato molto. Penso a me e a Lucas Di Grassi, ad esempio. Entrambi abbiamo potuto dedicare meno tempo alle sim race rispetto ad altri concorrenti. Abt s'è comportato slealmente e non dimentichiamo che lavora per una multinazionale (Audi). Tante persone lavorano per essa e come in tutte le grandi realtà esistono molte regole da rispettare in termini di disciplina. Chiaramente per Daniel è stata dura accettare il licenziamento e mi dispiace per lui. Credo si sia pentito per ciò che ha fatto, ma oggi più che in passato scherzare con le nuove tecnologie può essere molto rischioso e portare a gravi conseguenze».

- Che notizie hai sulle condizioni di Michael Schumacher?

«Sta vivendo una situazione molto complicata e sono al corrente delle sue condizioni, ma per una questione di rispetto nei confronti della sua famiglia preferisco non sbottonarmi. Ho un rapporto stretto con Michael e sarebbe come tradire un amico. Mi farebbe piacere un giorno rivedere Schumi in pista e non ci resta che pregare per lui e per i suoi cari». ●



19 Gp e 16 circuiti

MANCA UN MESE E MEZZO AL PRESUNTO VIA DEL MONDIALE F.1 COL GP DI AUSTRIA. ECCO LA BOZZA DEL CALENDARIO CHE SARÀ RATIFICATO IN QUESTI GIORNI

di Alessandro Gargantini

Manca un mese e mezzo all'inizio del mondiale, che scatterà il 5 luglio a Spielberg e resterà sulla pista della Stiria anche il fine settimana successivo, quando si disputerà un secondo Gran Premio che difficilmente esprimerà valori diversi da quello precedente. Una scelta obbligata, data la priorità di recuperare il numero maggiore di corse possibile e di contenere al massimo i costi, un doppio obiettivo alla portata di mano con due corse fotocopia al Red Bull Ring. Non si può andare troppo per il sottile ora, è importante che il numero dei Gp salga e, soprattutto, che si inizi a correre. La Federazione ha condiviso con le squadre un primo draft di un calendario che al momento conta diciannove appuntamenti e sedici diversi autodromi.

A inizio giugno ufficializzate le corse in Europa

Ci si attende che il primo blocco di corse in Europa venga ufficializzato nei primi giorni di giugno. Se le date delle prime due corse in Austria sono salde, non c'è ancora alcuna certezza sulla seconda destinazione. Budapest potrebbe essere una destinazione logisticamente ideale, che consentirebbe di correre già il fine settimana successivo alle due corse al di Spielberg. Dopo una settimana di pausa, si andrebbe a Silverstone, dato che il governo inglese sembra possa rivedere le sue posizioni intransigenti e si sono aperti dei margini di trattativa per disputare la corsa nel Northamptonshire l'ultimo fine settimana di luglio ed il primo d'agosto. La pista inglese potrebbe anche trovare una collocazione in calendario nei mesi autunnali. In questo momento, le date di riferimento per la disputa di un doppio Gran Premio sono i 2 ed il 9 agosto.

Dubbio Hockenheim o Silverstone

Se in Inghilterra le stanno provando tutte per salvare la corsa di Silverstone, sostenuta da Boris Johnson, anche in Germania ci stanno prendendo gusto e danno per certa una doppia data a Hockenheim,



IN CATALUNYA A FERRAGOSTO
Leclerc in azione durante i test prestagionali sulla pista di Montmelò. In Spagna secondo la bozza di calendario il Gp dovrebbe andare in scena il 16 agotpo

che pareva definitivamente uscita dal giro dopo la corsa del 2018 ed invece si è ritrovata al centro dell'attenzione. Le storiche tribune del Motodrom, anche se un po'obsolete, ogni volta che sembra siano state abbandonate definitivamente finiscono per ripresentarsi nel destino della massima serie, quasi ne fossero un irrinunciabile simbolo. La pioggia sulla quale era scivolato Vettel nel 2018 sembrava aver definitivamente spento la passione per la Formula 1 del pubblico tedesco, rassegnato a rimanere senza una corsa di casa. Seppur con toni minimalistici e sommessi, la pista del Baden-Wurttemberg potrebbe ripresentarsi all'attenzione generale e ospitare un gran premio o ad inizio stagione o nella seconda metà del calendario, soprattutto se persistessero i problemi sanitari che mettono a rischio le corse in programma in America. La posizione al fianco dell'Autostrada le vie d'accesso obbligate e una viabilità ben tracciabile rappresentano altre frecce dell'arco della circuito tedesco, che ospiterebbe senza alcun problema una doppia corsa a porte chiuse. I responsabili della pista tedesca hanno chiesto a Liberty Media di avere la conferma il prima possibile, anche perché devono ci vorrà un po' di tempo per riassettare una struttura che non ha più ospitato corse di rilievo dallo scorso agosto. La cittadina tedesca ha già fornito il proprio assenso alla disputa della corsa, che ha un appoggio anche dal punto di vista politico anche perché i contagi nella zona sono molto limitati. Inoltre, non serviranno piani specifici per il traffico e sarebbe molto semplice controllare il flusso degli addetti ai lavori, dato che le vie d'accesso sono poche ed obbligate. Se sarà possibile rispettare, come ci si attende, le prescrizioni sanitarie la corsa tedesca avrebbe già tutte le autorizzazioni necessarie per disputare la corsa. Hockenheim sembra anche perfetta per costituire il piano B qualora un gran premio dovesse saltare. Per quel che concerne la legge tedesca, c'è l'obbligo di disputare gli eventi sportivi a porte chiuse fino alla alla fine di agosto.

Barcellona a metà agosto

Per Barcellona si parla ancora di una data in agosto, il sedici, mentre le due corse finali del primo blocco europeo saranno a fine agosto Spa, che precederà Monza. In questo momento non si hanno grossi riscontri dalle due piste eurasiatiche, mentre dati positivi arrivano da Giappone, Cina e Vietnam, che dovrebbero ospitare un trittico di corse prima del blocco finale di tre corse che si disputeranno a Sakhir, in doppia data, e Yas Marina. Come già annunciato, nello schedule non c'è Singapore. I lavori di allestimento del tracciato cittadino asiatico sono troppo onerosi e richiederebbero troppe energie.

CALENDARIO PROVVISORIO 2020
5 luglio - Spielberg
12 luglio - Spielberg
19 luglio - Budapest
2 agosto – Hockenheim/Silverstone
9 agosto – Hockenheim/Silverstone
16 agosto - Montmelò
30 agosto - Spa
6 settembre – Monza
20 settembre Baku
27 settembre Sochi
4 ottobre Shanghai
11 ottobre Suzuka
25 ottobre Austin
1 novembre Mexico City
8 novembre Interlagos
22 novembre Hanoi
29 novembre Sakhir
6 dicembre Sakhir
13 dicembre Yas Marina



Deviatori di flusso

ecco tutta la verità

LA GENIALE TROVATA CHE COMPARVE SULLA 641/2 DI MANSELL E PROST RACCONTATA DA LUIGI MAZZOLA ALL'EPOCA INGEGNERE DI PISTA DELLA FERRARI

di Antonio Granato

Guardando alla storia della Formula Uno, molto spesso si crede e si racconta che le novità tecniche più importanti e significative della massima serie automobilistica siano state opera dell'ingegno d'oltre confine o, per essere più precisi, d'oltre manica. Frequentemente ci si scorda di quando invece, a dar vita a soluzioni tecniche brillanti siano stati degli italiani e come, per la maggior parte delle volte, gli autori e gli inventori, non vengano neanche citati e resi noti.

Tra le tante innovazioni italiche poco evidenziate e che hanno segnato per un periodo lo sviluppo e le tendenze progettuali delle monoposto, ci sono sicuramente, quei particolari deviatori di flusso che nella stagione 1990 comparvero sulla 641/2 guidata da Alain Prost e Nigel Mansell.

Una soluzione tecnica aerodinamica che, come ci ha raccontato l'Ing. Luigi Mazzola, all'epoca ingegnere di pista Prost, fece compiere alla vettura di Maranello un salto prestazionale che ebbe dell'incredibile.

«*Se io vi racconto il test che facemmo al Paul Ricard su quegli elementi, fu uno dei momenti più incredibili di tutta la mia carriera in Formula Uno, come step di performance, che ho vissuto in un'unica sessione di test. Perché dalla galleria del vento* – continua l'Ing.Mazzola - *venivano fuori delle indicazioni che ci suggerivano di tirare giù di circa 6 gradi d'ala: si tratta di una quantità infinita! Considerate che un foro d'ala è un quarto di grado. In quel caso parlavamo di 6 gradi!!!*».

Fu, infatti, in occasione di un test a Le Castellet che la Ferrari capì realmente di avere un'arma che avrebbe potuto ribaltare i valori in pista visti fino a quel momento nel campionato 1990. Gli aerodinamici della Galleria del Vento di Maranello avevano dato delle indicazioni agli uomini in pista che, per certi aspetti, potevano sembrare anche esagerate e fin troppo ottimistiche. Ma Mazzola e Prost con il team di tecnici al seguito in quella giornata sul circuito francese, capirono molto presto che le indicazioni erano invece assolutamente reali e ben poco esagerate.

Prost, infatti, ogni volta che scese in pista, con la monoposto dotata della nuova soluzione, rientrava subito dopo al box, chiedendo di scaricare sempre più le ali. Intervento dopo intervento, si arrivò a scaricare l'ala anteriore di ben 24 fori, proprio l'equivalente di 6 gradi, come era stato indicato dagli uomini della galleria del vento. Sulle paratie delle ali, infatti (ancora oggi sono presenti), si possono notare dei fori che servono per fissare il



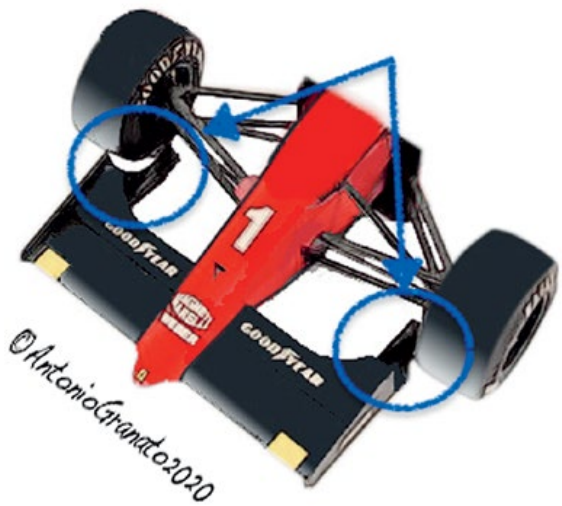
flap alla paratia laterale con l'angolo d'incidenza che si preferisce. Nel caso di questo test si arrivò praticamente a scaricare al minimo l'ala (utilizzando l'ultimo foro più in basso) visto l'incremento di carico che la nuova invenzione aerodinamica garantiva sull'asse anteriore. Oltretutto, il cospicuo incremento di carico all'anteriore, per effetto "leva", portò i tecnici a bilanciare il posteriore, aumentando l'incidenza alare e il carico aerodinamico. Si poté, quindi aumentare molto il carico complessivo ma senza essere troppo penalizzati dal drag totale.

Tutto ciò permise alla 641/2 di cominciare letteralmente a "volare" ed ottenere una tripletta nei Gp del Messico, di Francia e Gran Bretagna che cambiò letteralmente il mondiale di Alain Prost, consentendogli di lottare contro la McLaren di Ayrton Senna fino all'epilogo di quella dannatissima prima curva di Suzuka.

Come si ottenne quell'incremento di carico spaventoso? In che modo questi deviatori, dalla forma vorticosa, crearono le condizioni per renderle così favorevoli aerodinamicamente?

L'idea avuta dai tecnici aerodinamici italiani della galleria del vento di Maranello, coordinati da Enrique Scalabroni e Steve Nichols, consisteva nell'applicare due profili nella parte bassa dell'estremità alare anteriore con la finalità di deviare ed eliminare le turbolenze negative create dalle gomme anteriori. Grazie a dei vortici generati da questi nuovi elementi si puliva quella zona che avrebbe disturbato tutto il resto del corpo vettura. Inoltre queste paratie riuscivano ad eliminare anche le turbolenze che l'ala anteriore stessa generava subito dietro di se data dall'incidenza pronunciata dei flap. Eliminato di fatto quel muro d'aria che "frenava" la vettura, si riusciva ad accelerare lo scorrimento dei flussi, sopra e sotto l'ala, ottenendo quell'incremento di carico che aveva sbalordito i tecnici Ferrari. Tutto ciò consentiva, inoltre, di far passare sotto il fondo (all'epoca piatto e non ancora scalinato) un flusso d'aria decisamente più pulito e quindi più efficiente.

Una trovata geniale dei tecnici di Maranello che trovarono il modo di muoversi verso un incremento di carico eccezionale ma allo stesso tempo con una diminuzione di carico altrettanto importante. Una sintesi perfetta e vincente e che rese la 641/2, sui tracciati, da medio alto carico. ●



INVENZIONE TRICOLORE
Ecco come funzionavano i deviatori di flusso sulle Ferrari di Mansell e Prost nel corso della stagione 1990: fu una vera e propria invenzione tricolore



Mansilla, da Ayrton alla vera avventura



IL VELOCISSIMO PILOTA ARGENTINO SFIDA DURAMENTE SENNA IN F.FORD NEL 1981, POI PASSA IN F.3 E IN F.2, PROVANDO LA MCLAREN F.1. LA GUERRA DELLE FALKLAND LO BLOCCA E LUI MIGRA NEGLI USA, IN CAN-AM E INDYCAR, MA SMETTE DOPO UN BRUTTO CRASH A SANAIR. POCO DOPO CAMBIA VITA E VIENE RAPITO IN LIBERIA, DURANTE LA GUERRA CIVILE, POI DIVENTA CERCATORE D'ORO E DIAMANTI, NELLA GIUNGLA. IL RESTO SCOPRITELO NELLE PAGINE CHE SEGUONO...

di Mario Donnini

Enrique "Quique" Mansilla resta un talento incompiuto nella storia dell'automobilismo. Argentino di Buenos Aires, classe 1958, sale agli onori della cronaca quale primo, grande, anzi, acerrimo rivale di Ayrton Senna in monoposto.
E resta protagonista di una storia di vita incredibile, a oggi mai raccontata nei dettagli e tale da sembrare scritta da Hugo Pratt, il papà di Corto Maltese, tanto è ricca di cuore, coraggio, avventura allo stato puro e spirito da gentiluomo di fortuna d'inizio '900. Ma con lui le presentazioni non servono. Parlano la carriera svolta, partendo da zero, e una vita vissuta rischiando sempre e comunque, passo dopo passo. Da qui in poi scoprirete come. Prego, Quique...

«*Tutto comincia una mattina di pioggia del 1968, sul circuito di Buenos Aires, quando, a dieci anni d'età, per la prima volta in vita mia assisto a una corsa da spettatore. Amore a prima vista. Mai dimenticherò il suono vibrante di quei motori, con le macchine che sfrecciavano ad alta velocità. Eredito la passione infinita per le corse da mio padre, ma per motivi di budget non ho la possibilita di correre in kart. In sintesi, nel 1976 sono solo uno dei tanti ragazzi mezzi matti in giro per le strade di Buenos Aires, a bordo di una Fiat Seicento*».
La svolta quando? «*Nel 1977, a 19 anni, parto militare e nei momenti di pausa consumo racing magazine: l'argentino Corsa, Autosport inglese e*





A MALLORY PARK 1981 IN F.FORD 1600 ECCO LA LITIGATA EPOCALE TRA MANSILLA E AYRTON

Senna: ***«Ehi, ma sei scemo? Argentino di m*, com'è possibile che mi hai fatto quel che hai fatto?»***

Mansilla: ***«Stai attento, non ci provare a toccarmi e impara a perdere, coglione!»***

Senna: ***«Guarda che ti rompo il muso, idiota! Chi m* credi di essere?!».***

Mansilla: ***«Non mi sfiorare, sennò ti spacco la faccia, toglimi le mani di dosso o… ».***

Benamo (pilota di F.Ford): ***«Dai, Smilzo*** **(ossia Mansilla, ndr)** ***stai calmo! E tu Ayrton, basta, togliti!».***

Firman (team manager): ***«Stop! Stop! Dico proprio a voi! Non mi sentite?!».***

Benamo a Rinland (ingegnere): ***«Sergio, prendi Ayrton e portalo subito via!»***

il vostro Autosprint. Un giorno proprio su Corsa leggo un annuncio di una scuola di pilotaggio che mette in palio un posto gratuito al miglior allievo selezionato. Così, dopo averne parlato coi miei genitori, decido di farmi avanti. In poche parole nel 1978, a fine estate, che in Argentina è in marzo, comincio a frequentare i primi corsi di guida veloce e subito vengo notato dal responsabile della scuola, che si complimenta per le mie capacità in pista! Dal punto di vista puramente sportivo, è un periodo d'oro, quello».

Certo, l'Argentina sta per ospitare i mondiali di calcio. *«Che vinceremo, battendo l'Olanda, in finale. Nel frattempo, il nostro connazionale Carlos Reutemann sta andando bene in F.1 e, grazie all'accresciuto interesse per il Motorsport, la scuola di pilotaggio che sto frequentando si accorda con uno sponsor di tabacco per finanziare un premio che consiste nel frequentare in Inghilterra un corso alla famosa International Racing School di Jim Russell, nel marzo 1979. Be', lo vinco. E, una volta lì, mi ripeto, risultando l'allievo più veloce e consistente. Questo mi fa ammettere a un nuovo corso, nel novembre successivo, dove me la gioco con 127 ragazzi e ancora una volta risulto il migliore. Stavolta il premio è partecipare a sei gare di F.Ford nel 1980, nel Jim Russell Racing Team, sfidando i migliori che al tempo sono Moreno, Palmer, Boesel e tanti altri. Ormai vivo in Inghilterra, in un villaggio chiamato Downham Market, nel Norfolk, dividendo l'alloggio con diversi giovani piloti. Sto andando avanti senza avere un soldo in tasca. In gara vado bene, piazzandomi costantemente dal*

QUELLA FORTE RIVALITÀ TRA SENNA E MANSILLA
Sopra, i tre moschettieri piloti ufficiali Van Diemen nella F.Ford 1600 nel 1981: da sinistra, il messicano Alfonso Toledano, il brasiliano Ayrton Senna e l'argentino Enrique Mansilla. A lato, una spiegazione in atto tra rivali e, in alto, la celeberrima immagine della quasi-rissa tra Ayrton e Mansilla. Nell'altra pagina, la solita, torrida sfida in pista Argentina-Brasile tra "Beco" e il coriaceo pilota di Buenos Aires



7° al 4° posto e vincendo occasionalmente… Tanto che alla fine mi chiama per un test ufficiale la Van Diemen. Provo la macchina di Moreno e vado forte, perché mi fanno subito firmare un contratto. Il 1981 inizia nel top team della categoria, in cui corro insieme al messicano Alfonso Toledano, ma…».

Oddio, sta per entrare in scena Senna, vero? «*Ascolta bene: una fredda mattina di febbraio un ex pilota del team, arrivato in F.1, ovvero Chico Serra, porta alla Van Diemen un ragazzo brasiliano molto raccomandato da Emerson Fittipaldi. Il nostro boss, Ralph Firman, ci chiede se io e Toledano abbiamo niente in contrario al fatto che al nostro team si possa unire un certo Ayrton Senna Da Silva. Io e Alfonso ci guardiamo e ridacchiamo, sottovalutando clamorosamente la cosa:* "Okay! È un debuttante, lo batteremo senza sforzo…"».

Mai giudizio fu più affrettato e impreciso, col senno di poi. «*La stagione progredisce e Ayrton mostra il suo talento. E comincia a crescere la tensione con me, perché lui dal kart sta importando tra le monoposto un modo di correre molto, molto aggressivo. Al punto che quasi in ogni gara rischiamo di toccarci e qualche volta succede. Tutto questo fino al pomeriggio di Mallory Park, alla curva Gerard, quando ci tocchiamo davvero e io ho la meglio, tanto che vado a vincere*».

E il casino tra voi quando succede? «*Dopo il podio. Ayrton è furioso con me per l'incidente e per la lotta al coltello, cosa che in realtà accade praticamente da diverse corse. Ma stavolta si trascende, Keith Sutton scatta una foto che passa alla storia delle corse e il caso esplode. Lui mi attacca, dicendo che l'ho buttato fuori all'ultimo giro, cosa non vera, perché quella è solo un'altra dura corsa in cui alla fine vinco io*».

E dopo la celeberrima lite cosa accade? «*Firman, boss della Van Diemen, ci separa, decidendo che d'ora in avanti ciascuno di noi correrà in un diverso campionato di F.Ford. Così gli incidenti selvaggi finiranno per sempre. Giusto. Ma vuoi sapere la verità?*». Siamo qui apposta. «*Ayrton è il miglior tester, in pista ha più esperienza di me, che corro solo da un anno, ed è capace di tirare fuori più cose dalla macchina. È già avanti su tutti, per quei tempi. Usa traiettorie in modo geniale, ha un livello di concentrazione magico: è predestinato a diventare grandissimo. Si vede da subito, sai*».

A proposito. E l'Ayrton privato? «*Molto gentile e riservato. Ama stare con Lilian Vasconcelos, al tempo sua moglie. E, fuori dalle corse, nel privato sa essere molto divertente. E ha anche a suo modo un po' d'altruismo. Sai, sulle prime io sul bagnato non ero granché, lui invece spopolava. Ebbene, un giorno, non so come né perché, Ayrton viene da me e comincia a darmi consigli. Ebbene, la mia competitività sull'acqua migliora immediatamente. Uno così anche a parole sa regalarti chiavi decisive*».

E di Ayrton in corsa cosa dici? «*Basta che metta il casco in testa e diventa un toro selvaggio. Ha il suo stile: o la va o la spacca, senza vie di mezzo, mai. Mentalmente è focalizzato, rigidissimo, sa ciò che vuole e come ottenerlo. Credimi, è uno speciale. E pensa che fine 1981 a me, Ayrton e Toledano ci chiamano i tre moschettieri!* (ride, ndr)».



Il 1982 è un anno di svolta. Non vi incontrerete più… «*Resteremo in buoni rapporti, fino alla fine. Per Ayrton succedono molte cose. Dal 1982 comincia a farsi chiamare Senna, mentre prima era Da Silva. E tutti colleghiamo ciò col fatto che la famiglia non voleva che lui continuasse a correre. Comunque lui decide di restare un anno in più in F.Ford, passando dalla 1600 alla 2000cc, sempre con Van Diemen, mentre, forte della vittoria nel campionato P&O Ferries, io salgo in F.3, grazie all'aiuto della Finanziera Munro. Invece Toledano trova solo parte del budget*».

Per il 1982 sei in F.3 britannica nel West Surrey del neozelandese Dick Bennetts, già al top nel 1980 con Stefan Johansson - assistito da Niki Lauda - e nel 1981 con Jonathan Palmer. «*In F.3 lavorano le ali, l'aerodinamica va sfruttata bene e non è facile. Comunque per me l'annata comincia bene, perché nelle prime gare sono sempre a podio e alla quinta corsa ottengo la prima vittoria, ma i miei problemi hanno una data e un motivo: 2 aprile 1982, l'inizio della Guerra delle Malvinas* (Quique non le chiama mai Falkland, ndr), *nel Sud dell'Atlantico. Argentina e Gran Bretagna combattono contendendosi questo gruppo di isole. All'inizio vivo la cosa senza neanche capirne le implicazioni, poi, a un certo punto, molti inglesi miei amici cominciano a chiedermi dove sono queste isole e capisco che qualcosa di molto grave sta succedendo. Per esempio, la mia vicina di casa ha il marito in guerra come pilota d'elicottero, mentre io ho un cugino intruppato nella forza aerea argentina. E in stato di guerra non possono avvenire trasferimenti di fondi dall'Argentina. In sintesi, capisco che ho un budget per 11-12 gare su 20. Cominciano i guai. Dick*



QUEL CASCO COI COLORI DA KAMIKAZE

Sopra, il caratteristico casco di Enrique Mansilla, caratterizzato dai colori orientaleggianti, in quanto in Gran Bretagna veniva soprannominato "il Kamikaze Argentino". In alto, Mansilla e Senna di nuovo ai ferri corti in pista in F.Ford 1600 nel 1981







Bennetts risparmiando e tagliando arriva a 15 e alla fine ci troviamo in lotta per il titolo, grazie all'aiuto della West Surrey Engineering, industria nel ramo della robotica, che ci consente di arrivare alla finale del campionato, alla 20esima corsa, a pari punti col mio rivale, l'irlandese Tommy Byrne».

Brutto cliente, per un weekend in cui va tutto storto. «*Ce ne capitano di tutti i colori, roba mai vista, specie al propulsore. Non finisce qui. Al box un motore cade addosso al mio boss Dickie e al conto dobbiamo aggiungere pure un piede rotto, per lui. A complicare le cose, il giorno della gara piove a dirotto e decidiamo come da logica per un set-up da bagnato, ma mi ritrovo con troppa downforce e sono lento nei rettilinei. Morale, mi piazzo terzo e Byrne arriva davanti, vincendo il titolo. Peccato e peccato anche per Dick Bennets, mio mentore e amico vero…*».

Tommy Byrne è nella leggenda come uno dei più grandi talenti delle corse a non sfondare in F.1. «*Un gran bel pilota, credimi. Avrebbe meritato occasioni migliori, ma, come sai, andare avanti non è mica solo questione di talento*».

E per te arriva il premio, perché come vicecampione F.3 britannica ti aspetta un test F.1 con la McLaren Mp4/1, a Silverstone. «*A girare siamo io, Tommy Byrne, Dave Scott, Stefan Johansson e Thierry Boutsen, ma non chiedermi i tempi degli altri. So solo che dopo soli tre anni di gare mi ritrovo al volante di una F.1 e per me ciò è favoloso. In più il mio crono mi avrebbe piazzato in quinta o in sesta fila nel Gp di quell'anno e la cosa viene presa bene, tanto che pochi giorni dopo mi chiama James Gresham per fare parte del March Junior team in Formula 2, insieme a Lamberto Leoni, col quale lego subito*».

COLLISIONI A GO-GO IN F.FORD, NEL 1981

Sopra e in alto, Enrique Mansilla e il compagno di squadra Alfonso Toledano escono dal groviglio delle loro Van Diemen nella collisione avvenuta all'ultimo giro della gara di F.Ford 1600 a Brands Hatch nell'ottobre del 1981. Quella fu una stagione assai calda per la categoria, visti i piloti in ballo...

È l'occasione della vita, non puoi sbagliare. «*Mi godo l'appoggio della March ufficiale di Robin Herd e sul giro secco nelle prime gare F.2 1983 sono costantemente tra i primi 6-7 più veloci. Ma già dopo Thruxton, seconda corsa, i tecnici scoprono che il telaio flette e Ralph Bellamy, il nostro senior engineer, lo fa irrigidire prima di Hockenheim, tanto che il test di conferma a Brands Hatch si rivela promettente. Meraviglioso. È la volta buona - penso. Ma…*». Ma??!! «*Al ritorno, all'altezza di Silverstone, un camion perde olio in pista e causa un gigantesco incidente a più macchine. La mia è una di queste. A casa mi aspettano per cena Lamberto Leoni e la sua fidanzata Paola, ma io non arrivo proprio… Esco dal groviglio tutto lividi e acciacchi, con l'occhio destro molto contuso, ma, se non altro, vivo! Vengo ospedalizzato e posso tornare in pista solo per la corsa di F.2 sulla terribile Nordschleife, al vecchio Nurburgring*».

E qui le cose continuano ad andar male. «*La March schiera sei macchine e ha due muletti. Prendo parte a tre sessioni di prova, ma perdo il controllo nella sezione 1 e picchio, rovinando il telaio. Niente macchina di riserva per me, perché altri colleghi me le hanno arraffate prima e così do forfait. Peccato, il Nurburgring mi stava piacendo e potevo fare molto bene. Ma è duro correre quando hai solo un terzo del budget. Alla fine come migliori risultati ho due sesti posti a Jarama e Zolder, più diversi ritiri per problemini meccanici…*».

A un certo punto hai come sponsor "Visit Argentina". «*E sai quanto mi danno? Zero. Stavo provando a sedurre qualcuno del governo per farmi appoggiare, ma senza risultato. La verità è che dopo la guerra delle Malvinas l'Argentina non è stata più la stessa.*

Vuoi sapere il senso di tutto? Quel conflitto di fatto ha posto fine alla mia carriera di pilota».

Che però in chiave 1984 prosegue, vedendoti addirittura migrare in America. «*Sono spettatore alla gara F.2 di Donington 1983 e qui incontro un tale che ha appena acquistato una March 822 di F.2, trasformandola in Can-Am. Poco dopo lo chiamo e costui mi invita a correre per lui negli States. Niente stipendio, i premi corsa a me e le spese vive a lui. Non è il massimo, ma tutto si fa per restare nel giro. Parto triste, perché lascio in Inghilterra tanti amici, ma la mia vita è quella del pilota. Al debutto a Dallas, nella gara di contorno al Gp di F.1, i problemi sono tanti. Siamo alla seconda gara a Brainerd, ma si rompe il motore in prova e niente partenza. Quindi si va a Lime Rock, dove sono al comando della classe 2000 cc, quando mi tocco con un doppiato, sbatto e mi ritiro. Per la quarta corsa, il team va in chapter 11* (ossia in amministrazione controllata, ndr) *e da lì in poi è già tutto finito*».

Ma ti procacci subito un'altra macchina, no? «*Un tecnico inglese mio amico mi trova una guida con una Toleman ex F.2, sempre nella Can-Am. Corro in Canada, a Trois Rivieres, la macchina è molto buona, ma ci sono problemi al motore e l'avventura termina dopo una sola partecipazione. A fine 1984 torno in Argentina per riflettere sul futuro, sperando in giorni migliori. Quindi nel gennaio 1985 la sola cosa che mi capita è un test Indycar con il team Hemelgarn, del quale divento pilota di riserva. Ho di nuovo un lavoro*».

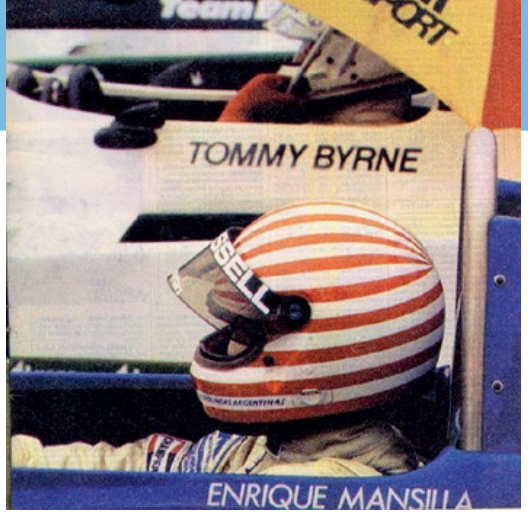
Però resti a bordo pista per un pezzo. «*Loro mancano la qualifica per le prime quattro gare, poi mi chiamano per la quinta, a Road America. Tocca a me. Do un secondo e mezzo al giro al pilota titolare e sono settimo nelle prime prove. Vado alla grande e in pista ci sono tutti i big, Andretti compreso. Poi in qualifica sono 11esimo e in gara buon settimo. Si va a Mid-Ohio e sono decimo in prova e in corsa, malgrado l'assetto sbagliato. Terza gara a Sanair, in Canada, e le cose si fanno molto difficili, perché debutto su un tri-ovale. In qualifica vado bene, partendo davanti a Foyt e Fittipaldi, ma poi in corsa mi schianto contro il muro, mi prendo una gran paura, rischio d'ammazzarmi e mi prosciugo le tasche, visto il gran danno fatto. Praticamente, con questo episodio negativo, finisce la mia carriera*».

Ma non termina la tua esperienza nel mondo del Rischio, anzi… «*Arrivi a un certo punto in cui ti siedi, prendi la testa tra le mani e cominci a pensare a cosa fare della tua vita, del tuo futuro, dei tuoi sogni che non sono più trasformabili in realtà. Ed è così che raggiungo un amico, nella baia di San Francisco, e mi metto a vendere macchine di serie: Aston Martin, Jaguar, Alfa Romeo, Jeep… Guadagno bene, ho finalmente una vita stabile tra drink, divertimento e ragazze. Tutto ciò fino a che incontro un tale che ha una miniera nell'ovest dell'Africa, in Liberia, e, ascoltandolo, la mia mente comincia a volare, alla ricerca del fascino della pura Avventura. Non finisce qui. Poco dopo uno dei miei soci, un australiano esperto nell'estrazione dell'opale, se ne va proprio in Liberia, per verificare la possibilità di mettersi nel business dell'estrazione d'oro e diamanti. Costui si perde nella giungla per mesi, torna da noi, ci racconta tutto, restiamo affascinati e decidiamo di vendere ogni cosa e con i guadagni di reinvestire nelle attrezzature, per partire alla volta della Liberia e iniziare una nuova vita. Ahahaha, ci pensi? Da pilota della McLaren di F.1 in un pomeriggio a Silverstone a Crocodile Dundee il passo può essere breve, credimi. E questo è niente*».

Poi cosa ti accade, Quique? «*Arrivo a Monrovia, capitale della Liberia e lì capisco subito che la situazione è esplosiva. Colpi di stato e guerra civile dietro l'angolo. Ma c'è di più. Appena posate le valigie in albergo, alla periferia della città, comincio a udire colpi d'arma da fuoco dei ribelli, che stanno facendo il loro allegro ingresso nella capitale. Di notte, dal decimo piano del nostro hotel esclusivo, possiamo vedere mentre mitragliano la casa presidenziale. No, non è un problema di ore. Restiamo per mesi, dico mesi, asserragliati in quell'albergo, fino a che decidiamo di contattare l'ambasciata americana. Ormai siamo intruppati in una terrificante guerra civile e nessuno può fare nulla, per noi. Tocca a noi impegnarci in favore di chi ha bisogno, così decidiamo di dare una mano a Medici*







Senza Frontiere. All'Hotel Africa aiutiamo a installare un piccolo ospedale da campo per un pronto soccorso rapido in caso di emergenze, con un dottore e due infermiere. Ben presto, vista la tanta pratica, imparo ad assistere l'equipe nell'estrazione di pallottole da braccia e gambe dei tanti feriti che arrivano. Certe volte si lavora tutta la notte e alle cinque di mattina si mangia tutti insieme, quindi si parte e si va in clinica ad aiutare George, il dottore, fino alle due del pomeriggio successivo e così via. Questa storia inizia nel gennaio 1990 e dura ben sei mesi. All'inizio siamo in dieci e alla fine restiamo in quattro, la nostra società si scioglie e io decido di restare in Liberia, nel mio hotel, subito dopo aver visitato un compound di truppe americane, ma al ritorno mi capita una brutta cosa. Perché alcuni dei soldati che ho contribuito a curare mi prendono prigioniero assieme ad alcuni miei compagni e mi ritrovo alla mercé del Principe Johnson, ferocissimo signore della guerra appartenente al locale fronte patriottico di liberazione».

Quique, a confronto questa è roba molto più pericolosa del vecchio Nurburgring che hai sperimentato… «*Il Principe Johnson è molto aggressivo coi suoi soldati e quelli che eseguono male i suoi ordini vengono uccisi davanti ai nostri occhi. Cinque mesi così, in una baracca, reclusi, mangiando e facendo tutto lì… niente acqua o toilette. Trattati come animali in gabbia. Gli elicotteri Usa ci volano sopra la testa, ma nessuno può far nulla, per noi. Ci rendiamo conto che è finita, ma ci resta la fede in Dio come unica speranza. E se sono qui, adesso, ancora vivo, magari è la prova che Dio c'è. So che passo giorni e mesi a domandarmi senza sosta cosa mai abbia fatto io di fottutamente cattivo nella vita per meritarmi di crepare in quel modo…*».

Però tutto finisce bene, perché vi liberano. «*Già, un miracolo. Un vero miracolo. E subito dopo liberato, ormai non ho più paura di nulla e decido di proteggere l'investimento fatto, ormai quasi tutto a rotoli, intraprendendo l'attività estrattiva d'oro e diamanti. Tanto, mi dico, peggio che essere ammazzato mica mi può succedere*».





"QUIQUE" SUPERSTAR IN ARGENTINA!

Sopra, Mansilla nel 1982, ai tempi della F.3, è pilota da copertina sul periodico specializzato "Corsa", ossia l'Autosprint argentino. In alto, è in F.3 britannica col team di Dick Bennetts: il suo contender è Tommy Byrne, in alto a destra, che gli soffierà il titolo all'ultima corsa. In basso, Mansilla prova la McLaren Mp4/1 a Silverstone come premio dopo la stagione 1982 in F.3. Nell'altra pagina, "Quique" con la Ralt Rt3 di F.3

A dirlo è facile, a crederci davvero meno. «*Di base, per farla breve, si tratta di lavorare nei letti dei fiumi che portano frammenti augurabilmente preziosi depositati lì, nel corso di milioni di anni. Ma questo è l'aspetto tecnico. Poi c'è l'Africa. E l'Africa è strana, magica, complessa. Ne ho vista tanta. Lavorando in parecchi posti e molto selvaggi. Perché quasi tutta la mia esperienza si svolge nella giungla e nella giungla capitano cose stranissime, innominabili, inconcepibili per noi. Vedo una tribù che attacca l'altra per fame, ovvero per mangiare i bambini altrui. E incontro tribù molto più ricche che si limitano a vendere i loro ragazzi a criminali, come schiavi, per un pugno di tabacco o un sacco di riso. Una volta vado in una base estrattiva e trovo un ragazzo con una orrenda frattura esposta al perone. Torno pochi giorni dopo e mi rendo conto che l'avevano curato solo per rimetterlo al lavoro… Ne ho viste di cose che lasciano senza parole, senza fiato… Ma anche aspetti spirituali, quasi magici dell'Africa nera, cose che ti fanno riflettere o anche solo sorridere… Per esempio nella giungla a bordo di un 4x4 non sono mai riuscito ad andare più veloce di un indigeno a piedi, io che al volante di una F.Ford avevo battuto diverse volte Ayrton Senna…*».

La cosa più strana e buffa che ti è capitata da cercatore d'oro e diamanti? «*Come sempre accade nei posti più strani, a un certo punto un argentino incontra un italiano. E nella giungla conosco Fabrizio e Ida Colombo di Vedano al Lambro, quindi presso Monza, e diventiamo soci. E scopro che è amico di Ercole Colombo di Autosprint! Il mondo è piccolo, se è vero che nella guerra in Liberia avevo incon-*







trato Tani Hanna, top driver del Ferrari Challenge». Come pilota sei forte, molto. Ma come cercatore d'oro e diamanti? «*Al tempo non ero niente male, sai. Nell'area dei giacimenti d'oro, complessivamente sono capace di tirare fuori un milione e duecentomila dollari di materiale, estraendo ogni giorno da 500 grammi a un chilo di minerale. Il tutto lavorando dodici ore al giorno per cinque giorni a settimana e il resto passandolo nei laboratori per le operazioni di lavaggio. Si tratta in concreto di trascorrere queste otto ore quotidiane nel fiume, tre o quattro metri sott'acqua, ben bardato, con un tubo da otto pollici a estrarre sedimenti, i più pesanti dei quali vengono raccolti, vagliati e selezionati. Quanto all'estrazione di diamanti, è un lavoro molto più difficile e complesso, che richiede tanta esperienza specifica*».

E, facendo una botta di conti, al di là dell'incredibile esperienza sul piano dell'umana avventura, cosa te ne viene? «*Dopo tre anni di durissimo lavoro, decido di lasciare la Liberia e di tornare in Argentina nel 1993. Sono riuscito a guadagnare un milione e ottocentomila dollari che servono per ripagarmi tutti gli investimenti e i debiti contratti per iniziare. Morale semplice: anni vissuti molto pericolosamente, lasciando per strada tempo e denaro, ma infine portando a casa la cosa più difficile da conservare: la mia stessa vita. Salvandone anche qualcuna. Per esempio quella di un imprenditore romano operante nel settore delle ferrovie, il quale si ritrova a un check-point coi guerriglieri che vorrebbero spararglì, perché lui non capisce la lingua e lo stanno ingiustamente accusando d'essere una spia. Mi metto in mezzo e riesco a tirarlo fuori dai guai. Ma, dai e dai, sono stufo e voglio solo tornare a casa. Sulle prime, però, l'idea è di rivedere dopo tanto tempo i miei genitori, mia sorella e di riposarmi un po', per poi tornare nella east coast dell'Africa. Ma poi le cose prendono un'altra piega, perché succedono due cose inattese: incontro la donna che diverrà mia moglie e poco dopo torno alle corse*».

Questa poi… Del tuo ritorno alle corse nessuno l'aveva saputo, in Europa… «*È un ritorno per modo di dire, ma pur sempre un ritorno. Parlo di gare strane, sorta di raid stradali cui partecipo con una Chevy del 1960 e poi una gara in circuito, a Balcarce, vicino la casa natale di Juan-Manuel Fangio, ma niente di che. Quindi disputo un'esibizione con una specie di prototipo Ford e poi basta così. Non mi diverto più, sento che devo fare altro*».

NEL 1983 CORRE IN F.2 E NEL 1984 IN CAN-AM

Sopra, Mansilla in prova sulla terribile Nordschleife del Nurburgring nel 1983 con la March 832 di F.2 del team Gresham: picchierà duro e non potrà partire nella gara. A destra, eccolo nella Can-Am 1984 in gara con poca fortuna al volante di una March 822-Bmw carrozzata



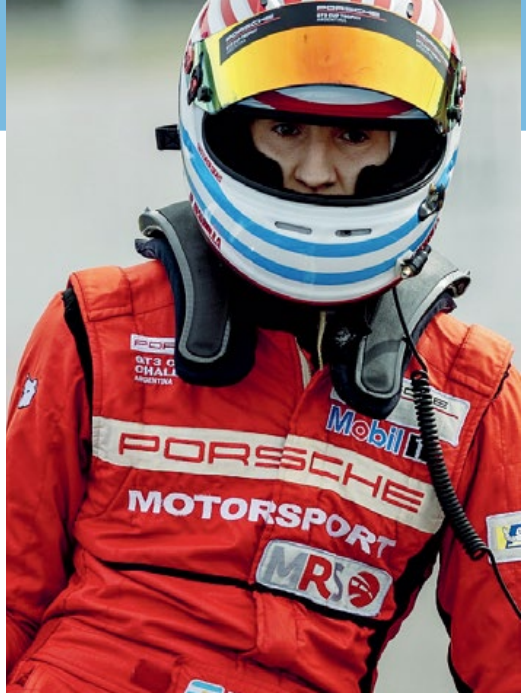
Difatti passano gli anni e la tua esperienza torna buona, entrando nel giro Porsche, stavolta non più da pilota ma da organizzatore e promoter, prima su base locale e quindi, in quasi due decadi, lanciando il Porsche Gt3 Trophy Argentina: «*Finalmente do una sterzata alla mia esistenza e trovo un lavoro che mi gratifica e consente di mettere in campo tutta la mia esperienza sui circuiti. La serie è aperta ai piloti d'ogni parte dell'America, ha copertura Tv e incontra un ottimo successo a livello di media e di qualità della sfida*».

Quique, qual è il circuito più bello del mondo? «*Spa Francorchamps*». E la gara più memorabile della tua vita? «*Cadwell Park 1981 in F.Ford: parto dalla pole position e finisco secondo dietro a Roberto Moreno, facendo segnare un giro record che dura per decenni*». Invece, quella più brutta? «*Sanair in Indycar 1985, quando sbatto e quasi ci lascio la pelle. Eppure correre all'americana non è male, anche se preferisco farlo all'europea. Ma l'ambiente Usa è amichevole*».La cosa più bella che ti hanno dato le corse? «*La gioia di incontrare amici di ogni parte del mondo, coi quali continuo a tenere rapporti. Tra questi tengo in grande riguardo il forte Beppe Gabbiani, il mio caro compagno d'appartamento Lamberto Leoni e Emanuele Pirro, ottimo pilota e bella persona che corse con un altro argentino, Oscar Larrauri*».

Una volta John Hogan, gran capo della Marlboro,







ORA IN GARA C'È IL FIGLIO DORIAN!
A lato e sotto, Dorian Mansilla, 19enne ex kartista d'assalto, ora in corsa nella Supercup Porsche. I colori del casco riprendono quelli di papà Enrique, promoter e organizzatore del monomarca tedesco in Argentina. A sinistra, sopra, lo stesso Mansilla Sr. in gara nell'Indycar 1985 col team Hemelgarn e, più sotto, la sovraimpressione della Espn che mostra la griglia di partenza sul triovale di Sanair (Canada) dove Quique si era mostrato più veloce di Fittipadi e Foyt, prima di sbattere in gara, rischiando grosso... In basso, Quique e Ayrton, un rapporto torrido in pista, ma poi rivelatosi sereno e nostalgico nella vita...

ti disse: «*Vorrei tanto fare qualcosa per te, ma in questo momento non posso*». C'era la guerra. Hai rimpianti? «*No, mai. Nella vita, come ho raccontato, mi sono trovato a fare cose molto particolari, ma ho sempre preso tutto come un contributo alla curva d'apprendimento*».

Vedi un senso in tutto ciò di cui abbiamo parlato? «*A dare tanto senso a molte cose ora c'è mio figlio Dorian, che ha corso in kart dall'età di 13 anni e fino al maggio 2019. Ha 19 anni e lo scorso anno ha partecipato alla Porsche Mobil 1 Super Cup Series, in concomitanza coi Gp di F.1, prendendo i suoi primi punti in Messico*».

Vuoi dire che, in fondo, nella vita tutto torna? «*Per certi versi sì. Sono passati quasi quarant'anni e c'è un nuovo Mansilla nelle corse internazionali, con lo stesso disegno del mio casco*».

Peraltro molto bello e originale. Da cosa deriva? «*Lo inventò per me a inizio Anni '80 Stuart Dent, publisher di Autosport inglese: per come correvo, mi chiamava il Kamikaze Argentino e così il lay-out ricorda la bandiera del Sol Levante. Pensa, dicevo, tanti decenni sono passati, e ora c'è un nuovo Mansilla a portare in gara i miei stessi colori e va piuttosto forte. In Inghilterra è ospite a casa del mio vecchio team manager ai tempi di F.3, il neozelandese Dick Bennetts, proprio come me, nel 1982. Questo, dopo tutto ciò che ho passato nella mia vita, dà un senso della continuità e lo trovo bellissimo. Purtroppo a mancare, rispetto ai bei tempi, è solo Ayrton Senna. Dopo quella famosa litigata, in realtà tornammo subito amici. Restammo in qualche modo vicini, legati. Di fronte a ogni suo grande traguardo mi sono sempre complimentato con lui, l'ho contattato, gli ho scritto e Ayrton ha sempre risposto subito, entusiasta, carino e anche con un pizzico di dolcezza. Perché tutto ciò che ci aveva unito, in fondo, in quel periodo bello, selvaggio e spensierato, era molto più di ciò che per poco ci aveva diviso. Abbiamo corso una dozzina di gare insieme e cinque-sei volte gli sono arrivato davanti, sì, ma poi destino e talento hanno detto la loro e lui ha saputo crescere, perfezionando fantastiche doti velocistiche, creandosi un nome e divenendo amatissimo in tutto il mondo. Poi la tragica fine. Anzi forse, in questa mia storia in cui tutto sembra tornare, Ayrton c'è sempre stato, perché è indimenticabile. Riposi in pace. E se tutti rimpiangono il campione che è stato, io ho un'immensa nostalgia di quel ragazzo che svaniti i momenti caldi, tolto il casco, sapeva essere dolce, intenso, divertente*».





CUORE DA CORSA

McLaren a Indy epopea ruggente



NEL 1970 INIZIAVA LA SFIDA DELLA CASA DI COLNBROOK SUGLI OVALI AMERICANI, CHE AVREBBE SFORNATO VETTURE FORMIDABILI, VINCENDO PER TRE VOLTE LA 500 MIGLIA DELL'INDIANA E AGGIUDICANDOSI DUE TITOLI USAC. QUESTA È LA PRIMA PARTE DELL'ESALTANTE AVVENTURA

di Mario Donnini

Mezzo secolo esatto dal primo coraggioso e struggente assaggio della McLaren a Indianapolis. Sono cinquant'anni di storia, dal dramma psicologico di Chris Amon alla morte del fondatore Bruce McLaren, per arrivare alla nuova sinergia che vede in chiave 2020 il brand in sodalizio con Schmitd Peterson Motorsports in IndyCar, a formare la Arrow McLaren Sp in chiave Dallara.
In mezzo, dieci stagioni da Costruttore, dal 1970 al 1979, con tre trionfi nella classicissima dell'Indiana, nel 1972 con la M16B del team Penske e Mark Donouhe al volante e nel 1974 e nel 1976 con Johnny Rutherford e la ufficialissima orange papaya M16 nelle versioni C e C/E. E attenzione, perché quando si parla delle M16, le lettere B e C denotano modelli tra loro ben diversi e innovativi, più che delle semplici versioni di sviluppo come sono la D e la E. E al ruolino d'onore ci son da aggiungere due titoli nazionali Usac, col sorprendente Roger McCluskey con la M16B del team Hopkins nel 1973 e Tom Sneva nel 1977, al volante della stupenda M24 del team Penske, coadiuvata nel finale di campionato dal suo esatto clone, la Pc5.

McLaren & Indy, il perché di una scelta

Ma torniamo indietro e cerchiamo di capire il come e il perché di tutto. Nel 1970 la McLaren è da tre anni dominatrice indiscussa della ricca serie Can-Am, gare sprint per biposto corsa, che oramai molti chiamato scherzosamente, ma non più di tanto, "Bruce and Denny show", in quanto l'omonimo pilota costruttore e fondatore del team insieme a Hulme è monopolista del Challenge nordamericano quanto a vittorie, premi e telai venduti. L'era è tale per cui una Casa che costruisce automobili da corsa per sopravvivere bene deve pensare a espandere il mercato e, visto che lo sbarco Oltreoceano sta funzionando alla grande, la mossa naturale è quella di provare a colonizzare anche la Usac, campionato premier per monoposto. Categoria in cui a vincere di regola sono realizzazioni molto specialistiche e sviluppate in prevalenza su base artigianale. I competitor, quindi, sulla carta sono agguerriti, espertissimi ma potrebbero rivelarsi non invincibili. In più, a dar man forte, c'è l'appoggio ufficiale della GoodYear, che vuole sparigliare le carte all'odiata rivale Firestone.

IL 2 GIUGNO 1970 BRUCE MCLAREN MORIVA A GOODWOOD, CAUSA UN CRASH IN UN TEST DELLA M8D CAN-AM. LE SUE CREATURE AVEVANO APPENA DEBUTTATO ALLA INDY 500, UNA DELLE SFIDE PIÙ GRANDI DEL MARCHIO. A 50 ANNI DALLA SUA SCOMPARSA, CUORE DA CORSA PER ONORARE L'UOMO E IL SUO SOGNO DEDICA DUE PUNTATE ALLA SAGA MCLAREN NEGLI USA, PIÙ UNA ALLA PENSKE PC5, CLONE DELLA M24









RUTHERFORD, IL PILOTA DEI DUE SUCCESSI A INDY
A sinistra, Rutherford con la M16C(E) al top a Indy nel 1976. Sopra a destra, le due versioni orange papaya classica e moderna, con Alonso. In alto, Carl Williams nel '70 con la M15, sotto, pure con Amon. Più a destra, JR "Lone Star"

M15A, la prima della specie

Lo sbarco nella Usac e a Indy è previsto per il 1970, con due telai M15, uno dei quali per il rookie Chris Amon, proveniente dalla F.1, da affiancare a Denny Hulme, già iridato F.1 1967. Ma ben presto la primavera 1970 si trasforma in catastrofe e tragedia per la McLaren. La M15A, completata nel novembre 1969, è una monoposto sperimentale, pensata dal progettista Gordon Coppuck in tre esemplari attorno al classico motore Offy, con caratteristiche linee generose e bombate. Il team boss per Indy, Tyler Alexander, racconta senza peli sulla lingua il senso di tutto: *«Con la prima McLaren per Indy siamo ancora in fase sperimentale, abbiamo dei target ma non sappiamo bene quali strade prendere. Così la M15 è una base per fare esperienza»*.

Dopo i primi test, Chris Amon getta la spugna e lascia Indy per sempre: *«Mi terrorizza l'idea dell'ovale, perché rischi a ogni giro di finire nell'incidente di un altro. Quindi ho preso da una parte il mio amico Bruce McLaren e gli ho detto che per me la cosa finiva lì»*. Meravigliosa la risposta di Bruce: *«Rispetto la decisione di Chris, però ho un'obiezione. Lui non è uno che di solito ha paura. Non a caso è recordman sul giro a Spa, in Belgio, dove in F.1 si va a 300 all'ora tra case e alberi. Forse il mio errore, chiamandolo a Indy, è stato di non pitturare su tutto il muretto dello speedway conifere e abitazioni...»*.

Battute a parte, nelle prove vere e proprie le cose vanno anche peggio, perché Hulme si ustiona e deve saltare la corsa. Così vengono trovati due sostituti all'ultimo momento in Peter Revson e Carl Williams, con quest'ultimo che si piazza dignitoso nono, alla fine della classicissima. La top ten è già artigliata.









Bruce muore, ma si va avanti

Pochi giorni dopo il debutto alla Indy 500, il 2 giugno 1970, Bruce McLaren trova la morte in un test Can-Am con la M8D a Goodwood, nella sezione di Lavant Straight e tutto potrebbe finire tra lacrime, disperazione e sgomento. Invece no.

Dice Tyler Alexander: *«Teddy Mayer mi chiamò e venne naturale andare avanti, programmare l'imminente gara della Can-Am, il prossimo Gp e proseguire con l'operazione F.Indy, che Bruce McLaren tanto aveva sognato. Come ad onorarlo»*.

Nulla si ferma, con Teddy Mayer che assume l'85% della proprietà mentre un 15% è nelle mani di Tyler Alexander. Non solo si va avanti in F.1, quindi, ma anche in F.Indy prosegue il cammino di crescita prendendo parte alle 500 Miglia di Ontario e Pocono, con Revson che si fa vedere brevemente al comando della gara californiana.

Sprazzo momentaneo e niente più, ma è già tanto, in quelle condizioni. La M15A diventa, da frangiflutti che era, il primo simbolo di resilienza e inaffondabilità della Casa arancio papaya.

E si riparte in chiave 1971 con la M16A!

O la va o la spacca. Il team McLaren riparte per il 1971 e il progettista Gordon Coppuck stavolta cambia completamente gioco. La M16A, infatti, è una monoposto a cuneo, la quale molto deve alle intuizioni e alle forme della Lotus 72 che ha appena dominato la stagione precente in F.1, col grande e sfortunato quanto compianto Jochen Rindt.

Già nel gennaio 1971 la M16A "wedge shaped", ricca di downforce nell'anteriore, è bell'e pronta nella factory di Colnbrook, col motore Offy 2,6 litri che utilizza un cambio Hewland a tre e non a due rapporti come è usuale sul superspeedway, per avere più accelerazione al restart dai pit-stop.

La bella notizia è che Roger Penske diventa il primo cliente McLaren nella categoria Indy oriented, procedendo all'acquisto di un esemplare.

L'altra delle good news è che fin dalle prove Peter Revson con la M16A ufficiale e Mark Donohue, con quella di Penske, dominano la scena. Questo conta. I McLaren boys, pur avendo perso tanto, se non tutto, nel giro di un anno sono in cima anche a Indy. In gara, poi, le cose vanno a modo loro, perché Revson deve accontentarsi del secondo posto finale dietro alla Colt di Al Unser Sr, con Hulme in testacoda nelle prime fasi e Donohue out per problemi al cambio, ma il segnale è chiaro.

Il progetto M16A ha grande potenziale, eccome. Tanto che, poco dopo, lo stesso Donohue trionfa a Pocono e a Michigan, dimostrando che la teoria ormai è tradotta bene in pratica. E adesso è tempo di pensare a vincere la Indy 500.

REVSON SIMBOLO ORANGE A INDY

In alto, lo stesso Revson in gara alla Indy 500 del 1973 con la McLaren M16C-Offy, sopra mentre lotta con la Kingfish di Steve Krisiloff e, sopra, appena prima del via. Sopra a sinistra, la McLaren M16B al top della Indy 500 del 1972 con Mark Donouhe, vincendo un premio di 218.000 dollari dell'epoca



La M16B sbanca Indy con Donohue e Penske

Oltreoceano il campionato in fondo è solo una scusa. Ciò che conta, è la Indy 500, il vero palo del tendone del circo. E la M16B prodotta da Coppuck è evoluzione affinata e velocissima della precedente, che viene ceduta in due esemplari anche alla Penske per i suoi Mark Donohue e Gary Bettenhausen.
La vettura meglio sfrutta la maggiorata ampiezza dell'ala anteriore e di quella posteriore, secondo le nuove linee di sviluppo nella categoria.
L'attacco a Indy stavolta è in forze e con un potenziale terrificante, tanto che Roger Penske con la vecchia M16A vince a Trenton, nella seconda gara della stagione, quindi figuriamoci cosa può fare con la più prestazionale M16B. Nell'Indiana, Donohue e Revson mancano la pole e partono dalla prima fila. Le McLaren toste sono quattro, ma tre si ritirano. Johncock e Revson sono out con quelle ufficiali e Bettenhausen segue lo stesso destino, guidando l'altra di Penske. Ma quella magica, con Mark Donohue, nei leggendari colori Sunoco, prende il comando a 13 giri dalla fine e va a vincere, cogliendo un trionfo assolutamente storico, sia per il Capitano, che per il pilota-ingegnere, che, soprattutto, per il marchio di Colnbrook. Il target è raggiunto.
La McLaren sta colonizzando la Usac e il trionfo di Donohue è solo un punto di partenza.
Un'altra lieta novella arriva a Ontario, dove un'inattesa vettura privata, stavolta una vecchia M16A, trionfa con il veterano Roger McCluskey, classe 1930, alfiere del team American Marine.

La McLaren M23 nel 1973 ispira la M16C!

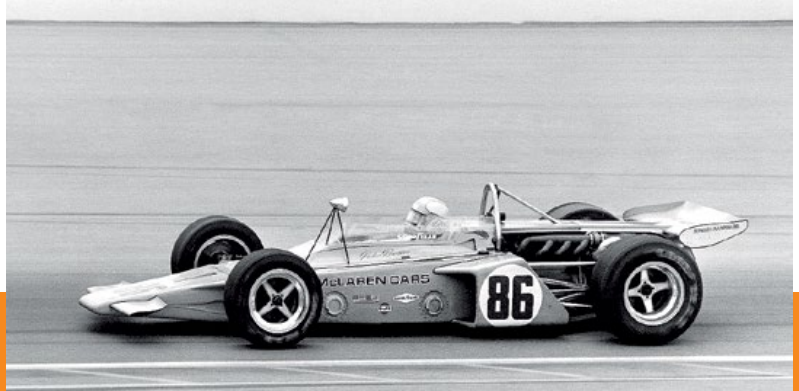
Pronta a fine 1972, la McLaren M23 di F.1, il capolavoro di Gordon Coppuck, diventa una delle macchine simbolo degli Anni '70, vincente nei Gp, con due titoli mondiali grazie a Fittipaldi e Hunt, e anche così longeva da correre per ben sei stagioni consecutive.
Modello iconico, epocale, che non può non ispirare fortemente sul piano telaistico con la sua leggerezza unita alla maneggevolezza, pure il nuovo modello per la F.Indy/Usac, che viene denominato M16C, anche se si tratta di una monoposto completamente nuova, destinata a fare epoca anche Oltreoceano. Diciamo che la M16C è la prima figlia della M23 di F.1 ancor giovane e acerba, mentre, quattro anni più tardi, la M24 sarà la sua seconda erede, avuta in piena maturità, per il Cosworth Dfx turbo.
Ora la M16C per Indy ha un coprimotore, abitacolo a carrozzeria avvolgente e fiancate completamente modificate, tanto che fondamentalmente rappresenta un primo adattamento del prototipo della M23 di F.1 alla categoria Indycar, ma integrando il telaio alle esigenze dell'ancora inaffondabile quattri cilindri Offenhauser in versione turbo. La monoscocca risulta più leggera e più bassa, con un'affinata geometria delle sospensioni e l'adozione di un cambio Hewland Lg Mark 2, a due velocità.
La M16C diventa la più gloriosa, competitiva, longeva e vincente McLaren nella storia della Indy 500 e della serie Usac, portando a casa due edizioni della classicissima.
In tutto vengono prodotte sei monoposto, che finiscono col gareggiare addirittura fino alla stagione 1983, quindi disputando incredibilmente 11 stagioni tra serie Usac e Cart, quasi doppiando la longevità della M23 in F.1.

UNA LUNGA STORIA DI EVOLUZIONI

Sopra, fine 1970: Hulme collauda la prima McLaren M16 sotto gli occhi di Teddy Mayer a Ontario. In basso a destra, la vettura ufficialmente presentata con il pilota Peter Revson a sinistra e il progettista Gordon Coppuck a destra. Sotto, lo stesso Revson con la M16 in gara a Indy nel 1971

Arriva il titolo 1973 con McCluskey

La Casa è talmente dedicata allo sforzo IndyCar, che annuncia il suo ritiro dalla serie Can-Am.
Per il 1973 il pilota prescelto è Johnny Rutherford, al fianco del solito Peter Revson. La punta di diamante di Penske è il veterano Gary Bettenhausen.
È una stagione strana, anomala, in cui non viene centrato il target della Indy 500, ma a sorpresa arriva la vittoria nel titolo nazionale Usac, col 43enne Roger McCluskey al volante di una datata M16A vecchia di due anni e schierata dall'Hopkins Racing, che sbaraglia la concorrenza, finendo terzo a Indy, vincendo poi a Michigan e ottenendo tre ottimi secondi posti.
La Indy 500 del 1973 è terribile per vari incidenti cruenti e il fuoco che porta terrore. Così nel 1974 nuove misure di sicurezza mutano e ingentiliscono il volto della categoria e così arriva la versione M16C/D, con un muso più corto, serbatoi modificati e l'ala posteriore a pilone centrale.
La stagione vede Rutherford fare il pieno, trionfando a Ontario, Indianapolis e Milwaukee, con un altro centro a Pocono, che lo fa giungere secondo in campionato. Ma ormai le McLaren rappresentano lo stato dell'arte a Indy e nella serie, incarnando le vetture più diffuse e competitive, nel ruolo di solidi appoggi per un nugolo di irriducibili privati.











lis, in una corsa accorciata a 255 miglia causa pioggia, mandando in bestia Aj Foyt che cercava il poker con la sua Coyote.
Pazienza, "Tex" ci riuscirà l'anno dopo.
Quanto a Rutherford, Tyler Alexander, il timoniere della McLaren in Usa negli Anni '70, propone una recensione del suo pilota-feticcio assolutamente chiara: *«Di Johnny posso dire che è uno con due palle grandi come quelle di un elefante grigio e che sugli ovali è andato sempre a razzo, mentre non altrettanto bene sugli stradali. Ma non importa. Indy ha solo quattro curve. Questo aiuta»*.
La M16E vive così un canto del cigno meraviglioso a livello ufficiale, anche se nelle mani dei privati il modello, specie in versione C, continua alla grande negli anni a seguire.

Gli ultimi bagliori

Nel 1976 in gara nella Usac si vedono, oltre alla M16 C (E) di JR Rutherford, la M16D-Penske per Mario Andretti e Tom Sneva, una M16A per George Snider dei Bidwell Bros, una M16D per Salt Walther del team paterno Dayton Walther, una nuova M16E per Larry Dixon schierata da Polak, più Al Loquasto con una sua M16B, una M16C/D della Theodore per Bill Simpson, più Spike Gelhausen e Jerry Karl con altre due M16A risalenti al 1971 e modificate e David Hobbs con la seconda Dayton Walther, una M16C. Un totale di ben undici monoposto di volta in volta schierate, molte delle quali per apparizioni spot. Addirittura nel 1977 diventeranno tredici, perché a dar man forte arriverà la nuovissima M24, clone della M23 adattata al Cosworth DFX, ma questa è un'altra storia.
E quando Clay Regazzoni si toglie lo sfizio di correre la Indy 500, lo fa nel 1977 con la macchina privata più solida, la M16C della Theodore Racing, che però in gara dura ben poco.
L'ultimo ruggito di una McLaren Oltreoceano spetta alla M16C/D di Phil Caliva, che finisce col rivelarsi più longeva della ultramoderna M24.
Caliva corre col suo pezzo da museo nella serie Cart fino al 1983, portando a 11 le stagioni di vita del suo telaio e a 14 quelle del marchio McLaren a Indy. Quando lo stesso Caliva si ritira al 23° giro della Los Angeles Time 500, a Riverside, è un'intera epopea che si chiude. Con la M16C/D che diventa omologa della M23 in F.1 quanto a longevità e blasone. Eppure, come scopriremo tra sette giorni, la stessa M24, ha ben poco da invidiargli... ●

1 - continua

Nel 1975 arriva la M16E

L'ultima versione della M16 è la E a passo lungo per il 1975. L'evoluzione E è meglio nota per il contributo in sede progettuale di un 29enne promettente tecnico britannico, John Barnard, destinato poi a sbancare Indy con la Chaparral e la F.1 con la McLaren in carbonio, prima di passare alla Ferrari. Con questa nuova metamorfosi della specie, affidata anche al vecchio Lloyd Ruby, Johnny Rutherford è secondo a Indy e nella Usac, mentre l'anno dopo lo stesso JR "Lone Star" trionfa ancora a Indianapo-

CLAY PRIVATO A INDY '77 E CALIVA ULTIMO MOHICANO
A destra, Regazzoni a Indy nel 1977 con la McLaren M16C della Theodore. Sopra, Caliva, ultimo a correre con una M16C/D in Cart, nel 1983. Al centro e in alto, la M16C di "Piedone" a Indy nel 1976 e la M16E del 1975



AUTOMOTIVE.LAB auto

SOLO I CURIOSI SCOPRIRANNO IL FUTURO DELL'AUTO



18 GIUGNO 2020.
ISCRIVITI AL PRIMO CONVEGNO VIRTUALE SULLA RIPARTENZA DEL MONDO DELL'AUTO.

Istituzioni, case costruttrici, giornalisti specializzati, agenzie media, dealer e tutte le aziende che vivono di e per il mondo dell'auto in un'esperienza immersiva innovativa. Un evento virtuale dedicato al mondo auto in cui i protagonisti del settore automotive potranno dialogare direttamente sul tema in un'esperienza di confronto e condivisione, con l'effetto e l'impatto al pari di un evento fisico.

Iscriviti subito su www.auto.it/automotivelab

con il patrocinio di

ANIASA MUOVIAMO IL FUTURO · AsConAuto · assilea · FEDERAUTO

media partner

DailyMedia Il quotidiano della comunicazione · DailyNet

Corriere dello Sport SEMPLICEMENTE PASSIONE · TUTTOSPORT · auto · automobile.it



Per Abt è Game Over

IL TEDESCO È STATO MESSO ALLA PORTA DALL'AUDI PER QUANTO COMBINATO ONLINE. PER LA PRIMA VOLTA UN FATTO ESCE FAGLI SCHERMI DI GIOCO E ATTERRA NEL REALE

di Fulvio Cavicchi

In questi mesi di pandemia l'automobilismo ha cercato di tenersi attivo per produrre sempre qualcosa di nuovo da dare alle varie televisioni e siti internet mondiali, e soprattutto per non essere dimenticato dai fan. Quasi tutti i campionati si sono spostati sulle gare online, dal basso costo produttivo e sempre più realistiche nelle loro immagini, che permettono ai piloti di correre standosene al sicuro nelle loro case.

La Formula E, che ha sempre giocato sul suo essere "giovane" come categoria ed utilizzato web e social network al massimo delle loro possibilità, non poteva ovviamente mancare da questa nuova moda, ed ecco il suo "Race at Home" Challenge, associato ad una raccolta fondi per l'Unicef. Tutti piloti reali al via, gare ogni sabato utilizzando il simulatore rFactor 2 e la riproduzione virtuale dei circuiti cittadini del campionato, il tutto trattato come fossero gare vere sia prima che dopo, con comunicati stampa dopo ogni sessione e video interviste.

Il fatto che è uscito dagli schermi di gioco per atterrare nel reale è avvenuto nel quinto round, quando si "correva" sull'aeroporto di Tempelhof a Berlino. Daniel Abt, pilota Audi sin dalla creazione della Formula E, non era stato molto com-



DIVORZIO CON RADICI NEL VIRTUALE!
Sopra, Daniel Abt, non più pilota Audi in Formula E a causa di un comportamento non cristallino tenuto in ambito... virtuale!

petitivo nelle quattro settimane precedenti, non arrivando mai nemmeno nei primi dieci. Ma nella gara di casa è improvvisamente saltato in cima alle classifiche, qualificandosi secondo e lottando per tutta la corsa per la vittoria, fino a quando un contatto con Stoffel Vandoorne lo ha costretto terzo sul podio.
E proprio il pilota Mercedes Vandoorne è stato il primo a subodorare qualcosa di strano, dicendo sul suo account Twitch (lo YouTube dei videogiochi) che secondo lui quello che ha corso non poteva essere Abt, troppa la differenza con le quattro gare prima. Andando a controllare gli indirizzi IP (in pratica da dove era collegato l'account del gioco) i tecnici sono riusciti a capire che in pratica al posto di guida c'era un vero Sim-Racer (pilota specializzato nelle gare al computer), chiamato Lorenz Hoerzing. Difatti aveva piazzato "casualmente" un microfono davanti alla webcam, per non farsi vedere, e poi Abt aveva dichiarato di avere problemi di linea e per questo di non poter essere intervistato alla fine della gara.
Schiacciato dai fatti, il tedesco è stato costretto ad ammettere: *«Vorrei scusarmi con la Formula E, con tutti i fan, la mia squadra e gli altri piloti per aver chiesto un aiuto esterno durante la gara di sabato. Non l'ho presa sul serio come avrei dovuto. Mi dispiace particolarmente per questo, perché so quanto lavoro è stato dedicato a questo progetto da parte dell'organizzazione. Sono consapevole che la mia offesa ha un retrogusto amaro, ma non avevo cattive intenzioni. Ovviamente accetto la squalifica dalla gara. Inoltre, donerò 10.000 euro ad un progetto di beneficenza»*.
Però la faccenda non si è chiusa con le scuse pubbliche, dato che Audi è andata giù pesante e lo ha proprio messo a casa! «Daniel Abt non ha guidato la sua auto in qualifica e gara al quinto evento della Race at Home Challenge il 23 maggio, ma ha lasciato che un Sim-Racer professionista lo facesse. Si è scusato per questo il giorno seguente ed ha accettato la squalifica. Integrità, trasparenza e conformità costante alle regole sono massime priorità per Audi, e questo vale per tutte le attività in cui il marchio è coinvolto senza eccezioni. Per questo motivo, Audi Sport ha deciso di sospendere Daniel Abt con effetto immediato».
Sicuramente questo è anche dovuto agli effetti dello scandalo DieselGate che coinvolse tutto il Gruppo Volkswagen anni fa, e che ancora lo costringe a dimostrarsi sempre perfettamente rispettoso delle regole. Abt ne è stato la vittima. Ora bisognerà vedere chi ne prenderà il posto al fianco di Lucas di Grassi: nei rookie test di Marrakesh erano stati Kelvin van der Linde ed il nostro Mattia Drudi a scendere in pista coi colori della Casa degli Anelli, che sia finalmente tempo per riavere un italiano al via?

Dure critiche dagli altri piloti

Coscienti tutti che effettivamente Abt non ha rispettato le regole, diversi piloti si sono però dichiarati contrari al suo licenziamento dalle gare vere. Il bicampione Jean-Eric Vergne: *«Dopo tutto, questo è un gioco che dovrebbe essere preso sul serio ma è un gioco!»*, ha twittato. *«E che dire di tutti quelli che si schiantano di proposito, cui verrebbe probabilmente tolta la licenza se fosse realtà? Sono stato buttato fuori da quasi tutte le gare per comportamento non sportivo, con piloti che mi usano come freno»*.
Addirittura James Calado e António Félix da Costa hanno deciso proprio di togliersi dal campionato, con il portoghese leader del campionato reale che ha attaccato la notizia con *«Tutta questa faccenda ha guadagnato troppa attenzione puramente per mancanza di contenuti, notizie e gossip da parte dei media. E forse è un po' comodo anche per Audi... Sono disgustato dal risultato. Lo so, sono un idiota per non essere d'accordo con il "politically correct". Sono il primo a dire che gli imbrogli non dovrebbero mai essere tollerati, ma le cose devono andare in prospettiva»*. ●

Sardegna
meta autunnale

IN ATTESA CHE VENGA UFFICIALIZZATO IL CALENDARIO IRIDATO IL ROUND ITALIANO VALIDO PER IL CAMPIONATO DEL MONDO SI PREPARA AD ANDARE IN SCENA A FINE ESTATE. ANDIAMO A SCOPRIRE QUIALI POSSONO ESSERE TUTTI I POSSIBILI SCENARI FUTURI

di Marco Giordo





In questi giorni, dal 4 al 7 giugno, si sarebbe dovuta correre la 17ª edizione del Rally Italia Sardegna, presentata ad inizio febbraio, che prevedeva un percorso composto da 20 prove speciali suddivise in tre tappe per complessivi 308,63 km cronometrati. E così riavvolgendo il nastro, il pensiero corre a dodici mesi fa a quel finale thrilling degno di Alfred Hitchcock, in cui la power stage dell'Argentiera aveva colpito ancora. Per il secondo anno consecutivo la speciale ricavata intorno alle strade dell'antica miniera di piombo argentifero, aveva infatti deciso ancora la kermesse isolana regalando a Dani Sordo dopo quasi sei anni la vittoria in una prova iridata. Un epilogo davvero emozionante, grazie al quale il pilota spagnolo al volante della sua Hyundai i20 Wrc Plus, si è aggiudicato il Rally Italia Sardegna approfittando di un guasto meccanico che ha tradito Ott Tanak negli ultimi metri di gara. Il servosterzo della sua Toyota Yaris era infatti andato in tilt, e così il pilota éstone ha lasciato per strada nella power stage dell'Argentiera oltre due minuti in soli 6,89 km, retrocedendo dal primo al quinto posto. Sordo che ci aveva creduto sino alla fine, disputando una gara perfetta, rimanendo sempre in scia allo scatenato leader Tanak, aveva così potuto vincere approfittando del problema capitato al pilota baltico, nel frattempo diventato oggi suo compagno di squadra. E poi la spinta morale che quel formidabile stratega che è Andrea Adamo, aveva dato il sabato sera anche ad Andreas Mikkelsen al suo arrivo ad Alghero, aveva dato subito i suoi frutti in casa Hyundai la mattina seguente. Quando il norvegese si era sbloccato ed aveva fatto l'en plein vincendo tutte e quattro le prove speciali in programma nella tappa finale, terminando così sul terzo gradino del podio in una gara da incorniciare per la marca coreana.

IL COLPO SORDO DEL 2019

Dani Sordo in azione con la Hyundai nell'edizione 2019 del Rally Italia-Sardegna che lo ha visto vincere al termine di una sfida con Tanak che fu tradito nella circostanza da un guasto meccanico

Sordo ricorda la vittoria 2019

Da Andorra, dove risiede, Dani Sordo ci ricorda la sua vittoria ottenuta dodici mesi fa sugli sterrati sardi. *«Es un recuerdo que me encanta* - ha detto su di giri il driver della Hyundai -. *Ho vinto infatti ad Alghero un rally che mi è sempre piaciuto come la Sardegna, dopo un finale che è stato davvero incredibile. Ero al controllo stop quando mi hanno detto che Tänak si era fermato nella power stage ed aveva perso tempo prezioso. Solo allora ho capito di aver vinto, sino allo stop non lo sapevo, e così è esplosa la mia gioia, culminata con il tuffo finale nel porto. Era un periodo in cui avevo fatto bene in tante gare, poi in Sardegna Ott Tänak era stato davanti a tutti durante il week end ma io non avevo mai mollato, ero stato sempre molto costante. Una tattica che alla fine ha pagato e mi ha regalato la vittoria. Con la Grecia del 2012 ed il Giappone del 2007 questa è stata la miglior gara sullo sterrato della mia carriera. Ora spero di tornare il più velocemente possibile a correre dopo questo lungo stop. Vedremo cosa ci riserva il futuro nei rally dopo il Covid-19; tante cose potrebbero mutare, ed anche a livello economico la vita, lo stiamo già vedendo, cambierà parecchio*».

Turitto illustra la situazione

In ACI Sport si lavora come sempre a pieno ritmo per la preparazione dell'edizione 2020 del Rally Italia Sardegna, per la quale visti gli effetti del Covid-19 era stato richiesto un rinvio a data da destinarsi a fine marzo. Si parla sempre più di una nuova collocazione a ottobre, un periodo in cui la prova iridata tricolore si era già svolta in passato nell'isola dei quattro mori nel 2004 e nel 2012. Ma la nuova data non è stata ancora comunicata da FIA e Wrc Promoter, visto che il nuovo calendario modificato del campionato del mondo rally non sarà ufficializzato prima di metà giugno. «*In questo momento* - ha dichiarato Antonio Turitto, coordinatore generale del RIS - *stiamo aspettando la bozza del nuovo calendario 2020, per il quale ci sono state fatte tre opzioni di data autunnali. Quando tutto verrà ufficializzato ci rimetteremo in moto, per mettere in pratica quanto già organizzato e preparato per l'edizione che si doveva svolgere in queste giornate, ad inizio giugno. Ovviamente se il format resterà quello classico del "3+1" adatteremo quello già presentato a inizio anno, se invece si utilizzerà qualcosa di diverso, dovremo cambiare perché il percorso va rivisto. La prima sostanziale differenza è che avremo anche meno luce, le giornate infatti a ottobre finiscono prima rispetto a giugno. Se la situazione sarà come adesso, con condizioni simili a quelle attuali, abbiamo già i protocolli anti Covid che prevedono il distanziamento tra le persone. Anche in prova speciale dove il pubblico sarà contingentato, con regole ad hoc, in zone specifiche. Il parco assistenza sarà aperto agli addetti ai lavori e ci sarà un contingentamento delle persone e degli spettatori che potranno entrarci. Anche l'accesso alla sala stampa avrebbe delle regole diverse. Però bisogna precisare che oggi sarebbe così, ma magari quando faremo la gara l'evoluzione della situazione sarà diversa ed in meglio. Basta guar-*



ALBO D'ORO DEL RALLY ITALIA SARDEGNA

2004	P. Solberg – Mills (N-GB)	Subaru Impreza WRC
2005	Loeb – Elena (F–MC)	Citroën Xsara WRC
2006	Loeb – Elena (F–MC)	Citroën Xsara WRC
2007	Grönholm – Rautiainen (FIN)	Ford Focus WRC
2008	Loeb – Elena (F-MC)	Citroën C4 WRC
2009	Latvala – Anttila (FIN)	Ford Focus WRC 2009
2010	Hanninen – Markkula (FIN)	Skoda Fabia S2000 *
2011	Loeb – Elena (F–MC)	Citroën DS3 WRC
2012	Hirvonen – Lehtinen (FIN)	Citroën DS3 WRC
2013	Ogier – Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC
2014	Ogier – Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC
2015	Ogier – Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC
2016	Neuville – Gilsoul (B)	Hyundai i20 New Generation WRC
2017	Tanak – Jarveoja (EST)	Ford Fiesta WRC
2018	Neuville – Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC
2019	Sordo – Del Barrio (E)	Hyundai i20 WRC

*edizione valida per l'IRC



dare indietro a un mese fa e vediamo quante differenze ci sono state, in positivo, nel nostro modo di vivere. Insomma è presto per capire cosa ci aspetta, noi comunque siamo pronti e una volta deciso il format e la data tutto andrà avanti da solo».

Il presidente Sticchi Damiani ci crede

Il Presidente dell'Automobil Club d'Italia Angelo Sticchi Damiani, ci tiene davvero a poter svolgere l'edizione 2020 dell'appuntamento italiano del mondiale rally. Una manifestazione alla quale ha sempre garantito in passato, sin dalla prima edizione svoltasi nel 2004 in Sardegna, il suo incondizionato appoggio. «*La verità* - ha dichiarato - *è che stavolta non è facile organizzare il Rally Italia Sardegna, vista la situazione causata dalla pandemia in corso. Ci aspettiamo una data entro metà ottobre, e con la Regione Sardegna c'è un dialogo aperto. Stiamo aspettando una delibera che ci dia una conferma di quanto si era parlato. Perché è chiaro che di questi tempi c'è un problema economico, tutti noi non siamo più gli stessi dopo le problematiche del Covid-19. Siamo nella necessità di controllare i costi, non possiamo permetterci in questo momento di investire cifre importanti. La nostra volontà di fare la gara c'è, ecco perché continuiamo a crederci e a proporci. Ovviamente anche il Promoter deve collaborare, noi abbiamo firmato un contratto importante per tre anni avendo le spalle coperte, ma abbiamo anche il Gp di Monza da organizzare e la situazione è cambiata. Deve essere quindi un lavoro di gruppo, c'è buona volontà da parte di tutti di portare a casa l'obbiettivo. Questo è un anno particolarissimo, come dimostrano le difficoltà manifestatesi in altre nazioni nel riuscire a organizzare la loro gara iridata. A noi farebbe piacere esserci, per tenere sempre in piedi questo filo che ci lega con la Regione Sardegna da una quindicina di anni*».

PER HYUNDAI E UN'ISOLA FELICE

Per la Hyundai, il Rally Italia Sardegna è una gara dove si ottengono sempre buoni frutti. L'armata guidata da Andrea Adamo, infatti, ha conquistato la vittoria nelle ultime due edizioni del mondiale all'italiana

Roma apre la Fase 2



LA STAGIONE DEI RALLY IN ITALIA SI PREPARA A RIPARTIRE CON LA GARA NELLA CAPITALE. SCOPRIAMO NEI DETTAGLI COME SI STANNO PREPARANDO GLI ORGANIZZATORI PER FAR RIPARTIRE TUTTA L'ATTIVITÀ

di Daniele Sgorbini

Ci sono date importanti, che in qualche modo segnano uno spartiacque più o meno definitivo. Per il mondo dei rally italiani, messo a terra dall'emergenza Coronavirus e il cui lockdown è stato ed è tutt'ora necessariamente più lungo di quello di ogni altra attività, una di queste date è senza dubbio il 26 maggio appena trascorso. Martedì passato infatti gli organizzatori del Rally Roma Capitale hanno dato fattivamente il via alla loro "Fase 2", aprendo ufficialmente le iscrizioni, pubblicando sul sito web della gara e sugli store digitali per gli smartphone l'app necessaria al tracciamento di chiunque avrà a che fare con il rally e rendendo pubblici il programma, il percorso, la tabella dei tempi e delle distanze. In attesa di avere risposte certe dal Governo, sui tempi e sui modi della ripresa di tutte le attività agonistiche in Italia – che giova ricordarlo al momento sono ancora sospese – lo staff di Max Rendina, Bruno De Pianto ed Emanuele Inglesi è andato avanti. Gli organizzatori di Motorsport Italia non hanno mai smesso di crederci, non hanno mai pensato di gettare la spugna e hanno sempre guardato con fiducia alla possibilità di disputare regolarmente la loro gara nella sua originaria collocazione, cioè dal 24 al 26 luglio, mantenendo sia la validità per il Campionato Europeo, sia per il Campionato Italiano, anche se protagonisti del Cir percorreranno soltanto una tappa, come



deciso di recente da Aci Sport. Con quanto reso noto nei giorni scorsi, a Roma hanno voluto far sapere di poter essere in grado di svolgere regolarmente il rally. Con il loro protocollo sanitario e di distanziamento sociale (il cui contenuto è simile a quello illustrato da Aci Sport agli organizzatori, ma che non è ancora stato pubblicato e che verrà reso noto soltanto dopo le decisioni governative in materia di ripresa degli sport) gli organizzatori capitolini hanno messo le carte sul tavolo, diffondendo per la prima volte regole certe. Alcune molto stringenti, altre che dovranno richiedere un grandissimo impegno per essere tradotte in realtà. Ma intanto le hanno scritte e rese pubbliche, pronte per essere portate sui tavoli delle Prefetture per avere gli indispensabili permessi a effettuare la gara.

LA GARA È PREVISTA DAL 24 AL 26 LUGLIO

Si sono aperte le iscrizioni al Rally Roma Capitale 2020 previsto dal 24 al 26 luglio. La gara è valida per l'Europeo che per il Cir. Gli organizzatori hanno pubblicato sul sito della manifestazione e sugli store digitali per gli smartphone l'app necessaria al tracciamento di chiunque avrà a che fare col rally

Controlli per tutti

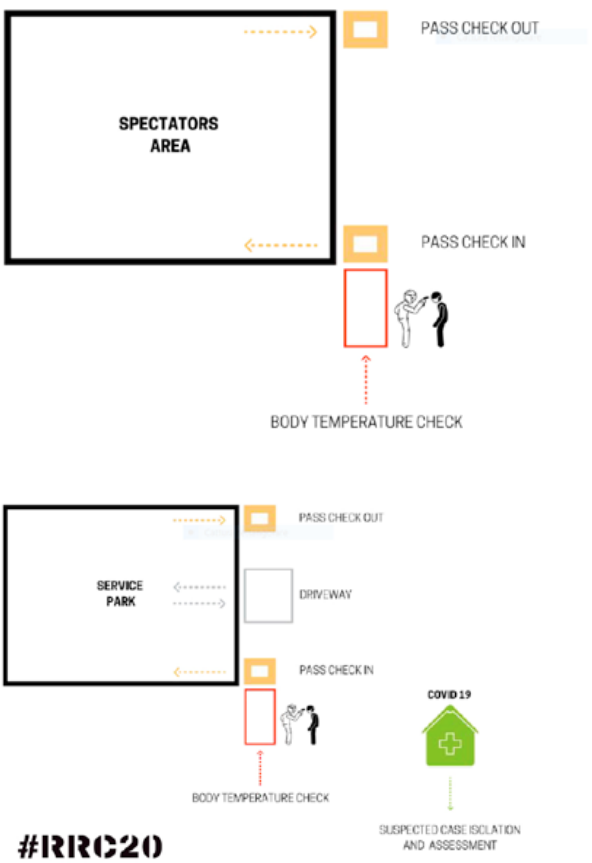
Quali sono dunque i contenuti di questo documento su cui si basa buona parte delle possibilità di ripresa dei rally in Italia? La premessa è che i rally sono uno sport molto particolare, che per le sue caratteristiche viene classificato a basso rischio sanitario: "Il settore sportivo dell'automobilismo, in base all'analisi di rischio per discipline sportive, attualmente in fase di indagine da parte dell'FMSI (Federazione Medico Sportiva Italiana, ndr) in Italia e dall'omologa Associazione dello Sport in USA, evidenzia dei parametri di basso rischio di diffusione del virus, così come tutti i cosiddetti "contactless sports" e quindi proponibile per una ripresa delle attività, pur rispettando le norme di protezione individuale e suggerite dalla OMS." Il report sottolinea inoltre che: "Il Rally è uno sport di nicchia e di semplice contenimento per alcune ragioni principali, è praticato da pochi professionisti al Mondo, quelli che possono affrontare gli alti costi di gestione, si svolge in aree geografiche con bassa densità abitativa e su strade di provincia poco trafficate, si pratica all'aria aperta sia nella stagione estiva che invernale, le stesse aree di lavoro meccanico sono costituite da tensostrutture, il lavoro condotto in ufficio è estremamente contingentato". Premesse necessarie per illustrare i provvedimenti veri e propri, che riguarderanno tutte le categorie di persone coinvolte durante la gara, ognuna delle quali potrà accedere solo a determinate aree, attenendosi a regole e procedure molto rigorose. Tutti i soggetti coinvolti (equipaggi, team, gommisti, commissari, giornalisti, membri dell'organizzazione e via elencando) dovranno necessariamente pre registrarsi tramite il sito o l'app e rilasciare un'autocertificazione relativa alla propria condizione sanitaria, che include anche avvenuti contatti con persone risultate positive al Sars-CoV-2. In questo modo verrà rilasciato un pass personale che darà accesso solo a determinate aree, per fare in modo di garantire il più possibile il distanziamento sociale. Obbligatorio per tutti gli operatori indossare le mascherine: le uniche ammesse saranno quelle certificate, N95, chirurgiche o FFP1. L'organizzazione della gara si mette a disposizione anche per ordinarle, nel caso in cui qualcuno avesse difficoltà a reperirle. La piattaforma realizzata per la registrazione e per la gestione degli accessi alle varie aree è stata pensata per conoscere gli ingressi e le uscite delle persone ammesse alla competizione ed essere sicuri che non si creino sovraffollamenti nelle aree coinvolte: "Attraverso la piattaforma si potranno ottenere gli "Access Pass" per determinate aree a seconda della categoria di appartenenza del singolo individuo, sulla base della categoria si potranno effettuare un numero massimo di registrazioni. In questo modo si potranno contenere i flussi e gli accessi evitando sovraffollamenti delle aree". Ogni categoria potrà avere accesso solo a determinate aree. Per intenderci, in direzione gara potranno entrare solo gli addetti, in parco assistenza solo i team, gli equipaggi e il responsabile del parco, in riordino solo



Non solo **Roma** all'orizzonte

SE DAL GOVERNO ARRIVERÀ IL VIA LIBERA, ALTRE GARE SI PREPARANO PER FARSI TROVARE PRONTE. ECCO QUALI

Non c'è solo il Rally di Roma all'orizzonte. Se dal Governo arriverà il via libera, altre gare si stanno preparando per farsi trovare pronte, sia nell'ambito del Tricolore sia fuori. La prima è il Rally del Casentino, i cui organizzatori sono al lavoro e sperano di andare regolarmente in scena nella data prevista (3-4 luglio). Per quanto riguarda invece il Cir, dal Ciocco aspettano una conferma per la data proposta (20 agosto) mentre dal 1 giugno la tenuta toscana è disponibile per i test. In caso di ripartenza hanno risposto presente anche dal Sanremo, dal Due Valli, dal Tuscan Rewind e al tempo stesso di spera di recuperare anche il Targa Florio. Almeno due gare del Cir saranno valide anche per il CiWrc (del resto i chilometraggi sono stati allineati) che potrà così disputare il proprio campionato. Leggermente più complessa la situazione del Tricolore Terra: San Marino cerca una nuova data, mentre la Liburna ha deciso di passare direttamente al 2021. Tutti gli organizzatori italiani sondati da Aci avevano tempo sino allo scorso 28 maggio per dichiarare l'intenzione di disputare o meno la gara nel 2020. In Federazione hanno ricevuto un numero abbastanza elevato di risposte positive, per cui le date dei nuovi calendari dovranno essere in parte necessariamente calate dall'alto, per evitare concomitanze.



gli equipaggi e i media, mentre nelle prove speciali solo gli addetti, i media ed eventualmente gli spettatori (solo nelle aree loro riservate e anche loro attraverso la pre registrazione, anche se per il pubblico si attendono ancora le indicazioni governative). Sono state previste anche chiare limitazioni numeriche sul personale delle squadre: per ogni vettura ci potranno essere al massimo nove persone, pilota e navigatore inclusi. I membri del team potranno accedere solo al parco assistenza, nessuno di loro potrà ad esempio recarsi in direzione gara. La lista completa dei team che avranno ottenuto il pass verrà poi consegnata al "covid manager" della gara che effettuerà un doppio controllo con l'autorità sanitaria, per assicurarsi che nessuno dei concorrenti sia soggetto a misure restrittive di quarantena. Non è finita, perché per poter effettivamente accedere al parco, sarà obbligatorio passare i controlli del presidio medico istituito all'ingresso, dove un operatore controllerà la temperatura e verificherà che tutti indossino la mascherina protettiva. L'utilizzo della mascherina sarà obbligatorio ogni volta che un membro del team sarà fuori dalla propria area di lavoro e comunque quando sia impossibile mantenere la distanza di due metri tra le persone. Prevista anche un'apposita procedura di check-out ogni volta che si esce dal parco assistenza. Con questa serie di controlli incrociati, nel caso in cui qualunque possessore di pass dovesse mostrare sintomi riconducibili al Covid-19 nei 15 giorni successivi alla gara, l'organizzazione sarà in grado di risalire a tutti gli altri soggetti entrati in contatto. Nello stesso intervallo di tempo, continuerà il monitoraggio a distanza di tutte le persone presenti alla gara, tramite l'app dedicata. Le procedure adottate per i team sono simili a quelle per le altre categorie (commissari sportivi, commissari tecnici, cronometristi, etc.). Cambiano le aree a cui sarà possibile accedere, visto che come spiegato ogni tipologia di pass darà la possibilità di entrare solo in determinate zone.

Il nodo del pubblico

La procedura di registrazione, i controlli di accesso e tutto il sistema di tracciamento riguardano naturalmente anche il pubblico, nel caso in cui la gara possa essere disputata a porte "aperte". La procedura di rilascio dei pass "spettatori" (che saranno gratuiti) è già pronta, ma verrà attivata solo se sarà possibile ammettere gli appassionati. Tutto dipende ovviamente dalle decisioni governative, che verranno assunte in base alla situazione sanitaria. In tutte le prove speciali sono state previste apposite zone per il pubblico: per accedervi si dovrà seguire tutta la procedura e anche per gli appassionati varranno tutte le regole previste per gli addetti ai lavori, dai controlli preventivi sugli elenchi di persone per verificare che non siano sottoposte a quarantena ai check-point di ingresso per la misurazione della temperatura corporea e la verifica sulle mascherine. Anche in questo caso dunque tutto verificato e tracciato, con la possibilità di risalire a tutti i contatti se nei giorni successivi qualcuno dovesse manifestare sintomi. ●

Ripartenza primo obiettivo

DE PIANTO: «PRONTI A SACRIFICARE OSTIA, ABBIAMO CERCATO DI TUTELARE TUTTI E TROVARE IL MODO PER RIPARTIRE»

Il percorso del Rally di Roma è pronto e al momento prevede anche la prova spettacolo di Ostia, da ripetere quattro volte, due il venerdì sera e due la domenica, a conclusione della gara. Ma gli organizzatori romani sanno bene che quello della speciale sul litorale romano potrebbe essere un ostacolo insormontabile e sono pronti a fare un passo indietro: *«Sappiamo bene che a Ostia potrebbe essere molto difficile gestire il distanziamento e per questa ragione siamo pronti a rinunciarvi* – ammette Bruno De Pianto, team manager di Motorsport Italia – *del resto se devo sacrificare qualcosa pur di salvare la gara, ben venga. Una decisione definitiva in questo senso vorrei prenderla entro il 15 giugno. Se per quella data dovesse essere ancora in forse la possibilità di correre anche ad Ostia, allora vi rinunceremmo. In quel caso dopo la partenza da Castel Sant'Angelo e la parata per le strade di Roma, andremmo direttamente a Fiuggi».* Per quanto riguarda l'eventuale presenza del pubblico, De Pianto si dice pronto: *«Se sarà possibile fare la gara a porte aperte, noi siamo pronti. Abbiamo già identificato tutte le aree, per ognuna sappiamo esattamente quante persone metterci. Quando arriverà il decreto che disciplinerà anche questo tema, noi saremo pronti, sarà sufficiente un clic per attivare la piattaforma di registrazione anche del pubblico. Dal nostro punto di vista, crediamo di aver ideato un sistema che permetta di rispondere alla richiesta di creare dei compartimenti stagni tra le varie categorie. Al tempo stesso abbiamo cercato di preservare il lavoro di tutte le categorie di persone coinvolte in un rally, perché crediamo che ogni componente della filiera sia importante. Mi auguro che la gente capisca, per ripartire dobbiamo tutti accettare regole e compromessi. Restare fermi sarebbe molto ma molto peggio».* ●

TIPOLOGIA	QTÀ REG. SIN	NUM. MAX	P. A.	H.Q.	RIORDINO	SPETTATORI	SALA STAMPA	NOTE
Team	9		X					Il numero max consentito corrisponde a 9 per Auto Iscritta incluso Pilota/Naviga. L'opzione team consentirà la registrazione fino a 9 persone contemporaneamente
Media	1				X			NON PERMETTE L'ACCESSO ALLA SALA STAMPA! La registrazione sarà individuale. Il pass consentirà l'accesso al riordino (che verra dedicato esclusivamente ai media, no team member ammesso
Spettatori	3					X		Con questo pass si potrà accedere solo alle aree pubblico nelle PS. Durante singola registrazione potranno essere inseriti fino a 3 codici fiscali a condizione che si tratti di stesso nucleo familiare
Organizz	1		X	X	X			Verrà rilasciato solo ad un numero ridottissimo di persone
Operatori Sanitari	1		X		X			Singola registrazione
	1							Registrazione individuale. Numero massimo pari al numero di carri
Decarcerazione	1							Registrazione individuale. Numero massimo pari al numero di carri
Cronometristi	30		X	X	X			Fino a 30 codici fiscali per singola registrazione
Radio/GPS	5		X	X	X			Fino a 5 codici fiscali per singola registrazione
Commissari di percorso	30		X		X			Fino a 30 codici fiscali per singola registrazione
Commissari tecnici	1		X	X	X			Singola registrazione
Gommisti	1		X	X	X			Singola registrazione
ACISPORT	1		X	X	X			Singola registrazione
SALA STAMPA							X	Non sarà possibile richiedere questo pass. Sarà l'organizzazione ad assegnarlo ad un massimo di 20 giornalisti.



Riccardo Pera obiettivo Le Mans

ECCO COME IL 21ENNE TOSCANO SI PREPARA AD AFFRONTARE L'ICONICA 24 ORE PER LA PRIMA VOLTA IN CARRIERA: «ERA IL MIO SOGNO FIN DA BAMBINO»

di Dario Lucchese

Nato il 4 luglio. Come se fosse un segno della sua tenacia. Riccardo Pera, 21 anni tra un mese, si appresta a disputare la sua prima 24 Ore di Le Mans. Soltanto un punto d'arrivo, dopo che il toscano ha bruciato in fretta le tappe. Con la Ebimotors nel 2016 ha debuttato e vinto nel campionato della Cayman Cup del Tricolore Gt. Poi un titolo sfiorato nella Carrera Cup Italia, la stagione seguente: secondo dietro ad Alessio Rovera dopo un finale "thrilling" a Monza, dove si presentava con un vantaggio di 13 punti e quattro successi al suo attivo (incluso quello ottenuto in occasione del proprio esordio a Imola). Anche se nel frattempo aveva ormai conquistato la piena fiducia del patron Enrico Borghi. Tanto da meritarsi un posto nell'European Le Mans Series nel 2018, quello che è stato per lui un anno magico. Oggi il toscano è cresciuto, riconfermando in parte il programma dello scorso anno. Da un lato l'impegno nel Mondiale FIA Wec con la Porsche del Dempsey-Proton Racing, dall'altro il Campionato Italiano Gran Turismo nella classe Gt4 assieme a Paolo Gnemmi e nella Gt3 Endurance in equipaggio con Alessandro Baccani e Paolo Venerosi. Sempre, ovviamente, assieme alla Ebimotors. Pilota tuttofare, come nella routine di ogni giorno. Perché a dispetto della sua giovane età, Pera lavora "24h" nell'azienda della sua famiglia.

«Abbiamo una ditta di calzature. Mio padre mi ha messo al controllo delle materie prime e del magazzino. Ogni giorno sono al lavoro dalle 7.30 del mattino fino a sera. Anche dopo le gare, cerco sempre di rientrare la domenica per presentarmi in ufficio puntuale il giorno seguente. Mi definisco il "mulettista ufficiale". Ma, chissà perché, mi dicono di andare piano».

- Quest'anno disputerai per la prima volta Le Mans. Con quali sensazioni ti prepari ad affrontare questo nuovo impegno?

«Era il mio sogno fin da bambino. Mi ricordo che per seguirla in tv facevo tutto il possibile per rimanere sveglio. Adesso questo sogno si realizza. Quest'anno però sarà tosta, perché a settembre la notte sarà più lunga e farà molto freddo. Mi aspetto una gara lunga e molto tirata».

- Come ti stai preparando?

«Sarà una stagione molto compressa quella che, per forza di cose, prenderà il via a luglio. Ogni giorno va-



> QUEST'ANNO SARÀ TOSTA PERCHÉ A SETTEMBRE LA NOTTE SARÀ PIÙ LUNGA E FARÀ MOLTO FREDDO. MI ASPETTO UNA GARA LUNGA E TIRATA
>
> RICCARDO PERA

MULETTISTA UFFICIALE
Riccardo Pera, a destra, al lavoro nella ditta di calzature di famiglia.In alto eccolo in azione con la Porsche a bordo della quale partecipa al Wec

do in palestra. Mi alleno con il mio personal trainer Giacomo Franchi e al Lucca Racing Simulation, che è un centro della mia città gestito da alcuni amici».

- Come lo scorso anno, il tuo impegno sarà contemporaneamente su più fronti. Una difficoltà in più a fronte di un calendario iper concentrato?

«Non è una novità per me. Il 2019 è stato entusiasmante. Sono cresciuto molto, conquistando il secondo posto in Lm Gte nell'European Le Mans Series, sempre con Dempsey-Proton, al volante della Porsche Rsr. A maggio ho vinto la 4 Ore di Monza, assieme a Matteo Cairoli e Christian Ried. Nello stesso mese, con Matt Campbell e lo stesso Ried, ho conquistato la mia prima affermazione nel Wec in occasione della 6 Ore di Spa. Due settimane dopo (con Gnemmi e Nicola Neri) ho vinto anche la gara di Misano dell'Italiano Gt4. Tre successi di fila in tre campionati diversi».

- Una sfilza di risultati positivi. A cosa ti ha portato tutto ciò?

«Dempsey-Proton Racing mi ha riconfermato tra i suoi piloti. Non sono sotto l'ala Porsche a tutti gli effetti, ma faccio parte di un team semi-ufficiali, che gode del supporto della casa madre».

- Ma la tua storia con la squadra dell'attore americano risale a qualche tempo addietro…

«Diciamo che mi sono fatto conoscere nel 2017, in occasione del mio primo anno nella Carrera Cup Italia. Poi, nel 2018, Borghi mi ha voluto sulla sua Rsr per il programma Elms. Ho colto una vittoria a Spa sotto l'acqua (con Fabio Babini e Bret Curtis), battendo anche l'equipaggio del mio futuro team. Ma in assoluto la perla fu la pole di Monza, davanti a un "certo" Gimmi Bruni. Credo che sia stato lì che Dempsey-Proton mi ha definitivamente messo gli occhi addosso. Così, alla fine dell'anno, mi offrirono la possibilità di disputare con loro una gara del Wec a Shanghai, centrando subito un terzo posto. Un podio che mi è valsa la conferma per tutto il 2019».

- Oggi sei uno degli alfieri Porsche. Un passo dietro a Matteo Cairoli.

«Lui ha ovviamente molta più esperienza. Lo scorso anno nell'European Le Mans Series ci siamo trovati veramente bene assieme, anche umanamente. Ci siamo divertiti molto ed io da lui ho imparato tantissimo».

- Nei tuoi obiettivi, c'è quello di diventare anche tu un pilota ufficiale?

«Punto ovviamente a lavorare sempre con una casa come Porsche. Nel mio cammino ho trovato le persone giuste. Correre anche con gente come Gnemmi in un campionato nazionale mi gratifica tanto. A Paolo non direi mai di no. È una persona squisita e molto professionale, che ha fatto anche un salto di qualità notevole. Questo sarà un bell'anno e nel 2021 magari potremo pensare insieme ad un programma europeo nel Gt4 o nella Michelin Cup. Ma non potrei non citare Enrico Borghi. Correvo in kart e tramite un amico venne fuori il suo nome. Il nostro incontro a Como fu veramente speciale: una persona estremamente onesta, così come mi era stata dipinta. L'unica che forse poteva veramente aiutarmi. Il 2016 assieme a Ebimotors fu infatti un anno stupendo. Non conoscevo le piste e l'ambiente. Lui è stato un mio secondo padre nel motorsport e lo è tuttora. In grado di darmi sempre dei consigli preziosi, dicendo quello che pensa con saggezza».

- Tra sprint e endurance verso dove sei maggiormente orientato?

«Non cambia nulla. Sono entusiasta di correre sia da una parte che dall'altra. Nel Gt3 Endurance, con Baccani e Venerosi, formerò un equipaggio tutto toscano. Peccato che dovrò saltare una gara per la concomitanza con Le Mans».

- Qual è il tuo stereotipo di pilota?

«Da quando ero bambino e mio padre Carlo, che aveva fatto anche lui qualche gara nelle salite, mi accompagnava sulle piste di kart, ho sempre avuto un'ammirazione per Alonso. Avvicinandomi al mondo delle Gt e delle ruote coperte, i miei riferimenti sono cambiati e ce ne sono tanti. Ma Fernando rimane sempre uno dei miei preferiti in senso assoluto».



Salite 2020 c'è chi dice sì

MENTRE LA FIA ANNULLA L'EUROPEO TRENTO PROVA AD APRIRE LA STRADA MA SULLA STAGIONE INCOMBE ANCORA UN GRANDE PUNTO INTERROGATIVO E LA RIPARTENZA È TUTTA DA DECIFRARE: ECCO LA SITUAZIONE IN ATTESA DELLE DEFINITIVE DELIBERAZIONI DI ACI



di Gianluca Marchese

La Fia ha già annullato Europeo, Cup e Masters dando l'arrivederci al 2021. Sono tempi duri per le cronoscalate e n on è che il Civm se la passi meglio. Resta complicata la possibilità di assegnare i titoli tricolori a fronte della situazione del tutto incerta legata all'evoluzione dell'emergenza covid-19 e de i rinvii a raffica decisi dagli organizzatori, tra i quali spiccano quelli al 2021 già ufficializzati da tappe ambite come Sarnano, Verzegnis, Ascoli, Vallecamonica e Rieti, più Orvieto che il 25 ottobre oltre al Tivm avrebbe dovuto ospitare la prima volta dell'Italiano a squadre. La salita sarà forse la specialità più colpita a livello di numeri (e, in proporzione, probabilmente anche a livello economico) e questi sono i giorni "caldi" nei quali la federazione italiana ne deciderà i destini 2020. La stessa federazione ha chiesto agli organizzatori di comunicare le reali intenzioni sullo svolgimento delle rispettive gare, che in circostanze critiche stanno fronteggiando un dilemma non da poco: confermare la disputa con tutti i rischi annessi (compreso quello di rimetterci eccessivamente in termini economici o di perdere la validità nel caso poi si sia costretti ad annullare) oppure prendersi un anno sabbatico mantenendo la titolazione Civm o Tivm nel 2021, come serenamente concesso da AciSport. Aldilà del fatto se ci sarà o no una titolazione tricolore e se si riuscirà ad avere un vero e proprio calendario con alcune gare (già 6 sarebbero considerate un successo), era immaginabile che fosse la cronoscalata più famosa d'Europa, la Trento Bondone, la prima a provare a "resistere" e a essere disputata. Il punto interrogativo è ancora grande nel momento in cui Autosprint va in stampa, ma la Scuderia Trentina è pronta, il quasi certo spostamento in avanti dal 5 al 12 luglio potrebbe dare una mano e la Provincia di Trento ha "aperto". Senza illudersi, qualche speranza c'è e il Bondone ha pure cercato di saggiare il polso all'ambiente chiedendo la disponibilità di partecipare alla gara in un sondaggio rivolto ai piloti. Non che possa essere interpretato











COME IL VIRUS HA "CONTAGIATO" I CALENDARI
(situazione al 29 maggio)

CIVM	
Trofeo Scarfiotti Sarnano (MC)	rimandata ddd
Luzzi Sambucina (CS)	rimandata ddd
Verzegnis Sella Chianzutan (UD)	rimandata 2021
Morano Campotenese (CS)	rimandata ddd
Coppa Teodori – Ascoli (AP)	rimandata 2021
Trento Bondone (TN)	5 o 12 luglio
Trofeo Vallecamonica Malegno (BS)	rimandata 2021
Coppa Carotti Rieti Terminillo (RI)	rimandata 2021
Trofeo Fagioli – Gubbio (PG)	23 agosto
Monte Erice (TP)	13 settembre
Coppa Nissena Caltanissetta (CL)	20 settembre
Pedavena Croce d'Aune (BL)	18 ottobre

CIVM CON 5 ROUND E IL CEM SALTA

È una lunga lista di rinvii al 2021 quella che presenta il calendario delle salite. Al momento dei 12 round che componevano il Civm 2020 solo 5 gare sono state confermate. La Trento-Bondone farà da apripista, mentre il Campionato Europeo della Montagna sarà annullato

come fonte di certezze assolute, ma in scia si sono immediatamente posti il Nevegal e Popoli. Le due salite Tivm di agosto hanno copiato e incollato l'idea con il medesimo obiettivo: capirci qualcosa, o almeno un po' di più, a livello di auspicabili partecipazioni. Proprio l'attesa diminuzione dell'elevato numero di partecipanti ai quali la specialità si è abituata è percepita come un ostacolo per il mantenimento economico stesso delle organizzazioni. A ciò si aggiunge il ridimensionamento dei proventi derivanti dalle sponsorizzazioni e, in specifici casi, dal pubblico pagante. Al momento l'aspetto porte chiuse resta un altro nodo cruciale, così come quello dei permessi, delle questioni assicurative e del protocollo sanitario-sportivo da dover rispettare. La speranza è quella di poterne "allentare" almeno alcuni aspetti (qualcosa è già stato limato rispetto alle prime bozze di inizio maggio) nel caso le prossime direttive nazionali e regionali inizino a prevedere minori restrizioni a fronte di un ulteriore calo dei contagi. Anche se il tempo stringe... Oltre al tema ricavi, le porte chiuse potrebbero rappresentare una criticità anche a livello di controllo lungo il tracciato di gara e dei varchi d'accesso. Ma porte chiuse significa anche "blindare" le aree più tipiche di una cronoscalata. Dalla partenza/arrivo alla direzione gara, dalle sedi di parco chiuso e verifiche fino (e soprattutto) al paddock, che per non favorire assembramenti (come lungo eventuali transenne) almeno in teoria non dovrebbe essere visibile neppure dall'esterno e per questo si è discusso ad esempio di pannelli oscuranti. Insomma, situazioni contronatura per una specialità che dal contatto con la gente e a volte con quasi intere comunità ricava forza, passione e autorevolezza e genera attrattività, oltre che la sua stessa essenza. Almeno nelle condizioni attuali, se davvero si vuole ripartire, si tratterà di una rinuncia pesante ma necessaria, che diventa anche la prova provata di una situazione complessa ben oltre le volontà di rimettere tutto in moto. ●



Varano è pronta a cambiare pelle

LA NONA PUNTATA DELLA NOSTRA INCHIESTA TRA I CIRCUITI CI PORTA IN EMILIA. «L'IMPATTO DEL VIRUS È STATO DEVASTANTE: PREVEDIAMO IL 50% IN MENO DEI RICAVI. MA ABBIAMO LE SPALLE FORTI E CONTIAMO DI CADERE IN PIEDI. APRIREMO AI CONCERTI, AL TEATRO E AI TALK SHOW», ANNUNCIA IL DIRETTORE ALESSANDRO MEGGI

di Fiammetta La Guidara

Il virus che mai ci saremmo aspettati, invisibile e mortale, come nei più fantasiosi film di fantascienza, ha messo in ginocchio il motorsport a livello mondiale. Ha spento i motori, ha annullato eventi e gare, ha scompigliato programmi e calendari, e ha trasformato gli autodromi in giganteschi custodi del silenzio e dell'immobilità, generando imprevedibilità e incertezza. Scenari aleatori, indeterminati, angosciosi. Ma ora il virus sta mollando la sua maledetta presa, e si può ricominciare a programmare. Con cautela, ma con determinazione. Così si sta facendo a Varano de' Melegari, l'autodromo parmense che ha vissuto un impatto precoce con il COVID-19, ma che da qualche giorno ha riaperto i battenti con una timida ripresa delle attività.

Lo stop deciso a mezzanotte

«*Abbiamo avuto un approccio violento con il virus: sabato 22 febbraio, due giorni dopo l'annuncio del primo 'paziente zero', da noi c'è stato un sopralluogo della FMI per l'omologa del circuito. Lunedì 24 abbiamo saputo che quel signore veniva da Codogno. Il nostro geometra, che aveva trascorso tutto il giorno con lui, è andato subito a casa in quarantena* - racconta Alessandro Meggi, direttore dell'autodromo di Varano dal 1996 - *Abbiamo continuato con qualche attività fino a sabato 7 marzo, poi la sera a mezzanotte al telefono con chi avrebbe dovuto girare in pista l'indomani, abbiamo concordato di non aprire. Era la notte in cui uscì il primo decreto di Conte*».

- Come ha influito il lockdown sulle vostre attività?

«*Quest'anno avevamo un calendario con oltre 300 giorni di attività già contrattualizzati: era rimasto qualche margine solo in agosto, a novembre e dicembre. L'impatto del virus è stato devastante: abbiamo avuto la sensazione di annegare. L'autodromo di Varano è piccolo, ha eventi importanti come la Formula SAE e ASI Motorshow, ma non ha apporti come la F.1 o la MotoGP. Lavoriamo sulla continuità e una chiusura di due mesi non è recuperabile*».

- Adesso però siete ripartiti. Come sta andando?

«*All'inizio di maggio ci sono arrivate dalla Motor Valley le prime richieste per qualche test industriale, e ora abbiamo ripreso anche con le prove libere auto e moto e i track day con le vetture stradali. In luglio avremo le prime gare. I numeri per ora però sono molto bassi, per mantenerci nei protocolli*», spiega Meggi.



RIAPERTI I BATTENTI
L'autodromo di Varano de Melegari ha da poco riaperto i battenti. In alto Alessandro Meggi, direttore dell'impianto parmense

> ***ALL'INIZIO DI MAGGIO CI SONO ARRIVATE DALLA MOTOR VALLEY LE PRIME RICHIESTE PER QUALCHE TEST INDUSTRIALE. ORA ABBIAMO RIPRESO ANCHE CON LE PROVE LIBERE***
>
> ALESSANDRO MEGGI

Ricavi dimezzati

- Quali sono le conseguenze economiche per voi?
«Tutte le misure per il COVID-19, doverosissime, comportano costi di personale e di materiale, che si sommano alla diminuzione dei clienti necessaria per il distanziamento. A livello economico il problema sarà difficile da affrontare, ma vogliamo cercare di non aumentare i costi. L'incertezza, poi, crea i veri problemi di gestione, perché non abbiamo una visione che possa andare al di là del brevissimo periodo. Se ci dovesse essere una ripresa a 'V', e non a 'U' come quella del 2008 che è durata 6 anni, si può sperare di riprenderci nella seconda parte dell'anno, e fare un 2021 di contenimento. Se il virus dovesse riprendere, invece, gli scenari sarebbero terribili».
- Avete quantificato il danno?
«I ricavi spariranno del 50%: il buco netto di 3 mesi comporta la perdita di un quarto secco, e l'altro quarto si perde spalmato perché gli eventi saranno meno ricchi e quelli più importanti – Formula SAE e ASI Motorshow – sono stati cancellati. Il problema sarà anche nel 2021, ma se è già difficile capire cosa succederà a breve termine, nel medio periodo abbiamo un punto di domanda gigantesco. Per fortuna dalla crisi del 2008 abbiamo imparato la flessibilità, ed è indispensabile reagire e cambiare pelle subito».



Il drive-in in autodromo

- In che modo Varano sarà flessibile?
«Vogliamo diversificare le attività, come avevamo già provato a fare tra il 2008 e il 2012, aprendo ad attività culturali e di spettacolo. C'è anche un progetto per fare serate, soprattutto in luglio e agosto, in stile drive in. Nel motorsport riapriremo al motard, si andrà a implementare il drifting, e cercheremo di fare anche delle gare con la pista in configurazione rally, per andare incontro ai rallisti che ora hanno problemi a girare».
- Come avevate vissuto la crisi del 2008?
«Per i primi due anni non ne avevamo risentito, anzi le grandi aziende venivano da noi per risparmiare (l'autodromo di Varano ha una pista di 2.360 metri, ndr), *poi abbiamo avuto un calo della domanda fino al 2014. Soltanto lo scorso anno eravamo tornati ai livelli pre-crisi. Avevamo anche un portafoglio di investimenti importanti da fare, con una nuova terrazza e una serie di migliorie per essere sempre all'altezza degli ospiti, ma ora abbiamo dovuto tagliare il 100% delle spese previste».*

Un indotto da 10 milioni di euro

- Qual è l'indotto creato dal circuito di Varano?
«È in corso uno studio dell'Università di Parma per valutarlo, ma posso anticipare che è veramente importante per via della sua continuità: lavorando più di 300 giorni all'anno, portiamo qui 150.000 persone, e l'indotto si avvicina ai 10 milioni di euro. Purtroppo quest'anno non potremo fare investimenti e non avremo il pubblico: il nostro contributo economico sul territorio sarà molto minore e questa è una delle cose che mi pesa di più. Sentiamo molto la funzione sociale e di volano che abbiamo qui in vallata e infatti durante il lockdown ho cercato di usare la cassa integrazione in maniera limitata per i dipendenti, perché comporta una riduzione importante dello stipendio».
- Con quale spirito Varano affronta il futuro?
«Con ottimismo, anche per il fatto di essere nella Motor Valley, con la Dallara proprio davanti a noi e tante altre realtà. Il governatore Bonaccini sta facendo un ottimo lavoro e se ripartiremo tutti insieme, non avremo problemi. Dopo due mesi molto brutti, ora è tornata la fiducia. Abbiamo le spalle forti e contiamo di cadere in piedi», conclude Alessandro Meggi. ●



Peroni serie al via

I CAMPIONATI DEL PROMOTORE ROMANO AI NASTRI DI PARTENZA: SI RICOMINCIA IL PROSSIMO 21 GIUGNO DALLA PISTA DI MISANO

di Dario Lucchese

I campionati di Peroni ai nastri di partenza. Sulla carta si inizia da Misano nel weekend del 21 giugno. Ma i tempi sono stretti, c'è un protocollo sanitario (prossimo alla pubblicazione) da mettere in atto, un meccanismo di iscrizioni rigido che prevede 15 giorni prima di ciascun evento di nominare le sei persone preposte per seguire ogni vettura. E allora si è pensato a un piano B: quello di cominciare un po' più tardi e più precisamente a metà luglio con il round di Imola. Ciò che comunque conta è il fatto che la macchina organizzativa si sta rimettendo lentamente in moto. Sergio Peroni non molla. Lui che è ormai un'istituzione nell'ambito delle serie nazionali. Anche se il futuro non sembra certamente tra i più rosei. «*Tempo fa abbiamo fatto un sondaggio tra i nostri piloti e la risposta è stata superiore a quello che inizialmente immaginavo* - spiega Peroni - *Occhio e croce ho potuto constatare un calo di adesioni pari al 30 per cento. Poi qualcun altro si è tirato indietro, ampliando leggermente questo margine. Non so se le motivazioni dipendono da un problema economico o forse dalla suggestione del momento*». Il calendario comunque c'è. Un calo fisiologico che ci sta tutto, considerando quello che è successo. La Coppa Italia Turismo e Gt rimangono il fiore all'occhiello delle categorie moderne. Riconfermato anche il Master Tricolore Prototipi. Assieme ad essi il Campionato Italiano Autostoriche e l'Alfa Revival Cup, a cui si aggiungono i trofei di altri promotori, "in primis" la Lotus Cup Italia. Ci sarà anche, dopo diversi anni, la televisione con la diretta delle gare sul canale 228 di Sky, oltre al live streaming delle stesse. «*Siamo riusciti a stilare un calendario privo di concomitanze con i weekend di Aci Sport* - prosegue Peroni - *Se dovessimo rinviare il primo appuntamento di Misano, bisognerà recuperarlo l'ultimo fine settimana di novembre. L'unico rischio in questo caso è che potrebbe saltare la Boss Gp, che si unirà a noi anche a Imola e Mugello*». Non ci sarà invece l'endurance ed è difficile pensare che possa essere disputata la 6 Ore di Roma. La serie riservata alle Junior Storiche, facendo parte di un campionato FIA, è stata cancellata. Niente gare di durata dunque, anche per le stesse autostoriche, che al tradizionale format di un'ora sostituiranno quello delle due manche della durata di 30 minuti, ciascuna con la classifica stilata tenendo conto della somma dei tempi finali. «*Per quanto riguarda l'aspetto dei costi, speravamo di avere un aiuto dai circuiti. Ma la loro risposta è che dovranno fare fronte ad un aumento delle spese pari circa al 20 per cento dovuto alla sanificazione e alle varie problematiche legate all'emergenza sanitaria. Credo che se riusciremo a uscire in pari gara per gara, quest'anno potremo dire di avere fatto bingo* - sostiene Peroni - *Ci sono tanti fattori negativi. Molti hanno perso gli sponsor e in campionati come la Coppa Italia, squadre che prima erano solite schierare quattro auto adesso puntano ad essere al via con sole due macchine. Nelle "storiche" molti sono i piloti che corrono con vetture di loro proprietà, ma a subentrare lì c'è spesso il fattore età e la paura di essere più esposti ai rischi del virus. Infine c'è tutta una serie di fattori, dalla misurazione della febbre, l'autocertificazione, il distanziamento, la mancanza di un catering, da cui ne scaturisce l'impossibilità di vivere nel paddock la solita atmosfera familiare: questo renderà meno allettanti i weekend per chi va in pista con l'idea di divertirsi. Sempre per quanto riguarda i costi, c'è attualmente in atto la possibilità di accedere a dei finanziamenti da parte del Coni, che in pratica gemellano i famosi 25.000 euro previsti anche per gli altri sport. Tra un aiuto e l'altro insomma, proveremo a tirare la corda fino a dicembre. Ma cosa succederà l'anno prossimo nessuno può al momento dirlo. L'importante, per il momento, è comunque ripartire. Infine c'è il problema delle altre specialità. Nei rally sembra che qualche cosa si stia muovendo. Diversa la situazione nelle cronoscalate. Il Gruppo Peroni Race, su esplicita richiesta di alcuni scalatori, ha fatto una formale richiesta alla Sottocommissione Salita per farli venire in pista. Potrebbe essere una momentanea soluzione*». ●

CORSE PER TUTTI I GUSTI

I weekend Peroni sono composti da gare di Coppa Italia Turismo e Gt, Master Tricolore Prototipi, campionato italiano autostoriche, Alfa Revival Cup e Lotus Cup

IL CALENDARIO	
21/6	Misano*
12/7	Imola
6/9	Vallelunga
13/9	Vallelunga (solo Coppa Italia Turismo)
11/10	Mugello
25/10	Imola

* riserva: 29/11 Misano

* da definire altri due recuperi di Adria e Vallelunga

AUTOSPRINT

AUTOSPRINT PLAY



Fantastica Lancia

1983: Piquet, Ferrari e Lancia iridate



IL BRASILIANO BRUCIA ALL'ULTIMA GARA I SOGNI IRIDATI DI PROST. LA FERRARI VINCE IL MONDIALE COSTRUTTORI MENTRE LA LANCIA 037 A SORPRESA NEI RALLY BATTE L'AUDI QUATTRO

di Gabriele Mutti

Andato in archivio un "annus horribilis" come il 1982, che ci ha portato via per sempre Gilles Villeneuve e lontano dalle corse Didier Pironi e che a dicembre ha sconvolto il mondo dell'auto per la morte di Colin Chapman (una vicenda con tanti punti interrogativi mai del tutto chiariti, dando adito a mille congetture) nel 1983 sono in tanti a dover ripartire da zero. La Ferrari punta tutto su Arnoux e Tambay, la JPS-Lotus su De Angelis e Mansell, la Brabham (col turbo BMW) su Piquet e Patrese e la Renault su Prost e Cheever. Per non parlare dell'Alfa Romeo, il cui team da quest'anno è gestito dall'Euroracing di Giampaolo Pavanello, con i buoni auspici della Marlboro. E tutti i progettisti devono realizzare monoposto con serbatoi che contengano al massimo 250 litri, con box e auto attrezzati per rifornirsi durante le gare. L'intento è quello di rendere più spettacolari i Gran Premi, ma come si sa a volte la strada dell'inferno è lastricata di buone intenzioni… Alla Lancia rimpiangono ancora il mondiale marche Sport-Prototipi perso per un soffio all'ultima gara. All'Audi e a Rohrl (su Opel) è invece andata meglio nei rally. Ma andiamo con ordine.

In copertina su AS Lotus, Rondeau e Alfa

Autosprint nel numero 2 "spara" in copertina due scoop, la Rondeau M482 per le gare di Gruppo C e la Lotus 93 di Formula Uno mossa dal turbo Renault, che è l'ultima monoposto progettata da Colin Chapman prima della sua scomparsa. Una settimana dopo è la volta dell'Alfa Romeo di Formula Uno, la 182T che ha spiccato tempi record al Paul Ricard. Con Ducarouge come progettista la novità fra i piloti è costituita dal fatto che a fianco di De Cesaris c'è il reggiano Mauro Baldi, che ha preso il posto di Bruno Giacomelli, il cui contratto scadeva il 31 dicembre 1982 e accasatosi in extremis alla Toleman.

Montecarlo, Lancia 037 a sorpresa

Dal 22 al 28 gennaio è in programma il Rally di Montecarlo. La Lancia schiera le 037 per Rohrl,

Foto Actualfoto



FAVOLE MONDIALI
Per Nelson Piquet con la Brabham arriva il secondo titolo iridato. Sopra la Lancia Rally 037 dominatrice con una doppietta (firmata da Rohrl e Alen) nel primo round del Mondiale a Montecarlo

Alen, Andruet e Serpaggi; l'Audi le Quattro A1 per Mikkola, la Mouton e Blomqvist; l'Opel le Ascona 400 per Vatanen, Toivonen e Frequelin; la Renault le 5 Turbo per Ragnotti, Therier e Saby.
«*Era un rally con poca neve* - ricorda Fiorio (AS Gold, CesaRe delle corse, 2019) - *e ricordo che convinsi l'azienda che si occupava della manutenzione delle strade a farle ripulire il più possibile* (inoltre il team Lancia fece incetta di sale nei supermercati e lo sparse nelle curve più difficili per migliorare l'aderenza, n.d.r.). *La 037, piccola e a motore centrale, era la nostra arma anti Audi. Nella PS di Digne con 15 km di salita asciutta fino al colle e la discesa gelata con ghiaccio vivo, decido il cambio gomme in piena PS con speciali pistole a 5 bulloni, dalle stick alle chiodate. Solo che a -20 gradi sotto zero l'aria della bombola che aziona le pistole gela e occorre usare le chiavi a croce. Perdiamo un mare di tempo con le 037 in fila a fare assistenza però riusciamo comunque a fare la doppietta finale con Rohrl e Alen, dando così una bella batosta alle Audi Quattro*».

Poker Audi in Svezia

La rivincita dell'Audi arriva al Rally di Svezia (11-13 febbraio) con la Lancia che non si iscrive nemmeno e la Casa di Ingolstadt che al traguardo conquista le prime quattro posizioni con Mikkola, Blomqvist (che per ragioni commerciali è in gara con una berlina a quattro porte di colore bianco, la 80 Quattro e sarà splendido secondo a soli 47" da Mikkola), il finnico Lampi e la Mouton.

Lancia dietro le Audi in Portogallo

Nel terzo round mondiale (Portogallo, 2-5 marzo) le Audi fanno una bella doppietta con Mikkola e la Mouton ma hanno per tutta la gara il fiato delle 037 sul collo, con Rohrl, Alen e Vudafieri che occupano le posizioni dal terzo al quinto posto. Ritirati Therier (Renault 5 Turbo, sospensioni) e Blomqvist (Audi, trasmissione). Nel mondiale Lancia e Opel sono a pari punti (32) seguite dalla Opel (19) mentre in quello piloti Mikkola ha 50 punti contro i 32 di Rohrl, i 27 di Blomqvist e i 25 di Alen e della Mouton.

Piquet a casa sua

Il 13 marzo inizia la stagione della Formula Uno in Brasile a Jacarepaguà (63 giri di una pista lunga 5.031 metri). Nelle prove il più veloce è il campione del mondo Keke Rosberg con la Williams-Cosworth davanti a Prost, Tambay e Piquet. L'Alfa di De Cesaris viene esclusa per aver saltato la verifica del peso in prova. Al via Rosberg si mantiene al comando, seguito da Prost, Piquet e Patrese. A Patrese cede il turbo (si ritirerà al 20° giro) e Rosberg è passato da Piquet già al 7° giro. Dietro bella rimonta di Watson che partito sedicesimo al 17° giro passa Prost ed è terzo. Al 28° giro Rosberg va ai box per rifornire: però all'apertura del bocchettone i gas provenienti dal serbatoio s'infiammano immediatamente per il calore sprigionato dal motore. Il finlandese riesce a uscire indenne dall'abitacolo ma l'auto va rimessa in moto a spinta e Rosberg perde molto tempo. Piquet è sempre leader seguito da Watson, Prost, Tambay, Lauda e Warwick. Al 34° giro Lauda passa Tambay che un giro dopo si arrende col motore ko. Sei giri dopo Piquet si ferma a rifornire e riparte dopo 16" ancora leader. Al 42° giro Lauda infila Prost. Quattro giri dopo Rosberg, autore di un bel recupero, è terzo e al 54° giro passa Lauda ed è secondo ma dopo la gara verrà squalificato dai commissari per essere ripartito a spinta dai box. Autosprint titola: "Ed è subito Nelson".

Watson da 22° a primo a Long Beach

Due settimane dopo (27 marzo) si corre il Gp USA Ovest a Long Beach. Rispetto al 1982 il tracciato è stato modificato per migliorare l'ingresso ai box: ora misura 3.275 metri da coprire 75 volte. In prova le più veloci sono le due Ferrari di Tambay e Arnoux davanti alle Williams di Rosberg e Laffite. La corsa passerà alla storia per la grande rimonta di Watson (vincerà partendo ventiduesimo) e Lauda (secondo partendo 23°). Tambay mantiene il comando al via della gara; Rosberg, partito dalla seconda fila, cerca subito di infilarsi dietro alle due Ferrari e tocca la "rossa" di Arnoux, che diventa quarto, preceduto anche da Laffite. Rosberg fa un testacoda nel corso del primo giro, nel tentativo di passare Tambay, ma può proseguire. Al 16° giro Tambay è sempre primo, seguito da Rosberg e Laffite. Dieci giri dopo Rosberg tenta l'attacco a Tambay, i due vanno a contatto, col francese che va in testacoda, fermandosi in mezzo al tracciato. Rosberg riesce ad evitare la vettura di Tambay ma, giunto all'ultima chicane, si trova sia la vettura di Laffite che quella di Jarier: collisione e ritiro per Rosberg e Tambay. Va al comando Laffite seguito da Patrese, Surer, Lauda e Watson che, pur essendo partiti dalla retrovie, sfruttando i molti ritiri e i pit stop degli altri concorrenti per risalire in graduatoria. Al 28° giro i due della McLaren passano anche Surer, mentre cinque giri dopo Watson, al termine della Shoreline Drive, sorpassa Lauda, diventando terzo. Al 44° giro, sfruttando un errore di Patrese, sia Watson che Lauda passano davanti al padovano, e solo un giro dopo, con Laffite in crisi con le gomme, si ritrovano a condurre. Al 52° giro anche Laffite passa Patrese, che a tre giri dalla fine si ritira per problemi alla distribuzione. Al 58° giro si arrende per problemi fisici anche Alan Jones, in gara su una Arrows: sarà la sua unica apparizione nel mondiale F.1 di quest'anno. Nel finale di gara Lauda, sofferente per i crampi, non può attaccare Watson che vince davanti al suo team mate e Arnoux, che ha passato Laffite al 67° giro. Nel mondiale Lauda ha 10 punti davanti a Piquet e Watson con 9. Autosprint giustamente titola in copertina: "Wattie" (soprannome di Watson, n.d.r.) castiga tutti.



TAMBAY SI PRENDE IMOLA

Sopra Watson su McLaren a segno nel Gp Usa Ovest a Long Beach. Sotto, Tambay vincitore del Gp di Imola: il francese approfitta di un errore di Patrese e va a conquistare una bella vittoria che lo porta a un solo punto dalla vetta del mondiale dove a maggio comandano Piquet e Prost

Vatanen al Safari: finisce l'era Mehta

Dal 30 marzo al 4 aprile si corre il Safari. L'Audi schiera tre Quattro per Mikkola, la Mouton e il locale Vic Preston, la Opel due Ascona 400 per Vatanen e Aaltonen e la Nissan tre Datsun 240S per l'idolo locale Mehta (che ha vinto le ultime quattro edizioni), Salonen e un altro pilota locale, Kirkland. Munari partecipa con un'Alfetta GTV6 Gruppo N messa a punto dall'Autodelta e sponsorizzata da una società keniota, la "Flower's Paradise" di proprietà del conte Borletti (società con la quale tenterà la scalata alla gestione del Casinò di Sanremo, ma questa è un'altra storia…). La gara è piena di colpi di scena. Mikkola va subito in testa, ma perde due ore per la rottura della pompa dell'acqua. Passa al comando la Mouton, ma perde una ruota e danneggia il differenziale posteriore. Poi grazie alle forature delle Ascona 400 di Aaltonen e Vatanen vanno in testa le Nissan che però hanno ben presto problemi anche loro. Al comando passa così Vic Preston con la terza Audi, quella destinata a fare da assistenza veloce in gara. Però nella terza frazione Preston ha guai al turbo prima di ritirarsi per un'uscita di strada. Escono di scena anche Salonen e Mehta (motore) mentre una panne elettrica ferma Munari che si stava comportando benissimo con l'Alfetta GTV6. Vatanen si ritrova così a vincere davanti a Mikkola dopo che entrambi hanno perso molto tempo per guai e rotture varie. Terza è la Mouton e all'ottavo posto finale c'è la incredibile Peugeot 504 V6 Pick Up a trazione posteriore, omologata in Gruppo B, della coppia locale Hellier-Hope.







Rosberg all'ultima Race of Champions

Il 10 aprile si corre sul circuito inglese di Brands Hatch l'ultima gara extra campionato disputata fino ad oggi: la Race of Champions (Corsa dei Campioni) che non si disputava più dal 1979. Debutta la Spirit-Honda guidata da Stefan Johansson. Sono iscritte tredici monoposto: solo Arrows e Theodore ne hanno due, mentre c'è una sola auto per Williams, Tyrrell, Brabham, McLaren, Lotus, March, Ligier, Ferrari e Spirit. In prova il più veloce è Rosberg davanti ad Arnoux e Jones. Al via della gara (4.207 metri di pista da percorrere 40 volte) Rosberg e Arnoux mantengono le prime due posizioni, mentre Danny Sullivan (Tyrrell) passa di forza Jones. Al 4° giro si ritira Johansson mentre tre giri dopo Arnoux cambia le gomme prima di ritirarsi al 23° giro per forti vibrazioni alla trasmissione. Anche Rosberg ha problemi di usura alle gomme ma riesce a resistere al ritorno di Sullivan, secondo per 490 millesimi. Terzo è Alan Jones (al quale evidentemente è tornata la voglia di corre, n.d.r.) con la Arrows.

VATANEN RE AL SAFARI

Sopra Ari Vatanen con l'Ascona 400 spezza l'egemonia di Mehta e della Datsun al Safari e conquista la vittoria. In alto Keke Rosberg mette le mani sulla Corsa dei Campioni, l'ultima gara extracampionato disputata fino ad oggi

A Monza inizia il dominio Porsche

Lo stesso 10 aprile si corre la 1000 Km di Monza, prima prova del campionato mondiale sport prototipi 1983. La Lancia è in gara con la nuova berlinetta LC2 a carrozzeria chiusa con motore turbo Ferrari V8. La gara è un dominio Porsche con le 956 ai primi sette posti: vincono Wollek-Boutsen davanti a Mass e Ickx (che non vuole saperne di smettere di correre con le ruote coperte) e a Heyer-Schickentanz-Stommelen: per chi non lo sapesse, a inizio Anni 70 Heyer e Schickentanz si sono fatti un nome correndo fra le turismo con la grossa berlina Mercedes-Benz 300 SEL 6.8. Quanto al povero Stommelen, sarà il suo ultimo podio prima di trovare la morte a Riverside due settimane dopo. La Lancia è ottava con la LC1 privata di Sigala-Truffo e nona con la LC2 ufficiale di Alboreto-Patrese. Ritirati per una foratura Ghinzani-Fabi con l'altra LC2.

Addio a Stommelen a Riverside

Il 24 aprile alla 6 Ore di Riverside muore Rolf Stommelen, 39 anni, che si schianta ad oltre 270 km/h con la sua Porsche 935 contro il guardrail per il distacco dell'alettone posteriore. In un incidente analogo nel 1975 al Gp di Spagna al Montjuic la Embassy Hill Lola del pilota tedesco perse l'alettone andando a sbattere violentemente contro le barriere. Poi la monoposto carambolò in mezzo alla pista, colpì le barriere sul lato opposto, s'impennò e volò oltre il guardrail; Stommelen si ruppe le gambe e quattro persone persero la vita.

Imola: Patrese sbatte, Tambay vince

Nel weekend del 1° maggio si corre il Gp di San Marino a Imola (5.040 metri, 60 giri). In prova i più veloci sono Arnoux, Piquet, Tambay, Prost e Patrese. Sulla griglia di partenza Piquet rimane fermo e, dopo che sono sfilati tutti gli altri piloti, parte con un minuto di ritardo, aiutato dai commissari. In testa si portarono Arnoux e Tambay, che ha passato Patrese. Al 3° giro Patrese è secondo e due giri dopo passa anche Arnoux che ha problemi di gomme e si ferma al 21° giro per rifornire. Tambay si ferma al 32° giro e rimane secondo. Un giro dopo si ferma anche Patrese ma perde oltre 23" contro i 15" di Tambay e torna secondo. Al 55° giro Patrese si avvicina a Tambay (che ha problemi al motore e viene incitato a tenere duro dal muretto box dal presidente della Fiat Ghidella) e lo passa, ma poco dopo esce alla Variante Alta e va a sbattere («*Patrese ha commesso un piccolo errore* - dirà Tambay a Cevenini di Autosprint dopo la corsa - *e lo ha pagato carissimo*»). Tambay vince davanti a Prost e Arnoux, attardato da un testacoda. Baldi abbandona col motore ko quando è sesto, a due giri dalla fine. Nel mondiale Piquet e Prost hanno 15 punti davanti a Tambay (14), Watson (11) e Lauda (10).

In Corsica la Lancia cala il poker

Dal 5 al 7 maggio si corre il Tour de Corse. La Lancia schiera ben cinque 037: Rohrl, Alen, Andruet, Bettega e Vudafieri. L'Audi schiera due Quattro A2 per Mikkola e la Mouton mentre l'Opel schiera una Manta 400 per Frequelin. Andruet, sfortunatissimo, si ritira per problemi all'iniezione d'acqua. Ma



all'Audi va anche peggio: Mikkola esce di strada e alla Mouton si rompe il motore. La 037 sembra proprio nata per le strette stradine e le curve secche dell'isola e piazza un poker micidiale: primo Alen, secondo Rohrl, terzo Vudafieri e quarto Bettega. Il mondiale marche è combattutissimo: la Lancia ha 50 punti contro i 49 dell'Opel e i 48 dell'Audi. Nel mondiale piloti Mikkola ha 65 punti, seguono Rohrl con 47 e Alen con 45.

Parata Porsche a Silverstone

La musica nel mondiale sport-prototipi non cambia a Silverstone, dove la Porsche monopolizza la scena conquistando le prime sei posizioni (cinque 956 e una CK5): si impongono Bell-Bellof davanti a Wollek-Johansson e Lammers-Boutsen. Ritirata per incidente la 956 di Ickx-Mass e per surriscaldamento del motore le due Lancia LC2 di Alboreto-Patrese e Ghinzani-Fabi. Sarà così anche al Nurburgring (29 maggio) con quattro Porsche 956 ai primi quattro posti (vincono Icks-Mass) e quinta la Lancia Lc1 privata di Larrauri-Sigala. Ritirate per problemi al differenziale le Lancia LC2 di Patrese-Alboreto e Francia-Ghinzani-Barilla.

Grande Rosberg a Monaco

Nel weekend del 15 maggio la Formula Uno si ritrova a Monaco (3.312 metri da coprire 76 volte). In prova il più veloce è Arnoux davanti a Cheever, Tambay e Rosberg. La mattina della gara piove forte e la pioggia si ripresenta, in maniera modesta, fino a circa mezz'ora prima del via. Dopo il giro di ricognizione, alcuni piloti (tra cui i due della Williams, Rosberg e Laffite) decidono di montare le gomme slick, pur non essendo il tracciato ancora del tutto asciutto. Al via Prost con gomme da bagnato scatta in testa mentre Arnoux è passato da Cheever e Rosberg che già nel corso del primo giro prende la testa della corsa. Al 6° giro la vettura di Arnoux tocca quella di Laffite: la Ferrari finisce contro un marciapiede, tanto che ne risulta danneggiata la gomma posteriore sinistra. Ciò manda in tilt la centralina elettronica e Arnoux deve ritirarsi. Laffite prosegue la sua rimonta ed è secondo all'8° giro, approfittando anche del cambio gomme effettuato da Prost. Al terzo posto, intanto, si porta Tambay



ROSBERG E PROST SUGLI SCUDI

Sopra, Rosberg vincitore sulle strade del Principato di Monaco con la Williams. Una settimana dopo la disputa del Gp di Montecarlo, Prost, in alto, si prende la vittoria sulla rinnovata pista di Spa

che però, poco dopo, deve cambiare anche lui le gomme. Prost, senza la quarta marcia, viene passato da Piquet al 22° giro. Davanti le Williams stanno dominando la gara ma al 53° giro Rosberg subisce una perdita di potenza del propulsore, che si spegne alla chicane delle Piscine: il finlandese però riesce a far ripartire la vettura mentre Laffite si ritira al 55° giro col cambio ko. Ora Piquet è secondo, seguito da Prost, Patrese e Tambay. Patrese al 65° giro si ritira per un problema elettrico e Rosberg vince davanti a Piquet e Prost. Nel mondiale Piquet ora ha 21 punti davanti a Prost (19) e Tambay (17). E Autosprint titola in copertina (riferito a Rosberg): "Keke sbanca Montecarlo. Il turbo? Mi fa un baffo!"…

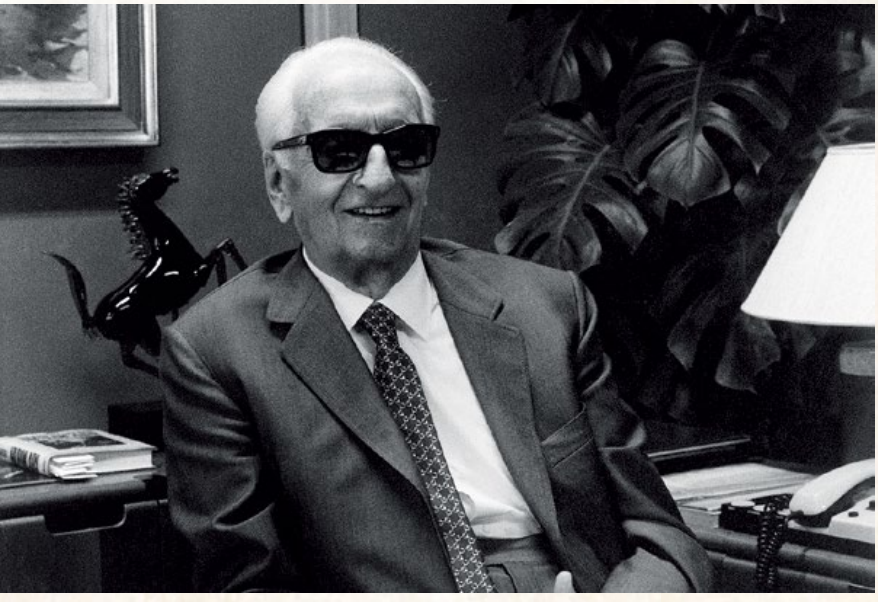
Prost nella "nuova" Spa

Una settimana dopo Montecarlo è in programma il Gp del Belgio nella rinnovata pista di Spa-Francorchamps, più corta della "vecchia" Spa lunga oltre 14 km, dove l'ultimo Gp si era corso nel 1970 (vittoria in volata della BRM di Rodriguez sulla March di Chris Amon). Il nuovo tracciato semipermanente è lungo 6.949 metri da percorrere 40 volte. La pista usa i tratti di viabilità ordinaria dalla curva di Blanchimont sino alla fine del rettilineo del Kem-

mel, uniti dal vecchio tornante di La Source e da una nuova bretella permanente che collega le due estremità rimaste del vecchio circuito, che mantiene la forte compressione dell'Eau Rouge e Radillon, da fare in pieno. Inaugurata nel 1979, la "nuova" Spa vede anche l'inserimento di una nuova doppia chicane denominata Bus stop (situata nei pressi di una fermata dei bus di linea) posta tra Blanchimont e il tornante di La Source. Nuovi anche i box posti prima del tornante stesso: la partenza ora è in piano e non più in discesa come prima. Sulla Tyrrell di Alboreto è montato il nuovo Cosworth DFY, più potente e leggero del DFV. In prova il più veloce è Prost davanti a Tambay, De Cesaris, Piquet e Arnoux. Poco prima del via i commissari sventolano le bandiere gialle per indicare i problemi tecnici di Cheever e Rosberg. I piloti delle prime file però prendono il via comunque, con De Cesaris al comando davanti a Prost e Tambay. La partenza viene annullata e tutte le vetture si riportano lentamente sulla griglia di partenza. Sulla vettura di Prost viene effettuato anche un rabbocco del carburante, nel timore che la benzina non basti a finire la corsa. La gara riprende dopo 5 minuti, accorciata di due giri, vista la necessità di compiere un nuovo giro di formazione. Al secondo via De Cesaris è ancora il più veloce davanti a Prost, Tambay e Arnoux. Al 17° giro Piquet passa Arnoux all'Eau Rouge. Iniziano anche i primi cambi gomme e De Cesaris perde molto tempo ai box. Prost ora è in testa e al 23° giro si ritira Arnoux (motore). Un giro dopo c'è il cambio gomme di Piquet che rientra terzo dietro a De Cesaris e davanti a Tambay. Poco dopo il romano si ferma col motore ko. La classifica rimane immutata fino al 34° giro quando, per un problema al cambio, Piquet cede la posizione a Tambay. Quattro giri dopo anche Cheever passa il brasiliano sul lungo rettilineo del Kemmel. Prost vince davanti a Tambay e Cheever. Nel mondiale Prost ha 28 punti davanti a Piquet (24), Tambay (23) e Rosberg (16).

IL DRAKE INCONTRA SANDRO PERTINI

Sotto Enzo Ferrari, protagonista a fine maggio di un movimentato incontro con il presidente della Repubblica Sandro Pertini a Maranello. In basso la Porsche dominatrice a Silverstone





Pertini va da Ferrari... in Maserati!

Domenica 29 maggio il Presidente della Repubblica Sandro Pertini va a trovare Enzo Ferrari e si presenta con la sua Maserati Quattroporte blindata! Era dai tempi di Giovanni Gronchi (1957) che un Presidente della Repubblica non andava a trovare Enzo Ferrari. Ma c'è da raccontare anche un imbarazzante retroscena (come è spiegato molto bene da Luca Dal Monte nel suo libro "Ferrari Rex", Nada-Giunti Editori, 2016). Pertini arriva a Maranello convinto che Ferrari, come vorrebbe il protocollo, gli si faccia incontro dalla porta del villino di Fiorano (da qualche mese il suo nuovo buen retiro). Ma Ferrari rimane sulla porta e non sopporta che l'ospite, sia pure presidenziale, abbia osato arrivare in Maserati... Pertini, dal canto suo, è indispettito e inizialmente si rifiuta di scendere dall'auto. A quel punto interviene Franco Gozzi, addetto stampa e braccio destro di Enzo Ferrari. «*Lo accompagni lei da me*» gli ordina Ferrari. «*Non credo che sia opportuno. Che vada lei è un atto dovuto nei riguardi del capo dello Stato*» replica Gozzi. Ferrari s'impunta: «*Io non l'ho invitato. È lui che ha desiderato venire a farmi visita. Ne sono onorato, ma sono io a decidere come riceverlo*». La Maserati così viene parcheggiata lontano e il Presidente, da uomo pratico qual è, raggiunge a piedi Enzo Ferrari che ovviamente fa finta di niente. «*Caro Ferrari* - dice Pertini - *desideravo tanto incontrarla, ed eccomi qui!*». «*Caro Presidente* - dice Ferrari - *sono molto onorato di questa delicatezza e di questo gesto*» e dopo una cordiale stretta di mano lo fa entrare nella sede della Gestione Sportiva. Il dialogo fra i due durerà una mezz'oretta parlando soprattutto di piloti: Bugatti, Nuvolari e Brilli Peri, ma anche Lauda e Villeneuve, la cui scomparsa aveva toccato molto anche il Presidente. Crisi evitata. Ferrari, andato via Pertini, fa poi vedere di non prendersela più di tanto nonostante le domande ironiche dei giornalisti sulla Maserati di Pertini: «*Ma noi* - dice - *non abbiamo nella nostra gamma un modello a quattro porte...* (a parte la Ferrari "Pinin" del 1980, firmata Pininfarina e rimasta un esemplare unico, n.d.r.) *e comunque la Maserati è pur sempre una macchina modenese*». Così l'episodio verrà tramandato ai posteri soprattutto per confermare come tra Enzo Ferrari e la Maserati (che il Drake era solito chiamare "quelli là") non corresse proprio buon sangue... Intanto Autosprint spara in copertina che Pertini ha visto la nuova monoposto C3!



A Sneva una Indy da polemiche

Come era accaduto nel 1981, anche l'edizione di quest'anno della 500 Miglia di Indianapolis, che si corre il 29 maggio, è decisa a tavolino. Al Unser Jr (Penske) al 176° dei 200 giri in programma supera un'altra auto in regime di bandiere gialle ed è penalizzato di due giri, per cui la vittoria va a Tom Sneva (March). Terzo si piazza Rick Mears (Penske). Bella la prova del "rookie" e poleman Teo Fabi (March) che prende il comando della gara nella fase iniziale e guida la corsa per i primi 23 giri prima di essere costretto al ritiro al 47° giro per un problema al sistema di alimentazione. Ritiro anche per A.J. Foyt (March, trasmissione) che all'inizio della settimana aveva presenziato al funerale di suo padre.

Rohrl a sorpresa all'Acropoli

Sui difficili sterrati dell'Acropoli (30 maggio-2 giugno) potrebbe essere nuovamente il momento delle Audi Quattro, che schiera tre A2 (evoluzione) per Mikkola, la Mouton e Blomqvist e una A1 per Wittmann. Ma a sorpresa s'impone nuovamente Walter Rohrl (la Lancia schiera le 037 per Alen, Rohrl e Bettega più il locale Melas). Nella PS1 la Mouton saluta la compagnia in seguito ad un incidente, ma la lotta per la testa della classifica è apertissima: Mikkola, Alen, Rohrl, Blomqvist e Bettega combattono a lungo per la leadership. Dalla PS12 Mikkola si piazza saldamente in testa e nulla sembra poterlo scalzare, nemmeno i tentativi della Lancia di spremere la massima potenza dal motore, alzando la pressione di sovralimentazione ed eliminando il filtro supplementare dell'aria.

Tuttavia, Mikkola non si fida dell'affidabilità della sua macchina e sorveglia attentamente il lavoro dei suoi meccanici. Proprio questi però gli giocano un brutto tiro: un gancio fermacofano posteriore non viene chiuso bene. Mikkola parte per la PS38 e non si accorge del portellone che saltella, martellando i condotti del radiatore olio. Quando se ne rende conto è troppo tardi: il motore è andato. Rohrl e Alen così si involano in testa al rally, tallonati da Blomqvist, che nulla può per andare a prenderli. La Lancia nel mondiale ha 68 punti contro i 61 della Opel e i 52 dell'Audi. Nel mondiale piloti Rohrl ha 67 punti davanti a Mikkola (65) e Alen (60).

ALBORETO SBANCA DETROIT

Sopra un fantastico Michele Alboreto conquista la vittoria nel Gp Usa Est andato in scena sulla pista di Detroit. L'italiano regala un indimenticabile successo alla Tyrrell

Alboreto a Detroit con la Tyrrell

Il 5 giugno si corre sul circuito cittadino di Detroit il Gp Usa Est, detto anche Gp di Detroit (60 giri di una pista lunga 4.023 metri). In prova il più veloce è Arnoux davanti a Piquet e Tambay. Dopo il giro di formazione De Cesaris segnala che la sua Alfa si è spenta sulla griglia di partenza. La procedura viene così interrotta, ed è lanciato un nuovo giro di formazione, mentre la gara è accorciata di una tornata. Al via Tambay rimane fermo in griglia, e viene fortunatamente evitato da tutti gli altri partecipanti. Piquet va al comando precedendo Arnoux e gli italiani De Angelis, Alboreto e De Cesaris. La scuderia italiana chiede, invano, il rifacimento della procedura di partenza, nella speranza di far ripartire Tambay. Nel corso del primo giro, intanto, De Cesaris passa Alboreto. La gara di De Angelis s'interrompe al sesto giro, per un guasto al cambio: il pilota romano era stato comunque penalizzato per partenza anticipata.

Nello stesso giro si ritira anche Cheever, che ferma la sua monoposto all'entrata del tunnel, in posizione alquanto pericolosa. Due giri dopo Alboreto cede la quarta piazza a Rosberg. Favorito da una diversa strategia di corsa, che prevede il rifornimento a metà gara, Arnoux conquista la testa del Gp al 10° giro. Alla tornata seguente Rosberg scala ancora una posizione, passando De Cesaris ed è terzo. In crisi, il romando perde ancora due posizioni, a favore di Alboreto e Warwick. Al 20° giro Rosberg conquista il secondo posto, passando Piquet. La gara di Warwick venne interrotta al 25° giro, quando, al momento del rifornimento, il suo motore inizia a perdere potenza. Al trentesimo passaggio ci sono i rifornimenti per Arnoux, Rosberg e De Cesaris. La sosta del francese è molto rapida, tanto che Arnoux rientra in pista ancora primo; il finlandese invece ha problemi a una ruota ai box e riparte quinto. Ora guida Arnoux davanti a Piquet e Alboreto. Colpo di scena al 32° giro con Arnoux che si ritira (iniezione). La gara di Piquet è regolare fino al 51° giro quando retrocede per una foratura. Passa in testa Alboreto, seguito da Rosberg e Watson. L'italiano vince (ultima vittoria per la Tyrrell e unica del Cosworth DFY). Nel mondiale Prost ha 28 punti davanti a Piquet (27), Tambay (23) e Rosberg (22). Autosprint titola in copertina: "OK Mike!".

Arnoux il canadese

Una settimana dopo Detroit si corre il Gp del Canada (12 giugno, 70 giri di una pista lunga 4.410 metri). Il più veloce in prova è Arnoux davanti a Prost, Piquet, Tambay e Patrese. Al via Arnoux mantiene la testa della corsa, seguito da Patrese, Prost, Tambay e Piquet, che poco dopo passa il ferrarista. Arnoux prende il largo mentre al 15° giro Piquet si ritira per problemi all'acceleratore. Al 35° giro iniziano le soste ai box, con Prost e De Cesaris che riforniscono per primi, seguiti da Arnoux, che lascia il comando della corsa a Patrese. Terminate le soste, il francese della Ferrari riprende la testa della gara, seguito da Patrese in duello con Cheever. L'italiano della Brabham, in difficoltà col cambio, viene superato da Tambay e Prost prima di ritirarsi al 56° giro. Le posizioni rimangono invariate con Arnoux che vince davanti a Cheever e Tambay. Nel mondiale Prost ha 30 punti davanti a Piquet, Tambay (27) e Rosberg (25).

Porsche a Le Mans, Lancia ko

Senza fortuna la partecipazione delle Lancia LC2 alla 24 Ore di Le Mans (18-19 giugno) conclusa dall'arrivo in volata delle Porsche 956 di Al Holbert (che correva con Schuppan e Haywood) e di Bell (in coppia con Ickx), con l'inglese battuto per soli 17"! Bell si era "sdoppiato" nel momento in cui la vettura di Holbert era stata rallentata nel finale da un surriscaldamento del motore a causa di un'ostruzione del radiatore. Holbert riesce però ad arrivare al termine con il motore fumante e fermandosi subito dopo il traguardo, tagliato come detto con soli 17 secondi di margine su Bell, la cui vettura era stata attardata nei primi giri, con Jacky Ickx al volante, da un contatto con la 956 del team Lloyd guidata da Jan Lammers. Vern Schuppan, terzo nel 1975 e secondo nel 1977 e 1982, è il primo australiano a vincere la maratona di Le Mans dopo Bernard Rubin, che aveva vinto l'edizione del 1928 con una Bentley 4½ Litre. Gara da dimenticare per le Lancia LC2, con Ghinzani-Heyer-Fabi fermi dopo 121 giri seguiti 14 giri dopo da Nannin-Andruet-Barilla, ambedue col motore ko.



ARNOUX FIRMA IL CANADA

Sopra Arnoux si aggiudica il Gp del Canada al volante della Ferrari davanti a Cheever e Tambay. Sotto, Rohrl strepitoso vincitore sugli sterrati dell'Acropoli con la 037 al cospetto dell'armata Audi a quattro ruote motrici. In basso, Sneva a segno in una 500 Miglia di Indianapolis contrassegnata dalle polemiche





Rohrl anche in Nuova Zelanda

Dopo la parentesi greca si vola in nuova Zelanda (25-28 giugno) dove alla battaglia del cronometro si aggiunge quella delle scartoffie. L'Audi ha iscritto Blomqvist oltre i termini previsti dal regolamento; in Lancia se ne accorgono e fanno ricorso presso i commissari della FISA. Lo svedese viene squalificato dopo la PS8: inutili i ricorsi del suo team. Sui viscidi terreni della Nuova Zelanda la Mouton va fortissimo e punta ad una vittoria che nessuno sembra in grado di toglierle. Rohrl ha ormai tirato i remi in barca e sarebbe disponibile ad accontentarsi del secondo posto, ma alla PS26 accade l'incredibile: alla Quattro in testa alla gara cede il perno di una biella. Alla Mouton non resta che fermarsi con un buco nel blocco motore. Mikkola ha già salutato la compagnia per problemi all'iniezione, proprio mentre stava rinvenendo fortissimo verso le posizioni di testa. L'eroe della giornata è Timo Salonen, che con la Nissan 240 RS piazza una serie di tempi straordinari, finendo secondo dietro a Rohrl e davanti a Bettega. Nel mondiale marche la Lancia ha 76 punti mentre in quello piloti Rohrl sale a 87.

Prost alla "pietra d'argento"

Sabato 16 luglio si corre il Gp d'Inghilterra a Silverstone (4.719 metri da coprire 60 volte). La Ferrari schiera la nuova monoposto 126 C3 (sparata in copertina da Autosprint nel numero andato in edicola il 21 giugno) disegnata da Postlethwaite. In prova i più veloci sono Arnoux e Tambay seguiti da Prost, De Angelis, Patrese e Piquet. Alla partenza c'è subito un duello tra le due Ferrari, con Tambay che prevale su Arnoux. Prost si avvicina alla seconda Ferrari e lo passa al 14° giro, imitato qualche tempo dopo da Piquet. Prost al 20° giro passa anche Tambay alla Copse e undici giri dopo fa lo stesso Piquet alla Woodcote. Iniziano le soste per gomme e benzina e Piquet si ritrova in testa ma si ferma a sua volta al 42° giro e Boesel nella corsia box gli fa perdere tempo. Rientra terzo, dietro Prost e Mansell che deve ancora fermarsi. Piquet torna secondo quando l'inglese va ai box e al traguardo è secondo dietro Prost e davanti a Tambay. Nel mondiale Prost ha 39 punti davanti a Piquet (33), Tambay (31) e Rosberg (25).



Mikkola in Argentina e l'Audi fa poker

Al Rally d'Argentina (2-8 agosto) pioggia e neve rimescolano le carte. Se poi si considera che in certe PS vi sono ben poche curve, si comprende come le chance dei lancisti siano esigue. L'Audi schiera quattro… Quattro A2 per Mikkola, la Mouton, Blomqvist e Mehta e la Lancia tre 037 per Alen, Vudafieri e il locale Mayorga. Le Audi dilagano e Mikkola si aggiudica la gara davanti a Blomqvist, la Mouton e Mehta. Alen, quinto e primo dei piloti Lancia, si accontenta di limitare i danni, mentre Vudafieri esce di strada già alla PS6 imitato da Mayorga alla PS15. Nel mondiale marche la Lancia ha 86 punti contro i 74 dell'Audi. Fra i piloti Mikkola sale a 75 punti dietro a Rohrl (87).

Arnoux davanti all'Alfa ad Hockenheim

Nel weekend del 7 agosto si corre il Gp di Germania ad Hockenheim (6.797 metri da percorrere 45 volte). In prova i più veloci sono Tambay, Arnoux, De Cesaris, Piquet e Prost. Alla partenza Tambay è leader davanti ad Arnoux, De Cesaris, Piquet e le due Renault. Già al 1° giro Piquet passa De Cesaris, mentre Arnoux un giro dopo passa il suo team mate Tambay, che dopo 11 tornate si ritira con problemi alle candele. Al 23° giro Arnoux va ai box e rientra secondo dietro Piquet che si ferma otto giri dopo ridando la leadership ad Arnoux. Al 42° giro dalla vettura del brasiliano inizia a fuoriuscire della benzina, a causa della rottura del filtro del carburante. Il motore turbo BMW va in fiamme e Piquet deve ritirarsi. Negli ultimi giri si verificano dei problemi sia sulla vettura di Arnoux (motore) che su quella di De Cesaris (rottura di una guarnizione): i due comunque riescono a finire la gara primo e secondo davanti a Patrese e Prost. All'Alfa Romeo ha evidentemente portato bene la nuova sponsorizzazione di Autosprint, presentata a inizio agosto. Nel mondiale Prost ha 42 punti davanti a Piquet (33), Tambay (31) e Arnoux (28).

OLANDA AI FERRI CORTI

Gp d'Olanda a Zandvoort: Prost attacca Piquet alla Tarzan ma blocca le ruote anteriori: la Renault del francese si intraversa e colpisce la Brabham di Piquet che va nella via di fuga. Il brasiliano sarà costretto al ritiro; poco dopo alzerà bandiera bianca anche Alain, facendo segnare il suo primo ritiro stagionale

Ancora Prost a Zeltweg

Una settimana dopo Hockenheim nel fine settimana del 14 agosto si corre il Gp d'Austria a Zeltweg (5.942 metri da percorrere 53 volte). Tambay e Arnoux sono i più veloci davanti a Mansell, Piquet e Prost. Al via le Ferrari scattano bene e Tambay è davanti a Arnoux e Prost. Nel primo giro ci sono alcuni incidenti fra vari piloti nelle retrovie, con De Angelis, Surer e Sullivan che si ritirano. Piquet passa Prost ma al 16° giro, sfruttando alcuni doppiaggi, il francese torna davanti al brasiliano, avendo la meglio dopo un lungo duello. Dopo le soste per i cambi gomme Piquet è primo seguito da Tambay, Arnoux e De Cesaris. Al 32° giro anche il brasiliano va ai box e rimane leader ma è insidiato da Tambay prima che il ferrarista si ritiri per una perdita d'olio. Al 37° giro la Brabham del brasiliano subisce una perdita di potenza del motore BMW e deve far passare sia Arnoux che Prost. Con un problema al cam-





PIQUET AL TOP IN ITALIA
Sopra Arnoux in azione nel vittorioso Gp di Hockenheim. Sopra a destra Nelson Piquet vincitore del Gp di Monza e sotto Mikkola al top con l'Audi Quattro fa sua la vittoria sia in Argentina che al 1000 Laghi

bio (non entra la quinta) al 48° giro Arnoux è infilato da Prost che vince. Il ferrarista è secondo sebbene il suo motore subito dopo il traguardo vada kappao. Terzo è Piquet che ha resistito a un ritorno di Cheever. Nel mondiale Prost ha 51 punti davanti a Piquet (37), Arnoux (34) e Tambay (31). Autosprint titola: "Prost… e 4!".

Mikkola in un tragico 1000 Laghi

Dal 26 al 28 agosto in Finlandia si corre il Rally dei 1000 Laghi. Una corsa che Rohrl non ama per i troppi salti e infatti la Lancia schiera solo piloti locali (i finlandesi sono i più indicati per la gara di casa): Alen, Airikkala e Valtaharju. Purtroppo la corsa è funestata da un incidente mortale. Nella PS8, poco dopo la mezzanotte, l'auto numero 95, la Ford Escort RS 2000 di Pekka Mallinen, uno dei componenti dello Junior Team Finland, esce violentemente di strada dopo soli 800 metri dalla partenza. L'impatto con gli alberi è tremendo e il copilota di Mallinen, Reijo Nygren, riporta moltissime fratture. Trasportato subito all'ospedale è sottoposto a vari tentativi di rianimazione ma poco dopo muore. Aveva 36 anni, era proprietario di un'impresa di costruzioni e lascia la moglie e tre figli. Vince Mikkola davanti a Blomqvist ma Alen conquista un preziosissimo terzo posto che vale oro: infatti a questo punto del mondiale marche per il gioco degli scarti, con 7 risultati validi su 10, è sufficiente alla Lancia, che ha 100 punti contro i 92 dell'Audi, un'altra vittoria per portare a Torino il titolo costruttori. Nel mondiale piloti Mikkola ha 95 punti contro gli 87 di Rohrl.



Prost sperona Piquet e fa harakiri

Nel fine settimana del 28 agosto si corre il Gp d'Olanda a Zandvoort (4.252 metri da coprire 72 volte). In prova il più veloce è Piquet davanti a Tambay, De Angelis e Prost. Al via Piquet mantiene il comando della gara, seguito dalle due Renault e da Patrese, De Cesaris, De Angelis e Arnoux, che al 2° giro passa l'italiano della Lotus. Tre giri dopo Prost passa Cheever mentre si ritira De Cesaris, per l'esplosione del turbo. Al 15° giro alla Tarzan anche Arnoux passa Cheever. Nelle tornate successive Prost si avvicina a Piquet e al 42° giro c'è la svolta della gara. Prost attacca Piquet alla Tarzan, ma blocca le ruote anteriori: la Renault si intraversa e colpisce la Brabham che va nella via di fuga e il brasiliano è costretto al ritiro. Prost prosegue ma poche centinaia di metri dopo un nuovo bloccaggio delle ruote lo costringe a sua volta ad uscire di pista e a ritirarsi. È il primo abbandono della stagione. Al comando va così Arnoux che vince davanti a Tambay e Watson, mentre Patrese per una perdita di potenza del suo BMW esce dalla zona punti nel finale. Nel mondiale piloti Prost ha 51 punti davanti ad Arnoux (43), Piquet e Tambay (37). Il titolo di Autosprint in copertina è: Rosso d'Olanda.

Cinquina Porsche a Spa

La 1000 Km di Spa (4 settembre) vede il consueto dominio Porsche con le 956 ai primi cinque posti (vincono Mass e Ickx) e le Lancia LC2 sesta (Barilla-Francia), settima (Patrese-Fabi) e undicesima (Ghinzani-Fabi-Alboreto). Andrà un po' meglio per la Casa italiana a Brands Hatch (1000 Km, 18 settembre), con la LC2 di Alboreto-Patrese quarta dietro tre 956: vincono Warwick-Fitzpatrick davanti a Ickx-Mass e Bell-Bellof.

Piquet vince a Monza e si fa sotto

L'11 settembre è in programma a Monza il Gp d'Italia (5.800 metri da coprire 52 volte). Con le Ferrari in lizza per il mondiale c'è il tifo delle grandi occasioni. Patrese è il più veloce in prova davanti a Tambay, Arnoux, Piquet e Prost. Il padovano rimane leader al via, seguito da Piquet che ha passato le due Ferrari. Tambay al 2° giro è infilato da Arnoux. Piquet diventa leader davanti ad Arnoux, Cheever, Tambay, che successivamente si ritira col motore ko, e Prost. De Angelis in rimonta infila sia Prost che Tambay. Prost al 26° giro va ai box ma con una turbina out deve ritirarsi alla tornata successiva. Piquet rimane leader anche dopo la sosta ai box ma nel finale deve ridurre la pressione del suo turbo per evitare avarie. Questo permette ad Arnoux e Cheever, in lotta fra loro, di farsi sotto al brasiliano. Poi Cheever, senza quarta marcia, si accontenta del terzo posto finale dietro Piquet e Arnoux. Nel mondiale Prost ha 51 punti ma è braccato da vicino da Arnoux (49) e Piquet (46).



Piquet "europeo": il mondiale si infiamma

Il 25 settembre si corre per la prima volta il Gp d'Europa a Brands Hatch (4.207 metri da percorrere 76 volte), penultimo appuntamento della stagione iridata della Formula Uno. Per la prima volta si svolge un Gp d'Europa con una denominazione autonoma e non come aggiunta onorifica a qualche gara corsa sul continente, come era già accaduto ad esempio nel 1964, nel 1972 e nel 1977, col Gp di Gran Bretagna che era anche Gp d'Europa. In prova il più veloce è De Angelis davanti a Patrese, Mansell, Piquet, Arnoux e Tambay. Prost è solo ottavo. Il pilota padovano alla partenza è più rapido di De Angelis e va al comando. Al termine del primo giro Patrese è leader davanti a De Angelis, Mansell e Piquet. All'11° giro c'è un contatto tra De Angelis e Patrese: entrambi finiscono nell'erba. Il padovano riparte subito, dietro Piquet, mentre De Angelis si ritira due giri dopo col motore ko. Prost si fa sotto a Patrese e lo passa al 15° giro. Verso metà gara iniziano le soste ai box. Al 44° giro Piquet perde tempo per alcuni problemi nel fissare una ruota, ma rientra comunque in pista primo. Dietro al brasiliano ci sono Prost e Tambay. Il pilota della Renault, con problemi alle gomme e al motore, non può attaccare Piquet per il primo posto. Arnoux, costretto a un secondo cambio gomme, abbandona le speranze residue di marcare punti iridati. Al 60° giro Mansell ha la meglio su Tambay alla Paddock Hill; il ferrarista due giri dopo esce di pista alla Druids, per il bloccaggio di una ruota. Piquet vince davanti a Prost e a Mansell. Nel mondiale Prost ha 57 punti davanti a Piquet (55) e Arnoux (49).

TRIS LANCIA A SANREMO ARRIVA IL TITOLO MARCHE

Con una straordinaria tripletta di 037 formata da Alen, Rohrl e Bettega la Lancia conquista sulle strade di casa del Sanremo il mondiale costruttori nei rally. È una vittoria sorprendente e ottenuta davanti all'Audi Quattro che con la sua trazione integrale sta iniziando a rivoluzionare la specialità

Euroturismo, Alfa campione a Zolder

Sempre il 25 settembre si corre in Belgio, a Zolder, l'ultima prova del Campionato Europeo Turismo. L'Alfa Romeo si impone (lo farà anche nel 1984 e 1985) vincendo l'assoluto e la sua Divisione grazie al 9° posto di Drovandi-Zapico (Afetta GTV6) che si piazzano davanti alle due vetture gemelle di Lombardi-Naddeo e Micangeli-Curti. La gara è un monopolio della BMW (vincono Kelleners-Grano) che piazza sette 635 CSi ai primi posti; ottava è la Jaguar XJ-S di Walkinshaw-Brundle-Percy. Nella classifica finale l'Alfa ha 180 punti davanti a Volkswagen (175), BMW (165) e Jaguar (142). Il titolo piloti va a Dieter Quester (181 punti) che precede Walkinshaw (168), Umberto Grano e Kelleners (156).



Alboreto va da Enzo Ferrari

La sera del 26 settembre, alle sette, Enzo Ferrari riceve Michele Alboreto, presenti Arnoux e Giancarlo Piccinini. Senza tanti giri di parole Ferrari gli dice che può correre per lui la stagione successiva. Alboreto accetta immediatamente. «*Abbiamo preferito tenere Arnoux* - dirà il Drake qualche tempo dopo - *in quanto mi sono ricordato della battaglia con Villeneuve a Digione*». Erano dieci anni, da quando nel 1973 era stato lasciato libero Merzario per assumere Lauda, che un pilota italiano non correva per la Ferrari. «*Con l'ingaggio di Alboreto* - scrive Luca Dal Monte in "Ferrari Rex" (Giunti Nada Editori, 2016) dopo un colloquio con Franco Gozzi nel 2009 - *Ferrari si lancia in una nuova sfida: quella di portare al titolo mondiale con una Ferrari il primo pilota italiano dopo Alberto Ascari nel 1952 e nel 1953*».

Lancia mondiale a Sanremo!

Il Rally di Sanremo (2-7 ottobre) può decidere il mondiale e la Lancia getta in campo tutto il suo enorme potenziale, con ben otto 037 al via: oltre a quelle ufficiali di Rohrl, Bettega, Alen e Vudafieri, sono iscritte anche le 037 Jolly Club Totip di Biasion e Tognana, quella del Tre Gazzelle West di Zanussi-Cresto e quella della Grifone con Tabaton-Tedeschini. Vari rumors tra gli addetti ai lavori raccontano anche della presenza di un furgone Fiat 292 con scope incorporate, per pulire le PS su terra. L'Audi schiera le Quattro A2 per Blomqvist, Mikkola, la Mouton e Darniche. Il rally si sviluppa su cinque tappe con la prima, la quarta e la quinta su asfalto, e la seconda e la terza su terra: sull'asfalto per la 037 non dovrebbero esserci problemi, anche se Roland Gumpert assicura di aver trovato un buon assetto per le Quattro anche su questo terreno. I guai potrebbero venire dalle speciali su terra, dove le Audi sono giudicate in netto vantaggio. Infatti, le prime sei PS vedono il netto dominio di Rohrl davanti a Bettega, Biasion, Alen, Tabaton, Vaudafieri e Zanussi. È un buon punto di partenza per affrontare le due giornate sulla terra, ma Fiorio non è tranquillo. Le speciali tra Liguria e Toscana sono coperte da un sottile velo di polvere che va via solo dopo alcuni passaggi. Il "diesse" della Lancia recupera quattro muletti per le ricognizioni, li affida a giovani piloti come Capone e Cunico, e li manda clandestinamente a "spazzare" le PS su terra prima dell'arrivo dei tifosi. Alla fine della seconda tappa l'unico ad aver resistito al ritorno delle Audi è Alen, leader davanti a Michelle Mouton, Blomqvist e Mikkola. Il finlandese resiste magnificamente e dopo tre frazioni conserva la leadership davanti a Blomqvist e Rohrl. Brutta botta nella PS33 per Zanussi-Cresto: la loro 037 esce di strada e si distrugge rotolando su se stessa. Miracolosamente illesi gli occupanti. Tra gli avversari Mikkola è già fuori per un principio d'incendio sulla sua vettura, mentre la Mouton è impantanata in quinta posizione dovendo fare i conti anche con l'Opel Manta 400 di Toivonen. Le ultime due tappe si trasformano in una passeggiata per le 037: Alen s'impone davanti a Rohrl e Bettega, mentre Biasion è 5°. Le uniche due Quattro al traguardo sono quelle della Mouton, settima, e di Darniche, che ha sempre navigato nelle retrovie e chiude al 9° posto. Fiorio racconta a Mario Donnini (CesaRe delle Corse, AS Gold, 2019): «*A un certo punto vedo il gran capo dell'Audi di allora, Roland Gumpert, nelle prove su terra in Toscana scendeva dalla sua assistenza e tuffarsi come un ossesso sotto una delle nostre macchine. Gli chiedo cosa cavolo sta facendo e lui mi dice che guarda se per caso abbiamo le quattro ruote motrici! Non poteva darsi ragione del fatto che stavamo umiliando le Audi anche su terra…*». Morale della favola: il mondiale costruttori è definitivamente conquistato dalla Lancia con due gare d'anticipo: ha 118 punti contro i 98 dell'Audi, che anche vincendo il RAC andrebbe al massimo a quota 116. Resta in palio il titolo piloti: Mikkola è in vantaggio con 105 punti, contro i 102 di Rohrl. Il tedesco potrebbe ancora farcela, ma la Lancia decide di non prendere parte ai due successivi appuntamenti (Costa d'Avorio, valevole solo per il mondiale piloti, e RAC): la stagione iridata è già costata abbastanza.

ALBORETO VA DAL DRAKE

Il 26 settembre 1983 Michele Alboreto viene convocato da Enzo Ferrari. Dopo dieci anni di attesa un italiano si appresta a tornare alla guida di una Rossa di Maranello

Piquet beffa Prost a Kyalami

Il mondiale di Formula Uno si chiude sabato 15 settembre in Sud Africa a Kyalami (4.104 metri da coprire 77 volte). In prova il più veloce è Tambay davanti a Piquet, Patrese, Arnoux e Prost. Al via Piquet e Patrese prendono il comando davanti a De Cesaris, che al 9° giro è passato da Prost mentre Arnoux si ritira col motore ko. Al 28° passaggio Piquet va ai box per il cambio gomme e rientra in pista sempre primo, davanti a Patrese e Lauda che è risalito. Due giri dopo anche Prost si ritira per un problema al turbo: ormai solo un ritiro può togliere al brasiliano il suo secondo titolo mondiale. Tra il 41° e il 47° giro vanno ai box De Cesaris, Tambay e Patrese. Ciò permette a Lauda di diventare terzo, dietro alle due Brabham. Al 56° giro si ferma anche Tambay (turbo ko). Al 60° giro Patrese viene lasciato passare da Piquet, portandosi in testa alla gara. «*Gli ho fatto un cenno* - dirà dopo la corsa Patrese a Cevenini - *per*



capire se andava tutto bene, e lui mi ha fatto segno di andare». Al 69° giro Lauda passa il brasiliano e si lancia all'inseguimento di Patrese, ma deve desistere per un corto circuito della sua batteria, che lo obbliga a ritirarsi. Piquet riconquista così la seconda posizione, che però perde presto, passato da De Cesaris. Al traguardo, col terzo posto, Piquet è campione del mondo per la seconda volta con 59 punti davanti a Prost (57) e Arnoux (49). La Ferrari è campione del mondo costruttori con 89 punti davanti a Renault (79) e Brabham-BMW (72).

"Processo" a Prost e alla Renault

Con la dura (e inattesa) sconfitta di Kyalami la Renault in Francia è al centro di un mare di polemiche. La Casa francese infatti si era presentata in Sud Africa con un enorme seguito di rappresentanti della stampa francese. Alla conferenza stampa dopo la gara la nutritissima schiera di giornalisti transalpini presenti tiene per oltre un'ora una sorta di interrogatorio nei confronti di Prost e del suo team. La conclusione del campionato incrina i rapporti con la squadra, che due giorni dopo l'ultima gara rescinde il contratto col pilota, che firma per la McLaren e si trasferisce con la famiglia in Svizzera. Tra l'altro la Renault ha dovuto mandare al macero migliaia di manifesti già stampati che inneggiavano a Prost campione del mondo!

Finalmente Lancia ad Imola

Dopo aver ingoiato tanti bocconi amari durante la stagione, finalmente la Lancia LC2 riesce a vincere una gara! Accade il 16 ottobre alla 1000 Km di Imola, con Fabi-Heyer che precedono al traguardo ben cinque Porsche 956. Va male invece a Nannini-Gabbiani con l'altra LC2, che avrebbero concluso quarti ma che hanno impiegato troppo tempo a coprire l'ultimo giro. Bene la Lancia anche alla 1000 KM del Mugello (23 ottobre) con Patrese-Nannini secondi a tre giri dalla Porsche 956 di Wollek-Johansson. Ritirata dopo 130 dei 187 giri in programma l'altra Lancia LC2 di Ghinzani-Heyer (motore ko).

Senna campione di F3 inglese

Il 23 ottobre si disputa a Thruxton l'ultima gara del campionato inglese di Formula 3. In lizza per il titolo ci sono il brasiliano Ayrton Senna e l'inglese Martin Brundle, entrambi su Ralt RT3-Toyota. Il brasiliano vince con soli 5"5 di margine su Davy Jones (anch'egli su Ralt RT3) e meno di 9" su Brundle dopo un'accanita battaglia che si è protratta per tutti i 15 giri in cui è articolata la corsa. Sul podio Senna elogerà il rivale definendolo «*Il miglior pilota britannico dai tempi di Jim Clark*». Entrambi l'anno dopo si ritroveranno in Formula Uno, saltando a piè pari la Formula 2: Senna firma per la Toleman e Brundle per la Tyrrell.

Waldegaard in Costa d'Avorio. E Mikkola...

Il rally della Costa d'Avorio (25-30 ottobre) vale solo per il mondiale piloti. Si impone la Toyota Celica Twin Cam Turbo di Waldegaard, ma Mikkola con

PIQUET E FERRARI ECCO L'IRIDE

Il Mondiale di Formula Uno 1983 si conclude con la vittoria di Nelson Piquet nel campionato Piloti. Fra i Costruttori a svettare è invece la Ferrari. In basso a destra nell'altra pagina il talento emergente Miki Biasion conquista campionato europeo e italiano al volante della Lancia Rally 037 del Jolly Club



l'Audi Quattro A2 grazie ai 15 punti del secondo posto si porta in testa al mondiale piloti, con 110 punti contro i 102 di Rohrl. Terzo è Per Eklund con un'altra Toyota Celica Twin Cam Turbo. L'ultimo rally della stagione mondiale, il RAC (19-22 novembre) vede una doppietta Audi, con Blomqvist primo e Mikkola secondo. Terzo è Jimmy McRae (papà di un certo Colin…) su Opel Manta 400. Mikkola è campione del mondo piloti con 125 punti davanti a Rohrl (102) e Alen (100).

Biasion campione d'Italia e d'Europa

Dal 10 al 12 novembre si corre il Rally di San Marino che vede trionfare la Lancia 037 Jolly Club Totip dell'astro nascente Miki Biasion, che in questa stagione si laurea campione d'Italia e d'Europa. Nel trofeo continentale il veneto riesce ad imporsi con autorevolezza dopo una dura battaglia contro l'Opel Manta 400 di Guy Frequelin. Il pilota di Bassano non è un prodotto della filiera Fiat e per strapparlo alla Opel, con cui era cresciuto, Cesare Fiorio ha dovuto garantirgli la partecipazione al campionato europeo e al rally mondiale di Sanremo. A posteriori si può dire che si è trattato di un ottimo investimento.

A Kyalami la Lancia si fa onore

L'ultimo appuntamento agonistico della stagione 1983 è la 1000 Km di Kyalami, che si corre il 10 dicembre. Si impone la Porsche 956 di Bellof-Bell ma la Lancia LC2 si fa valere anche qui, strappando il secondo posto con Patrese-Nannini, a quattro giri dal vincitore. Terzi sono Ickx e Mass con un'altra 956. Ritirati dopo 163 giri Ghinzani-Heyer con l'altra LC2, per un incidente provocato da problemi allo sterzo. La Porsche è campione del mondo con 100 punti contro i 32 della Lancia. Va così in archivio una stagione che ha visto la Ferrari protagonista (suo il mondiale costruttori) ma alla quale è mancato l'acuto finale. Quello che è invece riuscito a Piquet che si è fatto beffe all'ultima gara della "grandeur" francese, dando alla BMW il primo mondiale dell'era turbo. Strepitosa la Lancia nel mondiale rally, l'ultimo vinto da un'auto a due ruote motrici battendo la grande favorita Audi Quattro. ●



IN ATTESA DI AVERE UN QUADRO PIÙ CHIARO SULLA RIPRESA DEL MONDIALE

Eterno dibattito sulla **Formula Uno**

La Formula Uno si appresta a vivere il suo tramonto. Oppure la sua alba. Ognuno è libero di interpretare le scelte portate in campo. Di fatto, quello che è successo in questi ultimi giorni, dopo la delibera di nuovi regolamenti ed impegni economici fa arrivare sul campo molti dubbi. Quello successo in questi mesi ha lasciato il segno. Su tutto e tutti. Persone, prima di tutto. E cose a seguire. Ma quelle cose sono strettamente legate a dopio filo alle persone. Con la quale lavorano. Vivono. O, se volete, sopravvivono. Molti hanno dovuto fare due passi indietro. Nel nome di tutti. Per cercare di salvare il salvabile. Qualcuno, forse, prestando il fianco a compromessi che lo indebolisce. Che non li porta su di un piano privilegiato. Come erano abituati. La Formula Uno si appresta a cambiare pelle, forse anche mentalità ed approccio allo spettacolo proposto.
Ecco… lo spettacolo. Lo show. Il business. Al quale tutti vogliono partecipare, ricavandone un profitto prima di tutto. Un'immagine poi da usare. Il lato tecnico anch'esso rivoluzionato. E riportato all'era dei gettoni. Da spendersi in sviluppo. Per rincorrere il primo della classe. Chi parte meglio, avrà dei vantaggi. Anche da subito. E per questo il "token" da spendere sarà sempre in evoluzione. Cercando di bilanciare il salto prestazionale tra il primo della classe e l'ultimo. Funzionerà? È molto labile tutto. Fra costi e benefici. Sperando di riavere presto il nostro show. La nostra passione per la quale, noi si, spendiamo tempo. E anche denaro.

Angelo Simionato, Castelfranco Veneto (Tv)

Angelo, bisogna ripartire, il prima possibile e il meglio possibile. Poi si vedrà. A volte esistono regole apparentemente stupende ma poi mal applicate. O norme discutibili, fatte però osservare con riparatore buon senso. Questo è il primo caso o il secondo? Bisogna solo vedere come il tutto si concretizzerà. C'è solo da sperare che la situazione migliori davvero e si bonifichi pian piano a livello internazionale. Sul resto, poi, si discuterà al momento opportuno.

FERRARI IN CHIAVE 2021

Carlos Sainz scelta okay

La scelta di Sainz è stata la migliore, speravo in Giovinazzi, ma è ancora un po' acerbo per la Ferrari. Il talento di Leclerc è innegabile, ma sinceramente non mi è simpatico, mi sa di furbetto. Se un domani a vincere il mondiale fosse lo spagnolo sarei più contento: il madrileno mi sembra più puro, meno interessato ai giochi politici di Maranello.

Umberto B. M. Cioci

Va bene tutto, ma non cominciamo prima del tempo con la rivalità tra Leclerc e Sainz, sennò proprio non se ne esce, eh… Scherziamo e in ogni caso, intanto pensiamo a questo strano 2020, poi si vedrà.

UN CAMPIONE NEL NOSTRO CUORE

Elio De Angelis da ricordare



Carissimi, il mese di maggio del 1986 va visto come un periodo molto tragico per il motorsport, causa l'incidente mortale di Toivonen e del suo navigatore Sergio Cresto al Tour De Corse, accaduto il giorno 2, e anche l'incidente mortale di Elio De Angelis accaduto il 15 durante un test privati al Paul Ricard (Francia). Parlando di Elio, posso dire che è stato un pilota molto veloce, dotato di una grande intelligenza tattica. Senza quell'incidente, avrebbe ottenuto molti più successi, forse, più avanti, magari anche la conquista di un titolo mondiale. Personalmente non ho mai vissuto le sue gare perché, essendo nato nel 1988, solo guardando le repliche dei Gran Premi su youtube ho potuto ammirare il suo straordinario talento. Possedeva anche una personalità fuori dal comune, che purtroppo manca in questa F.1. Era gentile, disponibile a parlare con i giornalisti, a firmare autografi e a concedersi ai tifosi per qualche foto ricordo. Aveva una grande umiltà, nonostante provenisse da famiglia benestante, visto che il padre Giulio De Angelis era un costruttore edile e pilota di motonautica di grande prestigio. Ciao, Elio.

Stefano Penner, Albissola Marina (Savona)

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
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, Gabriele Mutti, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE
Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 / 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale 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 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPITTRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 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.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTOSPRINT INMOTO
AM GUERRIN SPORTIVO SPORT STYLE

auto vi guida dentro

LA NEW MOBILITY

PER RACCONTARE IL FUTURO, SERVE UN MAGAZINE TUTTO NUOVO.

Auto si arricchisce
per accompagnare i lettori dentro
l'evoluzione del mondo automobilistico.
E nasce una nuova sezione dedicata
alle vetture a emissioni zero.
Non perdere la tua chiave d'accesso
alla mobilità sostenibile.



IN EDICOLA

* NUOVA GRAFICA
* CONTENUTI PIÙ COMPLETI
* FOCUS SULLE NUOVE TENDENZE
* NUOVI OPINIONISTI
* TEST SEMPRE PIÙ APPROFONDITI
* L'AUTOREVOLEZZA DI SEMPRE

auto