ESCLUSIVO INTERVISTA A SEBASTIEN OGIER: «QUESTO È IL MOMENTO PIÙ DIFFICILE PER I RALLY»

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

AUTOSPRINT

n. 26

Anno LVIV Settimanale - 30 giugno-6 luglio 2020

3,00 Euro (Italy only)

00026 9 770005 174006

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

SCATTA LA F.2

MICK SCHUMACHER

Parte una stagione cruciale per il futuro del figlio di Michael



MONDIALE F.1 2020 AL VIA

GIÙ LA MASCHERA!

Col restart a porte chiuse del campionato, in Austria la F.1 vive il momento della verità: tutti alla caccia della Mercedes, con la Red Bull che gioca in casa e una Ferrari SF1000 riveduta e corretta



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



F.1, da sogno proibito a realtà!

Sembrava solo un sogno mostruosamente proibito. E invece è di nuovo realtà. Nel prossimo weekend riparte il Mondiale di F.1. Finalmente. Con la doppia trasferta sul circuito di Spielberg si alza il sipario sul campionato più anomalo di sempre e c'è nuovo ossigeno per una F.1 che ha fatto di tutto, in questi mesi duri e difficili, per far tornare a urlare le power unit. Dal Gp di Australia (annullato proprio alla vigilia) a quello di Austria il passo è stato lungo e molto tormentato: quasi quattro mesi di stop, paure, lockdown. Ma ora si riparte. Con gli stessi dubbi e le stesse convinzioni che avevano animato la vigilia di quello che avrebbe dovuto essere il primo round del 2020 a Melbourne. Ovvero, come al solito: Mercedes davanti e dietro tutti quanti, con Red Bull e Ferrari (in quest'ordine) a giocarsi la piazza d'onore, dietro a quelle Frecce d'Argento che hanno riscritto la storia della specialità. Ne parliamo diffusamente nelle pagine che seguono. Ma una una cosa è certa: dopo tante parole, ora, c'è bisogno dei fatti. È necessario tornare ad annusare il profumo della sfida e, ora come ora, non importa se a porte chiuse. L'importante è che il Circus torni ad accendere le insegne del suo grande parco giochi e mandi finalmente in scena uno show reale, perché, saremmo vecchi e forse anche ottusi, ma ne abbiamo avuto abbastanza del virtuale. Nel frattempo c'è anche il nodo della seconda parte del Mondiale da sciogliere. E in questo contesto manca solo l'annuncio. Ma ormai è fatta. Nel Mondiale di F.1, l'Italia raddoppia e oltre a Monza avrà in calendario il Gp del Mugello per il 13 settembre, quindi la settimana successiva a quella della sfida nel tempio della velocità. Nel momento più difficile per la Formula Uno, il Belpaese risponde presente e continua a cullare anche un altro sogno. Quello di Imola. Il recente test dell'Alpha Tauri sul circuito fortemente voluto da Enzo Ferrari ha riacceso vecchi entusiasmi e il patron della pista Uberto Selvatico Estense ha spiegato: «*La soluzione più logica e più consona per i fans della Formula Uno di tutto il mondo sarebbe quella di utilizzare circuiti di grande impatto mediatico come sicuramente lo è Imola, magari insieme con Monza* (già confermata come sede del Gp d'Italia) *ed il Mugello per un leggendario triplete nazionale. Abbiamo iniziato dal mese di aprile di quest'anno a lavorare con grande dedizione e passione a questa ipotesi insieme alle istituzioni locali e regionali ed alla FOWC e ci auguriamo che anche l'autorità sportiva nazionale appoggi la nostra candidatura per questa stagione».* Continua il nostro appoggio e il nostro abbraccio ad Alex Zanardi, mentre culliamo la speranza di un nuovo miracolo. Le condizioni del pilota di Castelmaggiore sono stabili e noi non smetteremo neanche per un istante di fare il tifo per lui. Forza, campione!

Ultima annotazione: è in edicola un nuovo numero di Autosprint Gold Collection. Si tratta del numero 4 della stagione 2020. S'intitola Vite Spericolate e ha preso forma e consistenza nel periodo di lockdown.

È figlio di un lavoro certosino fatto di ricerche o interviste via Skype con toreri, stuntman, narcos, minatori, politici, designer, cercatori d'oro e perfino ladri di diamanti. In quelle pagine non troverete tutto, ma realmente di tutto. Buona lettura. ●

FORMULA UNO

16 MONDIALE LA RIPARTENZA
22 FERRARI RIVEDUTA E CORRETTA
28 PARERI SFRECCIA L'ARGENTO
32 LA TECNICA PAOLO FILISETTI
36 SOLIDARIETÀ ANCHE I SAINZ CON LAPO

VELOCITA'

42 F.2 AL VIA
44 F.3 AL VIA
46 PORSCHE SUPERCUP AL VIA
48 FERRARI CHALLENGE AL VIA

RALLY

60 ESCLUSIVO INTERVISTA SEBASTIEN OGIER
64 SPECIALE MONOMARCA

RUBRICHE

4 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
8 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
12 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
14 LE TELEVISIONI CARLO VANZINI
50 RACCONTI DELLA PASSIONE
82 POSTASPRINT

DOMENICA SERRA



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





di Mario Donnini



Zanna merita ben più rispetto

C'È QUALCOSA CHE NON VA NEL TRATTAMENTO MEDIATICO DEL CASO ZANARDI. MA MICA SOLO ORA: DA DECENNI. PRIMA, LO IGNORANO DEL TUTTO QUANDO È CAMPIONE DELLA CART ED EROE NEGLI STATI UNITI. ADESSO, ECCOLO CONSIDERATO ALLA STREGUA DI CASO DI CRONACA DA INDAGARE, AUSCULTARE E SPETTACOLARIZZARE. SARÀ BENE, INVECE, SFODERARE UN PIZZICO DI DELICATEZZA...

Parlo anche da giornalista, ma soprattutto da lettore. Per dire una cosa semplice e a bassa voce: quella di Alessandro Zanardi non è una crime story o tantomeno un legal thriller. Non ci sono verità nascoste, particolari decisivi o colpi di scena in vista. È semplicemente una disgrazia. La quale, speriamo, trascolori progressivamente in qualcosa di umanamente accettabile.

Dopo lo sgomento, gli incitamenti e l'ondata di solidarietà, forse comincia a essere vicino il momento in cui sfoderare tutti, media per primi, anche un pizzico di non rumoroso rispetto.

Anche perché sto assistendo dal giorno dopo del suo incidente a qualcosa d'assolutamente e mediaticamente sbicentrato, fuori tema e totalmente distante dai canoni corretti dell'informazione.

A prestare fede alla maggior parte degli organi d'informazione, infatti, tutto sembra, meno quel che è: ossia una gran brutta storia, con delicatissimi risvolti umani.

Invece, girando a volo d'uccello tra notiziari Tv, cartacea e web news, pare quasi di trovarsi di fronte a una specie d'insondabile e allo stesso tempo succulento Mistero d'Italia. Nel quale la nobile firma dal corsivo fluente improvvisamente si ritrova dalla stessa parte della tettona perizomata su Facebook e dell'anziano disertore di cantieri, nell'inesausta, eccitante e pre-indignata ricerca di qualcosa che non quadri, in questa faccenda. Visto che roba? Giorni e giorni ad accendere riflettori in faccia al camionista, tanto per cominciare. Ma siamo sicuri che stesse dalla parte destra? Aveva bevuto? Eh? Neanche un Camparino? E il camion, sì, il camion, il collaudo l'aveva fatto? Le gomme erano lisce? Boh, un'occhiata al trangolo, sarebbe da darla, non si sa mai. E i permessi per quella staffetta a scopo benefico c'eran tutti?

Esaurito il filone paracolpevolista, è iniziato quello indagatorio sul campione stesso. Ma è vero che ha avuto l'incidente perché stava scattando foto al cellulare? Per caso andava troppo forte? È stato imprudente? Oppure, ahi ahi ahi, magari c'è stata un'inopinata avaria alla handbike che ha virato di netto? Per caso s'è rotto il piantone dello sterzo?



UN CAMPIONISSIMO QUASI IGNORATO

Sopra, Alessandro Zanardi in azione nel ciclo vincente col team Target Ganassi, best rookie nel 1996 e detentore del titolo Cart nel 1997 e nel 1998. A destra, Alex in un'immagine recente

Di più: ce l'ha il piantone dello sterzo, l'handbike? Ed ecco che in quattro e quattr'otto, d'amblé, la storia si trasforma in una specie di enigma contenuto in un segreto avvolto in mille dubbi legati a diecimila sospetti. E diventa la tempesta perfetta. Il caso atteso. L'evento con l'attitudine ghiotta a dischiudere filoni d'indagine e spin-off narrativi ad alta rotazione elettronica e audience garantita. Quale sarà il prossimo passo? Per caso il plastico col tratto di strada galeotto e i modellini di camion e handbike, con la compagnia di giro pronta al dibattito tra criminologi, scosciate soubrette, filosofi, diaconi e famosissime mezzeseghe qualsiasi a trasformare un dolore che esige delicatezza, cortesia e discrezione, nell'esaltazione imbecille della pornografia dell'orrore?

No, no, no. Basta. Caro lettore, sappi che non solo io non ci sto, ma non ci sta - men che meno -, neppure il Direttore di questo giornale e quindi Autosprint tutto. Noi pensiamo - e non ci abbiamo neanche più di tanto pensato su, per la verità, perché certe scelte non sono neanche scelte, ma collocazioni automatiche dettate dai principi cui ci si ispira da sempre -, che tutte le autorità competenti debbano fare la loro parte dal punto di vista amministrativo, penale, civile e assicurativo, ma che le loro rispettive competenze siano più che sufficienti a porre in essere le verifiche necessarie e gli atti dovuti. Da effettuare senza fiato sul collo o pressione mediatica.



Con zero bisogno, da parte di chi deve informare, di cavalcare sensazionalismi o di inaugurare fabbriche di ipotesi mirabolanti, per commuovere o sbalordire il lettore ideale, considerato facile preda di suggestioni da quattro soldi, peggio d'una ingenua sartina del dopoguerra alla prima trasferta fuoriporta.

E questo è niente.

Rincaro la dose, per capirci meglio. Se, per esempio di scuola, noi di Autosprint fossimo invitati in pompa magna e con tanto di esclusiva mondiale in ospedale a scattare foto e a vedere cartelle cliniche, oltre che amabilmente a partecipare ai briefing dell'equipe medica che segue Alessandro, non ci andremmo. Manco per idea. No, grazie. Se per caso spuntasse fuori una copia del filmato dell'incidente di Alex più nitida di una scena dell'ultimo 007, neanche la vorremmo vedere. Tantomeno se uscissero fotografie del crash, lastre, scintigrafie o percentuali d'albumina o qualsivoglia dati sensibili del paziente.

Perché tutto ciò non ha niente a che fare con informazione, consapevolezza e condivisione della realtà e della verità, ma sfocia puntualmente e vergognosamente nell'esaltazione, nel titillamento e nello sfruculiare gli istinti più imbecillamente primordiali, sciacalleschi, basici e bavosi delle peggiori persone possibile che possono essere soggetti o destinatari di attività mediaticamente rilevanti.

E, per carità, non per questo facciamo pagelline o diamo giudizi a nessuno: più semplicemente, cari lettori, a questo gioco tendenzialmente e (dis)informativamente indegno, noi non ci stiamo, punto. Noi ci tiriamo fuori, ciao, perché fuori ne siamo sempre stati.

Perché parlare, capire, valorizzare la storia, il presente e il futuro di Alessandro Zanardi, personaggio troppo importante per essere degradato a oggetto di cronaca di bassa lega, significa tornare alle sue radici, cogliere questo momento per approfondire il vissuto sofferto, le pluridecennali reazioni meravigliose, la testimonianza profonda e il pensiero che ne escono, non certo i risvolti posttraumatici da mattinale di questura o da serial da pronto soccorso d'assalto.

Eppoi, vedete, sinceramente penso che su Alessandro Zanardi qualcosa mediaticamente non torni da almeno un paio di decenni e sarà anche ora di dirlo, che la misura è colma.

Pensando a tutta la storia della sua vita e della sua carriera di pilota, i veri appassionati di automobilismo percepiscono un'ingiustizia mediatica di fondo. Mentre negli Usa in monoposto faceva cose inenarrabili, vincendo due campionati Cart nel 1997-1998 e divenendo il pilota più prestigioso per l'Italia dai tempi d'Alberto Ascari, i media generalisti italiani lo filavano quasi niente.

Poi, subito dopo il Lausitzring 2001, quando c'era da sbattere in prima pagina una storia terribile di lacerazioni e dolore, con una lucidità giornalistica improvvisamente totale ma colpevolmente in ritardo e pure paracula, hanno fatto di Alex un eroe. A ragione, per carità, ma lui eroe finissimo lo era già da un pezzo: bastava contare le coppe e analizzare come le aveva vinte, comprese le rimontone di Long Beach, le infilate a vita persa di Laguna Seca, ovvero financo le sessioni di prove libere nella nebbia di Elkhart Lake, quando Zanna rifilava anche cinque secondi al giro alla miglior generazione di piloti di monoposto impegnati in America. Invece no. C'è stato paradossalmente bisogno del dramma orrendo del Lausitzring 2001 per apprezzare ciò che poteva essere goduto prima, in tempi non sospetti, limitandosi a raccontare gioie agonistiche serene, storiche e meriti pregressi.



Perché, vedete, è ora di leggere e rileggere la storia di Zanardi e prendere atto che in Italia, con l'aria che tira da mo', perfino se conquisti l'America, se corri come il dio delle corse per un triennio, se diventi un divo negli States e ti invita Dave Letterman al suo show e sbanchi più di Primo Carnera negli Anni '30, be', dicevo, in quest'Italia del cavolo, non frega mica niente a nessuno.

Mentre Zanna stupiva il mondo Usa tutto - e non solo quello racing e non solo quello Usa -, mostrando un volto coraggioso, lieve, ironico, intelligentemente spiritoso, dando un'immagine deliziosa, calda e stilisticamente sobria quanto amabile di un campionissimo italiano all'estero, e inorgogliendo la comunità tricolore e, peraltro in Italia anche e solo gli appassionati delle corse per duri e puri, il grande mondo togato dell'informazione del Belpaese se ne strabatteva le scatole. In tutt'altre faccende affaccendato, inseguendo e dedicando nel frattempo paginoni infiniti o ospitate televisive a calciatori di media fortuna intenti a tirare due colpi a qualche velinide flessuosa senza peraltro dar sfoggio di dialettica colgente o pensieri esistenzialmente consistenti.

Zanardi invece era intelligente, volitivo ed esaltante anche quando aveva le gambe, eh. Pensa te. Non è che il cervello e il carattere gli siano spuntati solo dopo, come risarcimento per ciò che aveva perso al Lausitzring. No, no, era tutta roba preziosa e congenita. Ma al tempo, quando era solo un campionissimo del volante, piaceva solo a noi, chissà poi perché.

Questo mi porta a un paio di considerazioni. Nel sistema informativo italiano non ci sono giga di memoria sufficienti per prevedere un posto mediatico dedicato a un campione dell'automobilismo tutto nostro. Un nativo, intendo. C'è già la Ferrari ed è più che sufficiente parlare di quella, punto.

Alessandro Zanardi poteva vincerne anche otto, di titoli Cart, e sbancare più volte la Indy 500 dopo la riappacificazione con l'Irl, ma tanto non l'avrebbero mai fumato.

E a volte penso che Valentino Rossi mediaticamente abbia sfondato mica perché ha vinto nove titoli mondiali in moto, no, neanche per niente, ma è diventato il Vasco Rossi delle due ruote, ipermostrato, idolatrato e agognato soprattutto perché davanti alle telecamere spacca, ha la battuta pronta, sa rivelarsi puntulmente amabile ed è (quando vuole) simpaticissimo, oltre che molto bello. Cioè i motori non c'entrano quasi nien-

EROE DELLE PARALIMPIADI E AL TOP IN HANDBIKE

Alessandro Zanardi con l'handbike aveva ritrovato una dimensione top come sportsman, con le sue imprese sfociate nelle medaglie para olimpiche



te. Magari sono un'aggravante. Difatti la riprova matematica è Antonio Cairoli: il quale pure lui ha vinto nove titoli mondiali ma in motocross, non è altrettanto adonico e comunicativo di Valentino e in pratica, a parte le testate specializzate, quasi - aggiungo ovviamente purtroppo - non lo fila nessuno. Dai, la verità è che dell'Alessandro Zanardi campionissimo dell'automobilismo e leggendario dal Cavatappi in poi, all'Italia dell'informazione generalista, furbacchiona, potente e irradiante, non è fregato assolutamente nulla.
Però da quando si è ritrovato amputato in una stanza d'ospedale a Berlino, nel 2001, allora sì che è diventato magnetico, appetibile e collettore d'attenzioni, finti sentimentalismi e stima improvvisa.
Allora sì che arriva l'inviata del Tg1 che ti mette un microfono sotto la bocca mentre te ne stai sul lettino d'ospedale, strafatto di morfina.
Poi, figurati: disabile, dialetticamente stupendo, esistenzialmente eroico, commovente, misurato, motivazionale, emulabile, in una sola parola: perfetto. Ideale. Sfruttabile. Adesso sì. Perfino troppo. Ecco, allora sì che ti si aprono tutte le porte. Mica prima. Perché in Italia un pilota di macchine deve pensare a fare ciò che deve e tacere e basta. Imbertare soldi risiedendo a Montecarlo senza farla troppo lunga, che già di culo ne ha avuto abbastanza. I posti giusti nella compagnia di giro ipermediatica, le ribalte, i salotti buoni son già tutti occupati, sorry.
Certo, meglio che niente, viva lo Zanardi che comunque nascendo e risiedendo come tanti, come uno di noi, nella simpatica provincia italiana, è riuscito a dare luce al suo talentuoso, abrasivo, doloroso e emblematico portato di vita. Però resta l'impressione che qualcosa di fondo non vada per niente, nel meccanismo selettivo generale e nel trattamento socio-culturale di storie e personaggi.
E l'amara risultante da tutte queste considerazioni è che in Italia le bilance di rilevanza reale e di peso specifico di un personaggio sportivo (e non) sono completamente starate e fuori centro.
Ti recuperano e ti danno importanza solo se diventi "altro". Se diventi come servi a loro.
Poi, certo, ad Alessandro va l'ulteriore merito d'essere uno che ha fatto solo quel che crede e adora, rifuggendo strumentalizzazioni o compromessi, ma questo mio discorso riguarda il sistema, mica lui.
E lui e è resta grande, mentre il sistema è e resta inquietante, parziale, opportunista e tendenzialmente finto.
Per tutto ciò in questi giorni assisto a un fraintendimento sul quale penso sia il caso di richiamare l'attenzione una volta per tutte. Tanti sostengono che Alessandro sia molto sfortunato, pure troppo, perché per la seconda volta sta subendo un destino spietato, assurdo e crudelissimo. Cosa ovvia che chiunque, me compreso, non può che pensare e condividere. Ma andiamo oltre e diciamola tutta. All'interno di questa situazione così spiacevole ad accanirsi su di lui, a dare il peggio, ancora una volta è la gran parte di coloro che - fatto salvo papa Francesco - continuano ignorare lo Zanardi Uomo, Campionissimo, meravigliosamente Interiore, collettore di Speranza, Resilienza, Moralità pura, per far prevalere l'immagine monodimensionale e squallidamente cronachistica della vittima, di ricoverato avidamente tutto da auscultare e scoprire, dopo un incidente di strada ancor tutto da chiarire. In altre, brevi e più sentite parole, comincio a capire la famiglia Schumacher che da anni in Germania e oltre appena uno mette informativamente la zampe fuori dalla cuccia, parte con una mitragliata di denunce. Cosa non bella, ma a questo mondo, se cerchi solo sciacallesche rogne, alla fine le trovi.
Per tutto questo, lasciamo in pace il più possibile la famiglia Zanardi e, su tutti, il caro Alessandro, che merita solo una carezza distante ma delicata, ideale e lieve, che comprenda la moglie Daniela, il figlio Niccolò e la signora Anna, mamma di Alex.
Lasciando stare le indiscrezioni e coltivando solo la discrezione. E quanto a noi, lettori, appassionati, giornalisti, curiosi e quant'altro, limitiamoci a riflettere sulle nostre, di digrazie. Prima fra tutte, nella fattispecie, quella d'essere a turno oggetti e soggetti d'un sistema mediatico generalista che tratta Alessandro Zanardi come non dovrebbe, da almeno tre decenni. E che magari tratta come non deve, da decenni, non solo Alessandro Zanardi. ●



di Pino Allievi

Ora Hamilton è il playmaker

PLURIRIDATO IN CARICA, CANDIDATO A INCREMENTARE ULTERIORMENTE IL BOTTINO, L'ASSO BRITANNICO È STATO NOMINATO DALLE NAZIONI UNITE AMBASCIATORE PER L'EDUCAZIONE E ADESSO C'È CHI PREVEDE DA LUI, AL DEBUTTO DELLA F.1 2020, UN GESTO CONTRO IL RAZZISMO...

Che gioia! Eccoci finalmente nella settimana del Gran Premio vero. Al diavolo tutte le idiozie delle corse virtuali, dei piloti che sbattono la loro macchina contro lo schermo di un video e le polemiche su chi era realmente al volante della piattaforma: se un campione o un ragazzino smanettone travestito da Lewis Hamilton. Continuando sulla strada della finzione, qualcuno si è assuefatto ad un automobilismo che può fare a meno delle macchine, dei circuiti e del pubblico sulle tribune. Una deriva pericolosissima, benché anche questa – per ora – solamente teorica e virtuale.
La lunga attesa non è comunque stata vuota. C'è chi ha pensato a riempirla di contenuti importanti, sbattuti sotto gli occhi di coloro che pensano che gli assi del volante debbano parlare solo di pistoni, alettoni, camber e rapporti al cambio. È il caso di Lewis Hamilton, che ha alzato la voce sulla questione del razzismo. Ed è di nuovo da lui che cominciamo questa rassegna dei nostri personaggi della settimana, già in viaggio verso Zeltweg.

TEMPO DI ANDARE OLTRE L'EMERGENZA
Hamilton è sempre più protagonista anche sul piano dell'impegno, sotto. Nell'altra pagina, dall'alto, Dennis, Weber e Ricciardo



HAMILTON
A pochi giorni dal via in Austria, il campione del mondo è stato nominato Ambasciatore per l'educazione dalle Nazioni Unite. Un riconoscimento sociale prestigioso al termine di una serie di interventi sempre centrati e coerenti su temi come la differenziazione razziale, l'ecologia, l'infanzia e tanti altri argomenti dei quali in F.1 si è sempre parlato troppo poco. Ma già vediamo il rovescio della medaglia, perché alla prima collisione, fortuita, in pista con un altro concorrente ci sarà subito chi commenterà che l'Ambasciatore non ha dato un buon esempio e altre facezie del genere. Per contro, chi oserà più dare una sportellata a un Ambasciatore dell'Onu???

FLOYD
Di George Floyd, ucciso da un poliziotto a Minneapolis, continueremo a sentir parlare a lungo. Magari anche nel weekend di Zeltweg dove si ipotizza che Lewis Hamilton possa ricorrere a un gesto plateale, per ricordare il protagonista di colore della tragedia americana. Come? Inginocchiandosi quale segno di protesta per le violenze della polizia Usa. Lo hanno già fatto altri atleti di altri sport.
Vedremo poi, nel caso, quali altri piloti seguiranno l'esempio di Lewis. Liberty Media potrebbe intervenire? Non sembra intenda farlo, né la Fia farebbe ricorso ad alcuna ammonizione o sanzione.

FERRARI
Anche quest'anno, non appena la Formula Uno comincia a far parlare di sé, c'è la notizia di un imminente film su Enzo Ferrari, con tanto di attore che lo interpreterebbe, ossia Hugh Jackman. Il regista sarebbe Michael Mann, ben noto come cliente Ferrari e per aver spesso usato nei suoi film le granturismo di Maranello. Si tratta di un'idea che era già stata lanciata negli anni scorsi e che ora ha ripreso vita. Sempre che la Ferrari dia il suo consenso. Cosa che non è mai accaduta, di recente, per altre iniziative del genere.



DENNIS

Chissà come se la riderà adesso Ron Dennis, estromesso nel 2017 dalla McLaren moderna creata da lui (ha avuto una liquidazione immediata di 240 milioni di euro, più altri 90 da saldare nei successivi due anni) per fare spazio a nuovi azionisti che vedevano prospettive fantascientifiche per il Gruppo britannico impegnato in Formula Uno, nell'elettronica, nella produzione di Gran Turismo prestigiose e altro ancora. Invece è di pochi giorni fa la notizia che la McLaren sta per portare i libri contabili in tribunale, dopo essersi dichiarata "insolvente" davanti ai membri dell'Alta Corte. Mancano i quattrini per pagare i fornitori che costruiscono le componenti delle macchine di serie, ci sono decine di creditori che premono, i soldi iniettati dagli azionisti non bastano più. La speranza è che la Bank of Bahrain intervenga con un consistente prestito, dopo che il socio di maggioranza Mumbalakat (sempre del Bahrain) aveva immesso nella società, nei mesi scorsi, la bella cifra di 368 milioni di euro. In ogni caso, è lo sfascio di un progetto ambizioso e di un team che rischia di vedersi seriamente condizionato da queste traversie economiche. Nessuno poteva immaginare un finale così triste.



RICCIARDO

In mezzo al caos McLaren ci sono anche i destini del reparto corse, che ha già pesantemente decurtato il suo organico. Malgrado ciò, il sorprendente responsabile del team, Zak Brown, se ne é uscito con una dichiarazione strabiliante: «*Non penso che Daniel Ricciardo possa puntare al titolo mondiale con noi, almeno sino al 2022…*». Una battuta o Brown non ha capito come stanno le cose? Purtroppo, a fare le spese dello tsunami che sta investendo la McLaren c'è lo stesso Daniel Ricciardo. Il quale, prima di firmare con largo anticipo con la squadra di Woking, attratto dalla prospettiva del motore Mercedes nel 2021, avrebbe dovuto prendere qualche informazione finanziaria riguardo alla società con la quale si stava legando. Oggi si trova dinanzi a una brutta sorpresa, non la prima – per lui – degli ultimi anni. Peccato, perché Daniel, che è uno dei piloti più spettacolari e simpatici che esistano, rischia di uscire dal giro che conta. Ma chi è il suo consigliere-manager???



WEBER

«*Il ritorno in Formula 1 con la Mercedes è stata la cosa più stupida che Michael Schumacher potesse fare*»: lo ha detto il suo ex-manager Willi Weber a un sito britannico. «*Mi disse che era stanco, che aveva bisogno di correre. Gli replicai che aveva già vinto tutto e non era il caso di rientrare perché non avrebbe potuto replicare quei successi. E lui commentò che l'avrebbe fatto da solo, a suo rischio*». A distanza di anni, finalmente si apre uno squarcio di luce su quella decisione piena di fascino e di suggestione, che a molti, non solo a Willi Weber, parve francamente avventata.

WEBBER

Mark Webber (con due "b") sta avendo un notevole successo come opinionista tv e non passa giorno che le sue dichiarazioni non vengano riprese dai media. Tra le più recenti, quella proiettata sul campionato alle porte: «*No, non penso che la Ferrari sia da mondiale quest'anno. Il titolo se lo giocheranno Lewis Hamilton e Max Verstappen*». Ma poi si è pronunciato anche sul suo ex-compagno di squadra Sebastian Vettel, col quale i rapporti non sono mai stati facili: «*Io penso proprio che nel 2021*



non lo vedremo sulla scena. Si concederà un anno di riposo per tornare nel 2022 con regole e macchine diverse. È una scelta che può tranquillamente permettersi». Finirà proprio così?

CLAIRE WILLIAMS

Non c'è solo la McLaren nella bufera della crisi economica che sta colpendo la F.1. C'è anche, da tempo, la Williams.

Che nel 2019 ha avuto come principale partner-sponsor la Rokit (telefonia mobile), con la quale aveva firmato un prolungamento dell'accordo sino al 2023. Poi, improvvisamente, pochi mesi fa, la Rokit si è svincolata. E ora sembra diretta verso la Mercedes, con la Williams di cui è titolare Claire Williams, pronta intentarle una causa milionaria.

Un guazzabuglio di interessi incrociati e posizioni equivoche di qualcuno. La verità è che gli sponsor sono sempre meno e ci si accoltella per averli.

E L'APOTEOSI DELLA F.1 PARLATA

Nell'ultimo momento di stasi dalle corse, tengono ancora banco i personaggi della F.1 fatta... a voce. Sopra, Mark Webber, sotto, Claire Williams, in alto a destra Michael Andretti e, sotto a destra, Bernie Ecclestone e, in basso, il sempre ruvido Max Verstappen



ANDRETTI

Michael Andretti ha rivelato al "Marshall Pruett podcast" che aveva firmato un contratto per correre con la Ferrari in Formula Uno, dal 1992 per tre anni. Ma tutto saltò perché aveva un impegno in Indy col team di Carl Haas e il titolare non volle svincolarlo.



Avrebbe dovuto correre accanto ad Alain Prost «*e sarei stato agevolato dai test illimitati che ai tempi si potevano fare*». Poi, invece, Prost venne licenziato alla fine del 1991 e tutte le cose presero una piega diversa. Michael oggi rimpiange quella possibilità di legarsi a Maranello, ma sicuramente non avrebbe avuto vita facile con le Rosse che corsero in quegli anni. Ma perché ha atteso 18 anni per rivelarlo?

ECCLESTONE

Per lungo tempo è stato il suo consigliere occulto. Poi i rapporti si sono raffreddati. Ma adesso i due si sono riavvicinati. Sebastian Vettel si è confidato molto con Bernie Ecclestone negli ultimi mesi, da quando il suo posto in Ferrari ha cominciato a traballare. E ora l'ex-capo della Formula Uno dichiara che Seb disputerà certamente un'ottima stagione, ma si augura che la Ferrari non lo releghi al ruolo di comprimario di Leclerc. Ed è questo ciò che tutti sono ansiosi di vedere: Vettel si adeguerà ai giochi di squadra a favore del compagno oppure, essendo stato scaricato, farà di testa sua, per difendere il proprio orgoglio?



VERSTAPPEN

Finalmente, dopo anni, Max Verstappen ha dichiarato di pensare che Hamilton «*sia il miglior pilota*». Però, siccome dipende tutto dalla macchina, oggi «*il 60 per cento dei piloti che sono sulla griglia potrebbe vincere il mondiale con una Mercedes*».

Un modo come un altro per sminuire la statura del sei volte campione del mondo. Naturalmente, in cima a quel sessanta per cento c'è lui!

Da domenica capiremo di più. ●



itinerari d'ITALIA 2

Il Belpaese e le sue meraviglie dietro l'angolo

Allegato in vendita obbligatoria a Corriere dello Sport – Stadio e Tuttosport al prezzo di € 2,00 (€ 1,50 quotidiano + € 0,50 volume turismo).



L'ULTIMA USCITA TI ASPETTA IN EDICOLA L'11 LUGLIO

CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E **TUTTOSPORT** TI ACCOMPAGNANO IN UN VIAGGIO TRA LE **MERAVIGLIE D'ITALIA** CON UNA RACCOLTA DI ITINERARI DA VIVERE **DIETRO L'ANGOLO** IN TRE USCITE.
IL SECONDO VOLUME TI ASPETTA IN EDICOLA IL **4 LUGLIO**.

con il patrocinio di

TUTTOSPORT

Corriere dello Sport STADIO
SEMPLICEMENTE PASSIONE

ITALIA AGENZIA NAZIONALE TURISMO



di Giorgio Terruzzi

Ferrari ripartenza in salita

MEGLIO PREPARARSI PER TEMPO: IN AUSTRIA, AL VIA DEL MONDIALE 2020, È MOLTO PROBABILE CHE LE ROSSE ACCUSINO RITARDI DECISIVI. I DATI NON AUTORIZZANO ALCUN OTTIMISMO, MA...



Non sarà una ripresa felice. Dentro l'entusiasmo per la partenza di questo Mondiale così anomalo, la Ferrari ritrova i nodi che avevano complicato l'altra vigilia 2020. Quella che avrebbe dovuto portarci verso il Gran Premio d'Australia del marzo scorso.

Meglio prepararci: in Austria è molto probabile che le Rosse accusino ritardi decisivi. Nei confronti della solita Mercedes ma anche della Red Bull le cui macchine, già buone al varo, potranno sfruttare un ulteriore sviluppo della power unit Honda, a differenza di ogni altro team. Il motivo? Semplice e al tempo stesso sconcertante visto che la Casa giapponese ha potuto continuare lo sviluppo durante lo stop indotto dal Coronavirus in Europa, spostando il proprio lockdown in agosto. Un' eccezione assurda dentro un universo specializzato in assurdità.

Il fatto è che questa Ferrari potrà – presumibilmente - puntare ad un posto sul podio e nulla più. Lo stato di patimento, a detta di chi conosce i nodi rossi, durerà come minimo per le prime tre-quattro gare della stagione, dati i tempi strettissimi che comprimono il nuovo calendario. La ragione del ritardo sta a monte, risiede tra le pieghe aerodinamiche di una macchina che ha segnalato a Barcellona più di un problema, cosa che ha costretto i progettisti di Maranello ha ripensare piuttosto che sviluppare. A ripartire e a percorrere strade nuove, scopo ricerca di un'efficienza non ancora adeguata. Il tutto abbinato alle conseguenze dell'ormai celebre polemica sul motore 2019, con un conseguente passo indietro prudenziale.

In buona sostanza, ciò che troviamo a luglio somiglia moltissimo a ciò che emerse a febbraio. La Fer-

ARRIVEDERCI AL MUGELLO

Lo scorso 23 giugno sulla pista del Mugello, la Ferrari con la SF71H è tornata in pista. È stato un buon test in vista della partenza del Mondiale e anche in chiave futura: manca solo l'ufficialità ma è ormai certo che il 13 settembre, infatti, andrà in scena il Gp di F.1 sulla pista toscana di proprietà della Ferrari



rari era in affanno allora, lo è ancora, con il rischio di doversi confrontare con una delusione collettiva alimentata dalla lunga astinenza e dalla voglia di ottenere dai Gran Premi qualche entusiasmo salutare. Vedremo, certo, ma i dati di realtà non sembrano autorizzare alcun ottimismo pur al cospetto di una pista particolarmente corta, per la quale sono richiesti comunque difficili equilibri tra velocità pura e rendimento nei tratti più lenti e guidati. Può piovere, in Austria, ma non pare il caso di affidarsi al meteo per cavare una qualche soddisfazione.
In questo scenario sarà curioso verificare l'atteggiamento dei due piloti. Vettel è apparso in forma strepitosa al Mugello, in occasione del breve test di "smaltimento scorie" della scorsa settimana. Correrà, ovviamente, per se stesso, visto che è ormai un separato in casa. La qual cosa si trasforma in un elemento di responsabilità ulteriore per Leclerc che domenica prossima affronterà la prima prova di un esame complesso e fondamentale. Tocca a lui il ruolo di leader, dentro un tempo che resta critico. Dovrà lavorare senza errori e insofferenze, mettersi davanti a Seb già nella prima qualifica, sostenere il peso di un panorama tecnico sfavorevole. Di un salto di maturità richiesto a Charles si parla da mesi. Beh, è il momento di mostrare quanto la lunga astinenza ha prodotto nella testa del giovane monegasco, al netto dei lampi mostrati sotto quarantena, tra gare simulate, dichiarazioni brillanti, scenette divertenti, immagini patinate. Il compito non è facile, dovendo battersi ad handicap. Ma a questo punto diventa fondamentale ricevere da lui, se non altro, qualche notizia confortante, in attesa di una Ferrari capace di dargli e darci autentiche, sofferte soddisfazioni. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

Raccontiamola insieme almeno fino al 2022

SI ESTENDE IN QUANTITÀ E QUALITÀ LA COPERTURA DI SKY ALLA FORMULA 1 ANCHE ADATTANDOSI AI PROTOCOLLI DI SICUREZZA. E, ATTENZIONE, PERCHÉ IL VENERDÌ MARC GENÉ SARÀ COLLEGATO COL REMOTE GARAGE DI MARANELLO!

Manca un nulla! Già si sente la musica delle power unit, unirsi all'unisono per creare quella sinfonia che tanto ci piace e tanto c'è mancata. Un'orchestra e uno spettacolo che avremo modo di vivere insieme ancora, almeno fino al 2022, con l'estensione del contratto con F.1, per altre due stagioni! Sky, in un periodo di certo non facile per tutti, ha davvero fatto un grande sforzo per dare ai propri abbonati continuità a un progetto che affronta quest'anno la sua undicesima stagione (2007-2009 e 2013 a oggi).

Ne siamo super contenti, consapevoli delle grandi fortuna e responsabilità che abbiamo nel poter raccontare il top del motorsport. Siamo pronti anche ad affrontare questo 2020 pieno di limitazioni, almeno nella sua ripartenza. Fia e F.1 stanno applicando, giustamente, regole molto rigide. Innanzitutto è importante che il campionato abbia inizio e se per farlo dobbiamo adeguarci a molte restrizioni, lo facciamo, cercando, come abbiamo sempre fatto, di trasformare gli ostacoli in opportunità. Squadra Sky pronta e confermatissima, schierata al suo top con la padrona di casa Federica Masolin con l'immancabile quanto immarcabile Davide Valsecchi al suo fianco e il campione del mondo Jacques Villenueve pronto a non mandarle a dire, ma a dirle sempre senza filtri.

Abbiamo creato un paddock SKY e postazioni di commento uniche. Siamo riusciti, per la prima volta, credo, nella storia della televisione, a ricreare un vero e proprio muretto box di F.1, dal quale con Marc Gené, commenteremo le corse, attingendo a un maggior numero di dati, per vivere i Gran Premi come se fossimo al fianco di ingegneri e team principal.

Durante le prove libere del venerdì, Marc sarà collegato dal remote garage di Maranello, altra chicca esclusivissima. Pronto il nostro super insider Roberto Chinchero! Sempre pronta anche la sapienza tecnica di Matteo Bobbi, ancorato al suo stanzino che poi così



VOGLIA DI MOMENTI DI GLORIA
Leclerc e la Ferrari al top: uno degli auspici con cui Sky in versione italiana seguirà il mondiale di F.1

stanzino non è se non per soprannome, perché da lì non passa nulla che non venga analizzato nei dettagli, grazie anche al lavoro sopraffino degli ingegneri Sponton e Albano. Grazie a loro non ci sono segreti di sviluppo e di prestazione, anche quando qualcuno, durante le libere, gioca a nascondino. Mara Sangiorgio ai box per gli interventi e le interviste dei protagonisti, forse fatte stando qualche metro più distante, ma pur sempre vicine all'emozione dei protagonisti.
Abbiamo aumentato la capacità di azione della regia guidata da Aurelio Astori e con il coordinamento giornalistico di Andrea Sillitti, per avere tutti gli occhi (telecamere) attivi sul circuito pronti ad aprirsi in diretta, per non perderci, come prima e più di prima, ogni singolo istante dell'azione. Insomma non ci sentiamo limitati dalle regole, ma pronti a giocarcela, seppur in modo diverso, con l'unico scopo che anima la nostra squadra nel racconnto, ossia quello di prendere per mano chi ci segue e accompagnarlo nel fantastico mondo della Formula 1. Non sono stati giorni facili, aspettando il calendario e le decisioni di spostamento di duemila persone. Abbiamo dovuto più volte cambiare il progetto. Siamo ancora in corsa per definire gli ultimi "sviluppi" in vista dell'accensione anche della nostra macchina.
Arriveremo tirati su alcune scelte, ma con la soddisfazione, ancora una volta, di aver messo in campo tanta reattività unita alla passione che ci smuove a non restare seduti a fare qualcosa di normale. Non ci piace aspettare, ci piace agire e così abbiamo fatto! Vi aspettiamo, sempre collegati con noi tramite l'hashtag #skymotori, per iniziare questo strano percorso 2020 insieme e per condividere un'attesa mai così lunga nella storia della F.1!
Adesso tocca a loro, ai veri protagonisti, a farci divertire, gioire, emozionare, arrabbiare e sgolare! È finalmente arrivato quel momento.
CI SIAMO, SU I MOTORI E ANDIAMO!!!!!!!

Curve sospirate!

DA QUELLE DEL CONTAGIO ALLE PIEGHE DI SPIELBERG, PER IL PRIMO GP DELLA STAGIONE 2020: FINALMENTE CI SIAMO, ANCHE SE A PORTE CHIUSE. ECCO COME IL CIRCUS SI APPRESTA A VIVERE QUESTA ATTESISSIMA RIPARTENZA SEGUITA A MESI DI QUARANTENA, STASI E CRISI GENERALIZZATA

di Alessandro Gargantini



È arrivato il momento di voltare pagina. Ora, finalmente, è arrivato il tempo di accelerare e ripartire, lasciandoci alle spalle le curve dei contagi perché il prossimo fine settimana, con l'apertura del mondiale in Austria, ritornano le curve vere. Quelle da pelo, che fanno la differenza, accendono la passione e fanno battere il cuore. E che separano il talento dalla mediocrità. Spielberg non sarà la fermata successiva a Melbourne, ma il vero inizio di un mondiale che avrà nuove sembianze, toccherà geografie diverse e, soprattutto, varrà almeno quanto quelli che lo hanno preceduto. Anzi, forse ancora di più. Perché alle spalle di questo start del mondiale insolitamente estivo c'è una reazione straordinaria, frutto di una tenacia e una determinazione nel non farsi sovrastare dagli eventi che non ha precedenti. Quanto successo in Europa, e che purtroppo sta ancora accadendo in altre parti del mondo dove la pandemia si è sviluppata in ritardo rispetto al Vecchio Continente, è ormai patrimonio di tutti noi. Forse non sarà bastato a renderci migliori o più forti di prima, ma certamente ci ha insegnato ad apprezzare di più, e tenere vicino al cuore, tante piccole cose che davamo per scontate, e che invece non lo sono.

Un mondiale tutto da scoprire

Tiriamo dunque un rigenerante sospiro di sollievo e prepariamoci ad assaporare la partenza del mondiale a piccoli sorsi, con due corse nel giro di sette giorni al Red Bull Ring che apriranno una nuova e lunga rincorsa al titolo iridato. Uno start liberatorio che farà da apripista a tante altre categorie del Motorsport e ci permetterà di rimpossessarci della vita che abbiamo sempre vissuto restituendoci rigeneranti emozioni.
Ma che mondiale ci attende? Si ripartirà dall'infuocata seconda parte del mondiale 2019, con



GRIGLIA DI PARTENZA CHE FRIGGE!
Sopra, tutti i protagonisti iscritti al mondiale che va a (ri)cominciare, dopo la sosta forzata dovuta alla pandemia

Mercedes, Ferrari e Red Bull in grado di lottare per il successo in singole corse? O dall'esito dei pre-season test di fine febbraio, dove le Frecce d'Argento e le creature di Adrian Newey sembravano avere un passo più convincente rispetto alle monoposto della Casa del Cavallino? In effetti, le SF1000 sui saliscendi della pista dei Montmelò erano parse indietro rispetto alle rivali. Ma i test, molto spesso, sono condizionati da diverse strategie e hanno un valore relativo. Ricordiamo tutti quanti che l'anno scorso le Frecce d'Argento giocarono a nascondersi per poi sorprendere tutti a Melbourne.

I cento giorni che possono fare la differenza

Mattia Binotto aveva spiegato in un'affollata conferenza all'ultimo piano della torre che ospita la direzione corsa del circuito catalano che alle Rosse sarebbe servito qualche corsa, ovvero alcune settimane, prima di mostrare il loro vero volto. Servivano alcuni aggiornamenti non ancora disponibili sulle monoposto viste nei pre-season test in terra iberica e che sarebbero arrivati a Melbourne ed in Bahrain. Sviluppi pianificati nei primi mesi dell'anno e che sarebbero stati disponibili dopo poche corse.
E che, soprattutto, è lecito attendersi sulle monoposto che scenderanno in pista al Red Bull Ring. Lo stesso discorso può tranquillamente valere per tutte le squadre del mondiale. Ecco perché i riscontri ottenuti a Montmelò potrebbero soltanto confondere. Tutti gli aggiornamenti definiti nei primi tre mesi dell'anno, che non erano presenti sulle monoposto viste nei pre-season test, ma che sono stati pianificati ben prima della chiusura delle squadre a causa del COVID-19, dovrebbero essere presenti e influire sulla performance delle monoposto che saranno in azione in Austria.



Il lockdown non ha spento la creatività dei tecnici

Sono trascorsi oltre quattro mesi dai test in terra iberica, soltanto nelle ultime quattro settimane le squadre sono tornate all'opera, ma le idee dei tecnici non si sono mai arrestate. Dalle proprie abitazioni, impossibilitati a uscire in periodo di lockdown, le menti dei progettisti hanno continuato a sfornare idee, a trovare soluzioni, a ricercare l'ottimizzazione di mille particolari che possono fare la differenza e far tornare a lavorare al meglio i propulsori. È questo un elemento addizionale che rende difficile il pronostico alla vigilia della corsa di Spielberg, sia per quel che concerne la lotta al vertice che, e forse ancor di più, la lotta a centro gruppo. Non dimentichiamoci che in tempi recenti mai era accaduto che le macchine rimanessero sui cavalletti così a lungo e che tutto non è necessariamente rimasto come lo avevamo lasciato. L'ultima corsa del mondiale è stata disputata più di sei mesi fa: non è semplice riprendere dopo tanto tempo e farsi trovare immediatamente al massimo della forma. La performance si raggiunge con la pratica, che è mancata per un periodo di tempo insolito a piloti, tecnici e meccanici. E anche la macchina più perfetta, se non adeguatamente lubrificata e oliata, può incepparsi.

Hamilton punto fermo tra mille incertezze

Quello che invece non è cambiato rispetto a dodici mesi fa, è il sentimento legato all'uomo da battere, il punto di riferimento per tutti. Che rimane, inevitabilmente, Hamilton. Il trentacinquenne pilota inglese dall'alto dei suoi sei mondiali guarda, irraggiungibile, tutti.

Quando il miglior pilota si ripresenta ai banchi di partenza su quella che, dal 2014, si è costantemente rivelata la monoposto più veloce, la posizione dei suoi rivali si complica. La Mercedes non perde un colpo da quando è cominciata l'era dei motori ibri-

(RI)PARTENZA SOSPIRATISSIMA

Non era per niente scontato che dopo i momenti più endemici della pandemia il mondiale potesse ricominciare, grazie a un calendario sostitutivo organizzato a porte chiuse. Per questo il primo via della stagione avrà un sapore ancora più speciale



di e Lewis negli ultimi sei mondiali ne ha perso uno solo, nel 2016, sopraffatto dall'abilità di Nico Rosberg di portare il confronto su un livello mentale, psicologico, che rappresentava l'unico mondo per mandare in crisi il rivale. Anche in quella complicata stagione, Hamilton era riuscito a recuperare prima che un pesantissimo ritiro in Malesia, abbinato alla vittoria di Rosberg, gli costasse definitivamente il titolo.
Senza quel ritiro, Hamilton molto probabilmente già condividerebbe il record di sette titoli iridati con Michael Schumacher. Anche da quell'esperienza negativa, il pilota di Stevenage ha imparato tantissimo: è diventato un fine stratega sotto l'aspetto psicologico e ha imposto ruoli ben chiari in squadra per evitare rivalità interne. In fondo, il compagno di squadra è il pilota più temibile perché dispone dello stesso mezzo e meglio di chiunque altro rivale è nella posizione di conoscere eventuali punti deboli. In squadra, il sei volte iridato inglese può contare sul un alleato leale come Bottas e può concentrarsi esclusivamente sui suoi rivali esterni, ovvero Verstappen e Leclerc. Da alcune stagioni Vettel è in chiara difficoltà sotto l'aspetto psicologico quando si trova in competizione diretta con Hamilton e commette evidenti errori. E anche Verstappen ha conosciuto la dure legge del pilota di Toto Wolff, che ha giocato come il gatto col topo con l'olandese l'anno scorso a Budapest, sconfiggendolo nettamente sul finale. Negli ultimi due mondiali Hamilton ha eguagliato il record stabilito nel 2014 di undici vittorie stagionali, ponendosi sui suoi livelli di rendimento più elevati.
Ora che ha nel mirino il record di sette mondiali di Michael Schumacher, produrrà il massimo sforzo per raggiungerlo. Da quando, nel 2014, la Formula Uno è tornata a correre a Spielberg, la Mercedes ha vinto le prime quattro edizioni, due volte con Rosberg e una con Hamilton e Bottas. Nelle ultime due stagioni, le monoposto della squadra di Brackley sono state sconfitta dalla Red Bull di Verstappen. Nel 2017 a seguito di problemi tecnici, l'anno scorso, sul campo.
Hamilton nella passata stagione non è mai stato in grado di incidere, tanto in prova quanto in gara. Iniziare il mondiale con due prove su una pista che digerisce poco non lo aiuterà certamente, ma se dovesse uscire a testa alta dalla doppia sfida in Stiria e dalle insidie di Budapest, la stagione per lui potrebbe diventare in discesa.

Spielberg mette le ali a Verstappen

Per i colori della Red Bull il mondiale si riaprirà dalla seconda pista di casa (la prima è Silverstone), che porta ricordi particolarmente dolci. Max Verstappen, dopo un liscio in partenza che lo aveva fatto scivolare fino al settimo posto al termine del primo passaggio, nella passata edizione era riuscito a risalire fino a conquistare la vittoria con un sorpasso tanto deciso quanto discusso ai danni di Leclerc quando mancavano tre giri al termini.
Il quel momento, la Ferrari F90 del monegasco, che aveva conquistato la pole e largamente dominato la corsa, era in piena crisi di gomme, mentre la RB15 del pilota nato a Hasselt filava come un trenino sui binari della pista della Stiria. Quel che ci rimane dalla passata edizione è la consapevolezza che la monoposto disegnata da Adrian Newey sui saliscendi di Stiria si trova più che a suo agio. Rispetta gli pneumatici meglio delle rivali Mercedes e Ferrari e riesce a spremere qualcosa in più dal propulsore Honda anche grazie all'altezza superiore ai settecento metri di altitudine sul livello del mare.
Una situazione che aveva rallentato le Mercedes W10, a causa di problemi di raffreddamento. Il Red Bull Ring pare dunque appositamente disegnato per far esaltare le doti delle monoposto della squadra di Milton Keynes, che potrebbero godere del vantaggio di aprire la stagione con due Gran Premi su una pista favorevole prima di spostarsi sui saliscendi dell'Hungaroring, un altro luogo certamente propizio per le creature di Adrian Newey. Inoltre, i pre-season test di Montmelò hanno fornito fondati elementi per ritenere che quest'anno le monoposto

della scuderia guidata da Christian Horner potrebbero essersi avvicinate alle Mercedes in termini di performance. Pur ottenendo i migliori riscontri con le mescole C4, nel corso delle prove disputate in Spagna le RB16 sono apparse assai convincenti sia in termini di giro secco che per quel che concerne il passo gara.
Una zampata della Red Bull nelle prime uscite stagionali potrebbe scalfire le certezze dell'armata Mercedes e renderla più vulnerabile.

Albon comoda spalla di Max

In seno al team di Milton Keynes tutto ruota attorno a Verstappen, che monopolizza le attenzioni di una larga parte di una squadra che riserva alla seconda monoposto un ruolo marginale.
Una situazione della quale nel 2019 Gasly è parso soffrire molto, ma che non ha scalfito la marcia di Albon, che si è giocato le sue chances con l'approccio di chi non ha niente da perdere, guadagnandosi la riconferma. Albon è reduce da un'annata in forte crescita, nella quale il primo podio in carriera è sfumato soltanto a causa di un tamponamento subito a Interlagos.
Ma le condizioni per rifarsi con gli interessi, seppur meno coccolato del team mate olandese, ci sono tutte. Niente male per un ragazzo che ha solo ventuno Gran Premi alle spalle e non si è mai aggiudicato alcun campionato al quale ha preso parte e che forse, anche per questo motivo, è il secondo perfetto per Verstappen. Horner, scegliendo Albon, ha provato a ricreare alla Red Bull in linea con quello della Mercedes, dove Bottas è subordinato a Hamilton.

Leclerc vuole la rivincita dell'anno scorso

Per la Scuderia Ferrari il mondiale partirà da una pista sulla quale non ha mai vinto da quando la massima serie è tornata a fare tappa in Austria. Tuttavia, mai come l'anno scorso era andata vicina a conquistare il gradino più alto del podio e sfatare una tradizione negativa.
Dopo aver siglato la pole e condotto la gara fino a pochi chilometri dal termine, il monegasco non è riuscito a contrastare la veemente rimonta di Verstappen a causa di evidenti problemi di degrado. Forse, un pit-stop ritardato gli avrebbe consentito di giocarsela fino alla fine con lo storico rivale. Difficile non pensare ad un Leclerc motivatissimo a riprendersi una vittoria che dodici mesi fa sembrava sua. Se la SF1000 sarà competitiva siamo certi che il ventiduenne pilota del Principato sarà un osso durissimo per tutti.
È invece difficile prevedere come Vettel vivrà, sotto l'aspetto emotivo, un'annata con le valigie in mano. Potrebbe mal digerire le preferenze accordate a Leclerc, ma anche tirare fuori una reazione da campione che potrebbe rilanciarlo. In fondo, per il pilota di Heppenheim la pressione dovrebbe essere molto inferiore rispetto al recente passato. La situazione del tedesco è molto chiara a tutti. Vettel dovrà correre nell'interesse della Scuderia Ferrari un altro mondiale. Poi le strade si separeranno come deciso con insolito anticipo. E se il quattro volte iridato tedesco preferisse fare un passo indietro, ipotesi che al momento non lo tocca, ma che potrebbe sfiorarlo dopo qualche uscita da secondo, la Ferrari avrebbe una soluzione a portata di mano per sostituirlo. Se non fosse possibile anticipare l'arrivo di Carlos Sainz, ma con la McLaren in crisi economica una soluzione dovrebbe fare comodo a tutti, Giovinazzi si sposterebbe in Ferrari lasciando il suo volante in Alfa-Romeo a Kubica.
Binotto potrebbe così valutare direttamente il ventiseienne pilota pugliese.



Guerra totale a centro gruppo

Alle spalle dei tre team di prima fascia si disputerà un mondiale nel mondiale, una sfida apertissima che varrebbe da sola il prezzo del biglietto e che forse è un po' anche il target di Liberty Media quando parla di un mondiale estremamente equilibrato che ampli il range dei pretendenti al successo.
La Racing Point ha mostrato un potenziale straordinario nei test di Barcellona, al punto che in molti la danno per grande favorita nella lotta per la quarta posizione nel mondiale costruttori.



La squadra di Silverstone potrebbe avere come avversario più diretto la Renault, che a fine anno perderà Ricciardo, ma che ha in Ocon un punto di riferimento di estremo valore. Il pilota di Evreux è ancora sotto contratto con la Mercedes, che in futuro potrebbe richiamarlo a sè. Più difficile valutare le chances di Alpha Tauri, Alfa Romeo e Team Haas, che in questo momento appaiono essere un gradino indietro insieme ad una Williams ancora tutta da scoprire, ma che difficilmente potrà iniziare peggio di dodici mesi fa..

Un mondiale ancora senza coda

Com'era ampiamente prevedibile, il mondiale scatterà senza avere ancora una destinazione certa e senza sapere da quante corse sarà composto e quando e dove si chiuderà.

Al momento, l'evoluzione della pandemia rende impossibile pianificare trasferte in America, mentre l'Europa viene considerato anche per motivi logistici il luogo preferito.

Per questo motivo, il numero di corse disputate nel Vecchio Continente potrebbe lievitare e superare le otto già in definitivamente in calendario. Dopo Monza, molte voci danno quasi certa la visita del mondiale al Mugello. La cancellazione di Baku ed il possibile spostamento di Sochi nell'ultimo blocco del mondiale consente alla FIA e a Liberty Media di esplorare concretamente altre destinazioni europee che potrebbero essere Hockenheim e Portimao, dove gli uomini della pista dell'Algarve sono stati invitati a riservare il circuito per una doppia gara.

Anche Imola non ha abbandonato il sogno di ospitare un Gp e la candidatura del tracciato del Santerno è certamente attiva. Al termine della lunga stagione europea, il mondiale potrebbe volgere a Oriente per un eventuale doppio appuntamento a Sochi e in Bahrain, prima di concludersi, come da tradizione, a Yas Marina. Ma la seconda parte del calendario, per il momento, è soltanto un'ipotesi. Intanto, apprestiamoci a vivere intensamente una lunga stagione europea, dall'esito tutt'altro che scontato. Proprio come l'epilogo. ●

AUSTRIA TAPPA DECISIVA PER LO SBLOCCO!

Ecco il tipico scenario di via del Gp d'Austria, sede prescelta per l'attesissimo riavvio del campionato del mondo più tormentato in tutta la storia della F.1



Ferrari riveduta e corretta!

I TEST AL MUGELLO CON LA SF71H PERMETTONO DI PRENDERE CONFIDENZA CON I PROTOCOLLI DI SICUREZZA ANTI-COVID-19, PER UNA SQUADRA CHE SI MUOVE SULLA SUA PISTA CON RINNOVATA FIDUCIA. MENTRE LA NUOVA MONOPOSTO AVRÀ MIGLIORAMENTI ED EVOLUZIONI...

di Alessandro Gargantini

Le prove generali in vista dell'apertura del mondiale hanno avuto come maestosa cornice il circuito del Mugello. Martedì 23 giugno Vettel e Leclerc si sono alternati sulla Ferrari SF71H, coprendo ciascuno indicativamente la distanza di un Gran Premio. Il tedesco è sceso in pista per primo, mentre il turno del monegasco è scattato nel pomeriggio. Il quattro volte iridato ha impiegato alcuni giri per richiamare alla mente i riferimenti del lontano 2012, quando fu protagonista dell'ultima sessione di prove svolte dalla Formula 1 sulla pista toscana. Erano le prime tre giornate del mese di maggio e pilota di Heppenheim siglò il secondo miglior tempo con la RB8 motorizzata Renault alle spalle della Lotus di Grosjean, anch'essa spinta dai propulsori assemblati a Viry-Chatillon. La giornata spesa dai ferraristi in Toscana è stata particolarmente proficua e ben programmata, visto che ha consentito di raggiungere diversi obiettivi.

Green-flag sulle nuove procedure

La squadra ha potuto impratichirsi con le nuove procedure sanitarie implementate per contenere eventuali problematiche legate al Coronavirus e che impongono squadre di lavoro separate e delimitano lo staff direttamente convolto su ciascuna monoposto secondo un principio generale che prevede gruppi e sotto gruppi chiusi, denominati "bubbles", ovvero



bolle, sul quale ci ha ragguagliati il Direttore Sportivo della Casa di Maranello Laurent Mekies.
Il paddock viene concepito come una macro bolla che include vari sottoinsiemi segregati tra di loro. Ogni squadra corrisponde a un sottogruppo e deve obbligatoriamente restare separata dalle altre.
Le ulteriori partizioni all'interno di un team sono invece facoltative. Lo staff della Scuderia Ferrari al Mugello ha anche messo in pratica le misure di distanziamento e lavorato in stato di stress indossando le mascherine.
Verifica al Mugello in vista della sempre più probabile corsa di settembre. Inoltre, nonostante sia stata utilizzata la monoposto del 2018 con la quale Vettel

VERIFICA EFFETTUATA CON I NUOVI METODI
Vettel e Leclerc, con tanto di mascherine, tornmano a contatto con i climi dei box e nello stesso tempo fanno esperienza dei nuovi protocolli di sicurezza anti-Covid-19, nei test al Mugello con la monoposto del 2018

colse la seconda posizione nel mondiale vincendo cinque Gran Premi, i piloti e i tecnici hanno potuto ottenere riferimenti più freschi sul circuito che sembra sempre più vicino ad aggiudicarsi il secondo gran premio in Italia a metà settembre. Di conseguenza, la location e i tempi di quest'ultimo test in vista del debutto stagionale di Spielberg sono stati decisamente azzeccati.

Leclerc da rookie a giovanissimo caposquadra

Vettel e Leclerc si sono alternati sulla stessa monoposto, compiendo ufficialmente il primo passo un una stagione contrassegnata da obiettivi, seppur diversi, molto impegnativi per entrambi. Il monegasco dovrà assumersi la responsabilità di essere il principale finalizzatore del lavoro di circa un migliaio di persone. Un ruolo che l'anno scorso a inizio stagione ricadeva sulle spalle di Vettel.
Al monegasco è richiesto un ruolo portante che lo espone a una maggior pressione e impone aspettative importanti. Nel 2019 Charles iniziò la stagione con un orizzonte completamente diverso: il suo principale obiettivo era di crescere al fianco del quattro volte iridato tedesco, che aveva l'obiettivo di contendere a Hamilton il titolo dopo due piazze d'onore consecutive. La figura del monegasco era quella dell'esordiente in rosso destinato a crescere, ma senza obiettivi immediati. Ogni suo errore, sarebbe stato letto alla luce della sua limitata esperienza. Invece, già in occasione della seconda uscita in Bahrain ha colto la pole e ha sorpassato il team mate in gara. Leclerc si è naturalmente impossessato del ruolo di riferimento. Già a Baku, le chances di vincere della squadra erano legate a lui. Dodici mesi a Maranello sono bastati a Leclerc per diventare un giovanissimo caposquadra. Un po' come i grandi talenti del calcio, che hanno avuto la fascia di capitano pur in giovanissima età.

Leclerc alla prova del nove

Nel corso della sua carriera, ogni volta che Leclerc ha cambiato categoria o squadra non ha mai avuto flessioni e non si è mai fatto condizionare da niente. Ricordiamo che in Formula 2, al debutto con la squadra regina della categoria, ha colto nove pole position nelle prime dieci gare della stagione, ha vinto nella corsa del debutto superando tutti nella Sprint Race in Bahrain dopo aver effettuato un inusuale cambio gomme e ha letteralmente dominato la stagione.
Al debutto in Formula 1 con la Sauber Alfa Romeo ha colto il sesto posto già in occasione della quarta tappa stagionale a Baku, mentre l'anno scorso ha colto sette pole position contro le cinque di Hamilton imponendosi come il pilota più reattivo in Q3, quando non c'è spazio per ogni minimo errore.
Sono tutti elementi che ci portano alla convinzione che il pilota del Principato affronterà il ruolo di leader con la massima naturalezza, in continuità con quando espresso nel 2019 e senza contraccolpi. Quando sale in macchina, riesce a isolarsi e trovare la massima concentrazione.
Lo dimostra la sua mostruosa efficacia in qualifica, ma anche la ferocia con la quale ha saputo gestire situazioni difficili. Pochi giorni dopo la morte del



padre, si presentò a Baku con le lacrime agli occhi, ma riuscì ugualmente a vincere una corsa decisiva per la sua decisione e dedicare il successo a papà Hervé.

Vettel a un bivio

Se il nuovo contesto che riguarderà Leclerc è alquanto definito, la stessa cosa non si può dire di Vettel. Per la prima volta il tedesco si trova in una situazione che, se da un lato è contrassegnata dalla massima incertezza, dall'altra gli consente di esprimersi senza troppe pressioni sulle spalle. Il quattro volte iridato a fine stagione lascerà la Rossa e non ha un futuro definito. Per il tedesco sarà un po' come tirare una riga e ripartire da un foglio bianco. Tanto, anzi tutto, dipenderà soprattutto da lui e da quel che vuol fare da grande. In passato, il quattro volte iridato ha dimostrato di avere le capacità di ottenere qualsiasi risultato. Forse ha anche pagato il peso di essere stato a lungo il numero uno alla Ferrari e di aver affrontato il miglior Hamilton sulla Mercedes, ma i talenti per risollevarsi li ha. E una stagione più "leggera" sotto l'aspetto emotivo potrebbe dargli una scossa.

Ora ruoli molto chiari alla Rossa

Per quel che concerne il rapporto con Leclerc, è chiaro che in questo momento il destino del campione tedesco sia subordinato a quello del team mate. I ruoli sono chiari, l'obiettivo di perseguire prima di tutto l'interesse della squadra anche, ed ora spetta a Vettel fare il suo, magari riprendendosi con i risultati il terreno perso dodici mesi fa a vantaggio del suo team mate.
La chiarezza delle posizione impone che problemi in pista o il mancato rispetto di indicazioni dal muretto box non saranno tollerate. E se il tedesco vivrà male la situazione, in questo momento in Ferrari non mancano soluzioni alternative che potrebbero essere implementate in tempi ultra rapidi.

Tanta voglia di Mugello

Quando ai feed-back sulla pista del Mugello, non è una sorpresa il fatto che entrambi i piloti si siano in toni estremamente positivi in vista del possibile ingresso del tracciato di Scarperia nel calendario del mondiale. Un'ipotesi che giorno dopo giorno sembra più destinata a diventare una realtà e che potrebbe essere ufficializzata a breve, data la necessità organizzative per le squadre di avere un piano che va oltre l'orizzonte temporale ti tre mesi e il fatto che per svariate ragioni le piste europee in questo momento sono quelle che offrono maggiori garanzie dal punto di vista logistico e sanitario. È stata corretta la scelta dello staff tecnico della Scuderia Ferrari di far scendere in pista prima il più esperto Vettel nella sessione di prove svolte con la SF71H. Nel maggio del 2012, quando la Formula 1 disputò sul circuito toscano una prova collettiva che vide scendere in pista ben venticinque piloti, Vettel aveva inanellato esattamente 170 giri dell'impianto di pro-



SI LAVORA RICORRENDO ALLE "BOLLE"
I meccanici ai box sono divisi in bolle, ovvero in insiemi e sottoinsiemi che di fatto isolano in gruppi diversi gli adetti ai team della F.1. I test al Mugello sono serviti anche e soprattutto a sperimentare le nuove metodologie di lavoro. In alto a sinistra, il diesse della Rossa, Laurent Mekies



prietà della Scuderia Ferrari. A quel tempo, il tedesco aveva già conquistato due mondiali con la Red Bull e si avviava a cogliere il terzo.

Una SF1000 tutta da scoprire

Se, per quel che concerne i piloti, il quadro è assai chiaro, altrettanto non si può affermare per quel che concerne il potenziale della SF1000. La versione vista in azione nei test di Barcellona necessitava, come spiegato da Mattia Binotto, di aggiornamenti. Si tratta molto probabilmente di elementi che erano stati definiti e messi in cantiere ben prima che scattasse il periodo di chiusura delle squadre. È quindi lecito pensare che qualcosa di nuovo rispetto a quanto visto in Spagna venga fatto esordire in Austria. A Spielberg potremmo quindi vedere all'opera una versione riveduta e corretta della monoposto che ha svolto i pre-season test in terra iberica, dotata di un potenziale tutto da esplorare. Non dimentichiamoci che le Rosse nel 2019 si trovarono particolarmente a loro agio su una pista di trazione e completamente priva di settori lenti e stretti, che richiedono downforce. Mercedes è Red Bull sono parse più avanti a fine febbraio in Spagna, ma sono trascorsi quasi quattro mesi dalla prima uscita ufficiale della stagione. E ci sono diversi indizi che portano a supporre che il prossimo fine settimana al Ring austriaco le gerarchie non debbano necessariamente essere le stesse.

LA ROSSA È PRONTA



Pronti a sbarcare in un nuovo mondo

Il mondiale riprende con nuove priorità e in discontinuità rispetto al passato. Si riparte da un paddock austero ed essenziale. Come accadeva un tempo e spesso troviamo quelli riservati alle categorie minori del Motorsport. Dimentichiamoci per il momento le impressionati e iper-tecnologiche hospitality, gli sponsor, i vip e il pubblico. Solo ottanta persone per squadra, delle quali sessanta con ruoli operative, saranno ammesse in pista. I team seguiranno dei protocolli molto rigidi che sono stati collaudati prima di dirigersi in Austria.

La Mercedes e la Red Bull hanno svolto le prove generali a Silverstone, mentre la Scuderia Ferrari ha utilizzato il circuito di proprietà del Mugello. C'è molta attenzione nell'evitare che si verifichino, come era accaduto a Melbourne, casi di positività nel corso del fine settimana di corsa. E anche nel malaugurato caso che accada, ora ci sono le procedure e l'expertise per gestire tutto sul posto. Tutto va programmato e gestito con la massima attenzione. I procedimenti e le attività impattate dai nuovi protocolli anti COVID-19 sono molteplici e consumano parecchie energie per le squadre, il cui personale è sottoposto a stress aggiuntivo. Il Direttore Sportivo della Rossa Laurent Mekies, svolte le prove generali sul circuito toscano, in una video conference-call organizzata dalla Scuderia Ferrari ha fatto luce sugli impatti delle nuove procedure e sulle nuove regole sui team. La FIA ha definito le procedure da seguire con il supporto delle scuderie, che hanno avuto un ruolo molto importante nella definizione di protocollo materialmente applicabili sotto l'aspetto pratico.





I cinque punti cardine dei nuovi processi, spiegati da Laurent Mekies

Staff ridotti all'osso

«Solo le persone strettamente necessarie, definite cruciali, saranno ammesse nel paddock. Sono stati presi accordi che limitano a un massimo di ottanta persone lo staff di ogni team, piloti inclusi. Non ci saranno hospitality né sponsor».

Il governing principle

«È stato implementato il concetto di "bubbles" (bolle). L'intero paddock sarà isolato, come se fosse una bolla chiusa. Al suo interno ci saranno bolle individuali, nella forma di sottoinsiemi. Ogni team costituisce una singola bolla. Non ci sarà interazione tra una squadra e l'altra. Al suo interno, la Scuderia Ferrari deciso di implementare una bolla per ciascuna macchina. Un eventuale caso di positività in un gruppo non deve convolgere l'altro. Noi non siamo costretti a implementare al nostro interno sottogruppi ulteriori di bolle. Potremmo quindi decidere, di infrangerle con il rischio di essere meno resilienti».

PROVE TECNICHE DI RIPROGRAMMAZIONE

La Rossa in azione al Mugello, anche se con la monoposto vecchia di due anni, rappresenta un bel segnale anche in chiave dell'ulteriore gara italiana di questo mondiale, ancora tutto da scoprire e riprogrammare



Procedure ferree per il personale

«Ogni persona che accederà al paddock sarà sottoposto ad uno screening molto severo. Un certificato medico dovrà comprovare lo stato di salute di ciascuno. In aggiunta, non più di quattro giorni prima di accedere al paddock tutti dovranno essere sottoposti alla prova del tampone, che sarà ripetuta ogni cinque giorni. Le mascherine saranno utilizzate ogni volta che non si può garantire un distanziamento di almeno due metri. Non sarà facile per il personale mantenere le maschere in condizioni di lavoro con temperature elevate. Abbiamo fatto delle prove per prepararci a lavorare anche in situazioni estreme. Per quel che concerne il personale viaggiante, la raccomandazione è di evitare uscite o spostamenti non strettamente legati ai trasferimenti tra aeroporto, albergo e pista».

Restrizioni COVID-19 e budget-cap

«È presto parlarne, ma non possiamo ignorare il fatto che ora siamo obbligati a portare meno risorse in pista. La stessa cosa avverrà con l'implementazione del budget-cap nel 2021. Non siamo andati a fondo nell'analisi perché ora dobbiamo prepararci alla corsa di Spielberg, ma certamente ci saranno dei takeaway. Il numero delle persone che operano sulle macchine non sarà impattato e rimarrà di sessanta risorse. Le persone che dovranno restare a casa sono quelle con ruoli non operativi. Saranno in larga parte impiegate nel "remote garage" di Maranello. Ovviamente, lo staff dedicato al pit-stop sarà il medesimo!».

Contingency staff pronto a partire

«Abbiamo deciso di rafforzare i supporti medici in pista e in albergo per prenderci cura al meglio del nostro staff in caso di necessità.

Ci saranno persone con la reperibilità a Maranello che avranno i permessi e i visti per partire in tempi ristretti in caso alcune persone dovessero essere rimpiazzate.

Il contingency staff disporrà dei necessari permessi e sarà in regola con i test medici. Non abbiamo al momento definito un singolo punto di contatto per le questioni legate al Coronavirus, il "COVID-19 Representative".

Da noi ogni singola area è stata coinvolta direttamente nella definizione dei processi. Penso comunque che designeremo una persona come responsabile».

Sfreccia l'Argento



GIRO DI PARERI TRA AUTOREVOLI PERSONAGGI DEL MOTORSPORT PER ANDARE A LEGGERE MEGLIO TRA LE PIEGHE DI UNA STAGIONE ANOMALA DOVE LA MERCEDES HA TUTTE LE CARTE IN REGOLA PER CONFERMARSI ANCORA REGINA. OCCHIO A VERSTAPPEN, ROSSE INDIETRO

di Alessandro Bucci



Mark Webber: «Ferrari non presente al gran ballo»

«Penso che la lotta al titolo, quest'anno, sarà una questione esclusivamente tra Lewis Hamilton e Max Verstappen. Mercedes naturalmente è la squadra da battere, ma stando a quanto visto nei test invernali del Montmelò anche la Red Bull potrà dire la sua. La Ferrari non sarà presente al gran ballo quest'anno e nemmeno le altre scuderie. So bene che il team di Maranello sta lavorando duramente, ma Charles Leclerc non sarà in grado di sfidare gli altri due rivali per il successo finale. Ho enorme fiducia nella scuderia di Milton Keynes, nell'aerodinamica firmata Adrian Newey e nei confronti del loro lavoro di squadra. Tutto dipenderà dal motore Honda. Se sarà in grado di sfidare la Power Unit Mercedes per una intera stagione ci saranno chance. Manca forse ancora un po' di potenza, ma l'aspetto decisivo sarà l'affidabilità».



Emanuele Pirro: «Ruggine dovuta a lockdown principale incognita»

«La "ruggine" che tutti gli addetti ai lavori dovranno scrollarsi di dosso dopo la pausa dovuta alla pandemia Covid-19 sarà il fattore determinante a mio giudizio. Solitamente alla prima gara del campionato si viene dai test pre stagione recenti, mentre quest'anno ci troviamo dinanzi ad una situazione inedita: il lockdown ha avuto



MERCEDES ANCORA DAVANTI A TUTTI

Nei pronostici della vigilia è ancora la Mercedes a occupare il palcoscenico principale. Nel Mondiale di F.1 che scatta domenica prossima da Spielberg le Frecce d'Argento possono davvero far riscrivere la storia della specialità

un forte impatto su tutti noi, anche verso aspetti dei quali magari non ci rendiamo nemmeno ancora pienamente conto. Credo che tutto ciò avrà un impatto superiore rispetto alle novità delle monoposto 2020. In Austria, sul circuito di Zeltweg, l'aerodinamica e la vettura hanno un peso maggiore rispetto alla power-unit nell'economia prestazionale e, su questo versante, vedo in vantaggio Red Bull nei confronti degli altri top team. Per quanto concerne i piloti protagonisti, mi ha colpito Hamilton nelle ultime settimane. Solitamente non amo vedere la politica e lo sport miscelarsi, ma al contempo riconosco che, storicamente parlando, lo sport è stato spesso veicolo di importanti messaggi sociali e politici. Ammiro chi prende posizione e rompe gli schemi, a maggior ragione se lo si fa nei confronti di questioni molto delicate. Lewis ha sempre manifestato grande sensibilità, su questo non ho dubbi. Penso sia opportuno, tuttavia, mantenere sempre un certo equilibrio nell'analizzare le situazioni e i fatti nella loro completezza, in modo da non farsi prendere dall'onda emotiva generale e perdere di vista l'equilibrio. Penso che sia sempre importante, inoltre, parlare pubblicamente di cose nell'ambito della propria competenza. Prendo ad esempio il celebre allenatore Jürgen Norbert Klopp che, in tempo di pandemia, ha risposto ai giornalisti dicendo loro che è pagato per parlare di calcio e lasciare ad a chi ha competenza specifica le valutazioni. Un buon esempio che mi auguro in molti vogliano seguire».



Giorgio Pantano: «Verstappen–Hamilton spettacolo garantito»

«Zeltweg è una pista corta dove la differenza tra le power-unit non sarà molto evidente. Credo che la componente aerodinamica sarà molto importante invece. Il duello Hamilton – Verstappen che si prospetta all'orizzonte lo trovo grandioso e sono convinto che Red Bull farà tutto il possibile per ben figurare in Austria, sul circuito di casa. Ferrari sarà impegnata a gestire una coppia di piloti molto particolare, con Vettel e Leclerc attualmente in situazioni molto differenti. Il tedesco correrà senza troppe pressioni, mentre il monegasco ne avrà moltissime e non è da escludersi qualche possibile scaramuccia tra i due. La ripresa dopo il lockdown penso peserà soprattutto ai piloti più giovani e inesperti del Big Circus, un po' come accaduto ai giovanissimi ragazzi che seguo in kart che, nei primi 3-4 giorni, hanno faticato abbastanza. Attualmente ci sono grandi talenti in griglia e ti dirò che sono rimasto molto colpito umanamente parlando dalla presa di posizione di Lewis nei confronti della lotta al razzismo. Hamilton è maturato molto negli ultimi anni, occupandosi di tematiche molto delicate e importanti che vanno ben oltre il motorsport. Fossi stato in lui avrei fatto la stessa cosa, perché è davvero molto grave quanto successo recentemente negli USA. Ricordo quando correvamo in pista come rivali, all'epoca Lewis era un ragazzino. Ultimamente ha fatto scelte importanti, cambiando stile di vita e seguendo sempre più le sue scelte personali. Tanto di cappello».



Vitantonio Liuzzi: «Prima gara frizzante seconda prevedibile»

«Siamo tutti molto felici che il campionato ricominci indipendentemente dalla situazione attuale. L'assenza di spettatori e il clima di grande incertezza renderanno tutto più anomalo, ma dobbiamo accontentarci. I test invernali li ho visti all'insegna di Mercedes, con Ferrari alle prese con qualche noia. Il periodo di lockdown potrebbe aver aiutato la Rossa a recuperare, mi auguro vedremo delle sorprese. Quanto a Zeltweg, vedo Red Bull quale competitor principale della Mercedes. In passato il team



austriaco ha fatto molto bene sulla pista austriaca. Il tracciato Red Bull Ring presenta curvoni molto veloci dove il carico aerodinamico conta moltissimo e sarà alla base della performance. Ammetto che non amo l'idea di due GP ravvicinati nella stessa location, ma ripeto, dobbiamo accontentarci in questo momento storico. La gestione delle gomme sarà una variante interessante tra le due corse e mi aspetto che la prima sia frizzante, mentre la seconda più prevedibile perché tutti potranno correggere alcuni errori. Quanto al test di Alpha Tauri ad Imola, ho provato grandi emozioni. Red Bull è sempre stata come una famiglia per me e correre per un team italiano (Scuderia Toro Rosso) al primo anno essendo portacolori dell'Italia è stato fantastico. I colori della livrea Alpha Tauri sono molto differenti rispetto a quelli originali ed ai più recenti e ti confesso che preferivo quelli nell'epoca in cui ho corso io, con il toro disegnato a mano sul cofano motore. Il tracciato di Imola richiederebbe solo qualche intervento nelle vie di fuga per rientrare nelle regole FIA attuali, ma la pista fornisce sempre grande soddisfazione a noi piloti. Rivedere le vetture F1 sfrecciare a Imola sarebbe un sogno per tutti».



Luigi Mazzola: «Attenzione a Verstappen, il più concentrato»

«I test hanno fornito indicazioni abbastanza chiare, vedendo in Mercedes e Red Bull i team favoriti con Ferrari a pagare in termini di velocità rispetto agli altri top team. Aggiungere carico aerodinamico in occasione dello sviluppo vettura 2020 lo definirei un naturale processo dopo le prestazioni 2019. La riduzione di velocità lamentata dalla Rossa nei test potrebbe essere ricondotta ad una rivisitazione della power-unit. Qualora Ferrari avesse effettivamente maggior carico sulla vettura odierna, si tratterebbe di un fattore che non è emerso a Barcellona nel periodo invernale. Il circuito di Zeltweg presenta basse temperature solitamente e le gomme hanno una buona resistenza, non necessitando di ulteriore carico per preservarsi in buono stato. Una vettura che ha maggior efficienza in inverno tende ad andare più veloce, ma ora siamo in estate e le gare austriache scatteranno alle ore 15. E' opportuno considerare quindi il forte caldo e le condizioni molto diverse rispetto a quelle che i team hanno incontrato a Barcellona. Il lavoro svolto da



Ferrari per migliorare il passo gara potrebbe effettivamente riservare sorprese.
Non ritengo possibile, tuttavia, che i team abbiano modificato sostanzialmente le macchine dai test invernali. La doppia gara in Austria si disputerà su un circuito veloce a basso carico, con molto sottosterzo e con mescole impiegate abbastanza morbide. La vettura che riuscirà ad ottenere maggior velocità sarà sicuramente premiata. Ho delle aspettative positive nei confronti della power-unit Honda, sulla quale già lo scorso anno sono stati compiuti miglioramenti significativi. Honda ha proseguito sulla strada intrapresa e quindi sarei davvero sorpreso se non risultassero competitivi. Sarà molto interessante vedere come si comporteranno i piloti dopo il lungo stop causato dal lockdown. Max Verstappen mi sembra il pilota che, sino ad ora, si è concentrato maggiormente sulla sua preparazione. Ferrari dovrà gestire una situazione piloti non semplice e non sono mancate distrazioni, parlando in generale. Tornando all'olandese, penso sia opportuno ricordare che Red Bull Ring è un suo circuito favorito, sul quale ha vinto in passato addirittura alla corsa d'esordio con Red Bull nel 2016. Il pacchetto Red Bull, complessivamente parlando, mi sembra davvero il più competitivo per il primo atto della stagione. In Austria molte cose saranno da oliare dopo tanti mesi di stop e la pioggia potrebbe mescolare ulteriormente le carte. Non sarebbe la prima volta che a Zeltweg si registrano grandi sbalzi di temperatura da una sessione all'altra e, anche e soprattutto questo fattore, potrebbero consegnarci due "circuiti diversi" da una gara all'altra: nella prima sarà come scoprire un nuovo mondo mentre, nella seconda, vi sarà un adattamento in base ai risultati della precedente. I team potranno lavorare sulle loro macchine, correggendo eventuali errori di strategia».

VERSTAPPEN SARA PROTAGONISTA

Max Verstappen, come nella passata stagione quando si fece largo a ruotate e andò a conquistare la vittoria ai danni di Leclerc, può essere davvero la variabile impazzita al via del Mondiale che propone due sfide consecutive sulla pista di Spielberg. Ma anche in ottica campionato l'olandese della Red Bull può ambire a un ruolo di protagonista



Andrea Montermini: «Occhio alla gestione gomme a Zeltweg»

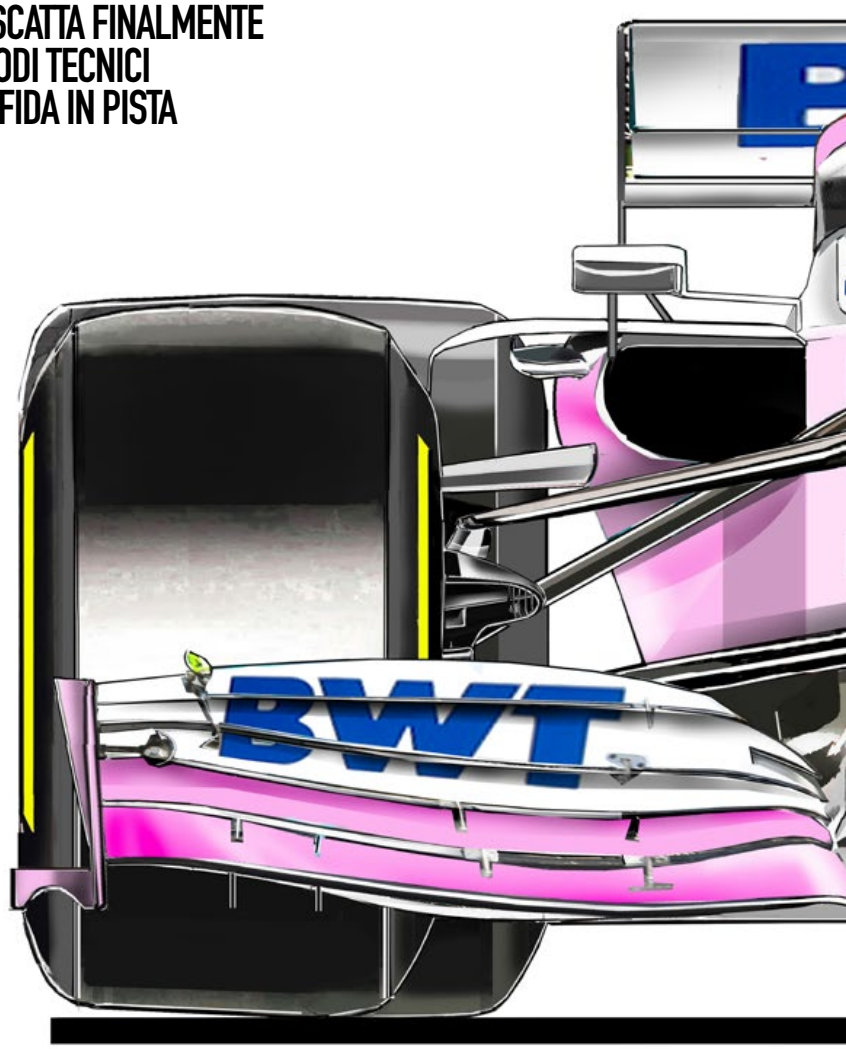
«Mercedes resta favorita non solo in virtù del lungo dominio, ma anche per ciò che ha dimostrato nei test invernali 2020. La grande affidabilità dimostrata dal team tedesco è un punto importantissimo. In seguito alle prove pre stagione tutte le squadre hanno avuto molto tempo per pensare durante il lockdown e quindi, non appena si è tornati alla normalità, gli addetti ai lavori sono passati celermente alla pratica. Sicuramente diversi team hanno 'riparato' ad alcuni loro errori sfruttando il lungo periodo di pausa, un evento inedito e davvero molto particolare e delicato. Il tracciato di Zeltweg nel mese di luglio presenta alte temperature e questo sarà un fattore molto importante con cui confrontarsi. Mi aspetto diverse sorprese e non è detto che i livellamenti visti a Barcellona saranno confermati in Austria. Ritengo che la gestione delle gomme sia fondamentale sulla pista austriaca, specialmente ad alte temperature. In virtù di questo ritengo Red Bull uno dei team favoriti, se non il favorito. Lo scorso anno la squadra austriaca traeva grande vantaggio in entrata ed uscita di curva rifilando distacchi importanti agli avversari. Essendo i due round austriaci molto ravvicinati, credo che le squadre avranno poche opportunità di effettuare modifiche, ma potranno operare in merito alla mappatura del motore e dei setup, ma in caso di problemi aerodinamici o nella gestione delle temperature sarà una grossa problematica. Le prime quattro gare potrebbero essere determinanti e mi attendo una stagione mozzafiato sino alla fine. Sarebbe bello rivedere qualche outsider nelle prime posizioni e penso sia anche quello che auspica Liberty Media. In F1 al momento ci sono tanti talenti e lo spettacolo non manca. Tra l'altro, mi ha colpito in positivo Lewis Hamilton che, molto recentemente, ha preso posizione in merito a questioni molto delicate come la lotta al razzismo. E' un personaggio pubblico, in grado di spostare gli equilibri in campo e i pensieri delle persone. L'anglocaraibico ha risposto 'presente' ad un appello davvero difficile. Quanto a Ferrari, penso siamo dinanzi ad un punto interrogativo perché attualmente non conosciamo il reale valora della Rossa, soprattutto in merito al passo gara. Non ci resta che metterci alla finestra e goderci lo spettacolo!» ●



di Paolo Filisetti

La nuova alba... della F.1 2020

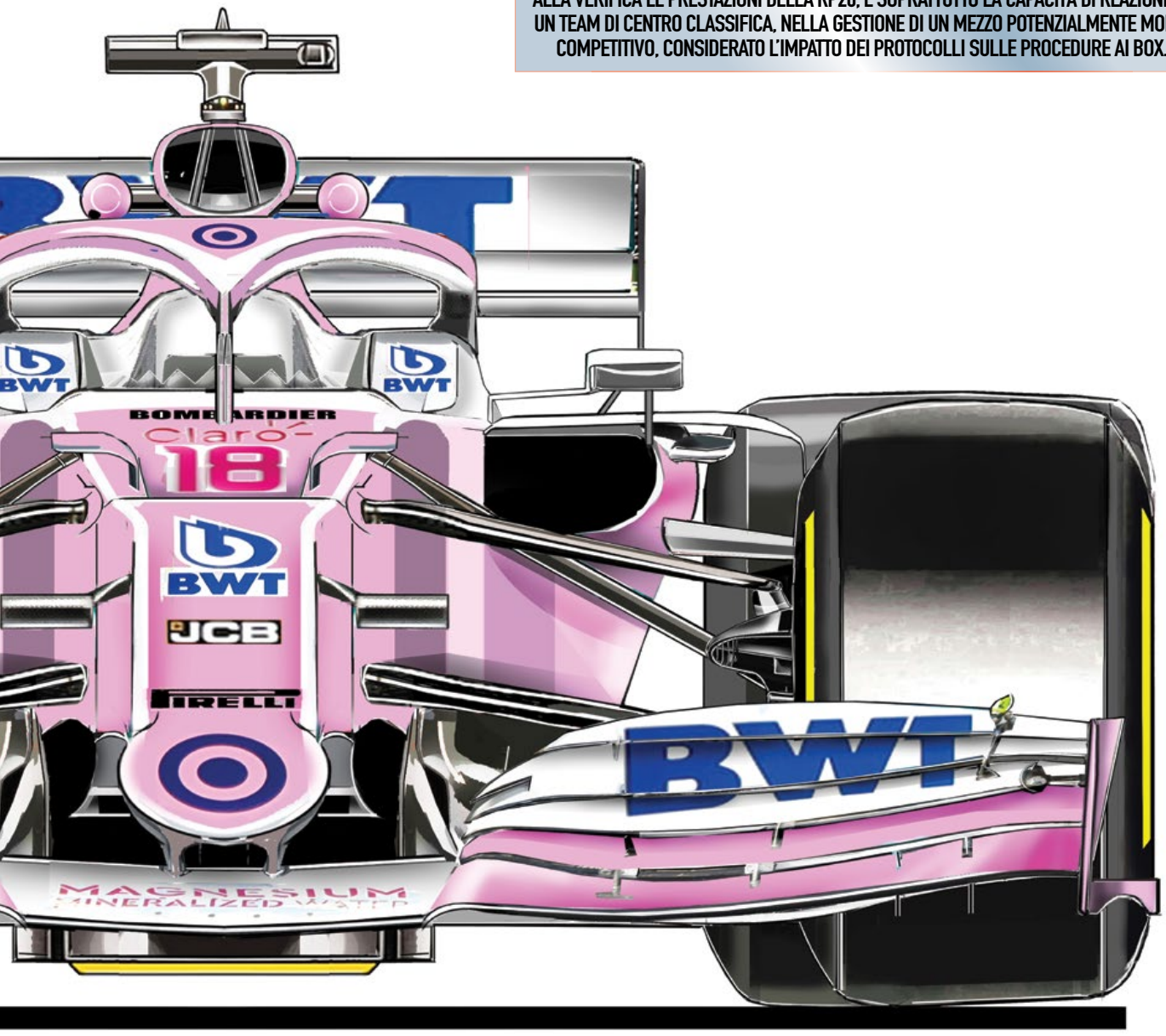
NEL PROSSIMO WEEK END DA SPIELBERG SCATTA FINALMENTE LA STAGIONE IRIDATA. ECCO I PRINCIPALI NODI TECNICI DA SCIOGLIERE PER LEGGERE MEGLIO LA SFIDA IN PISTA



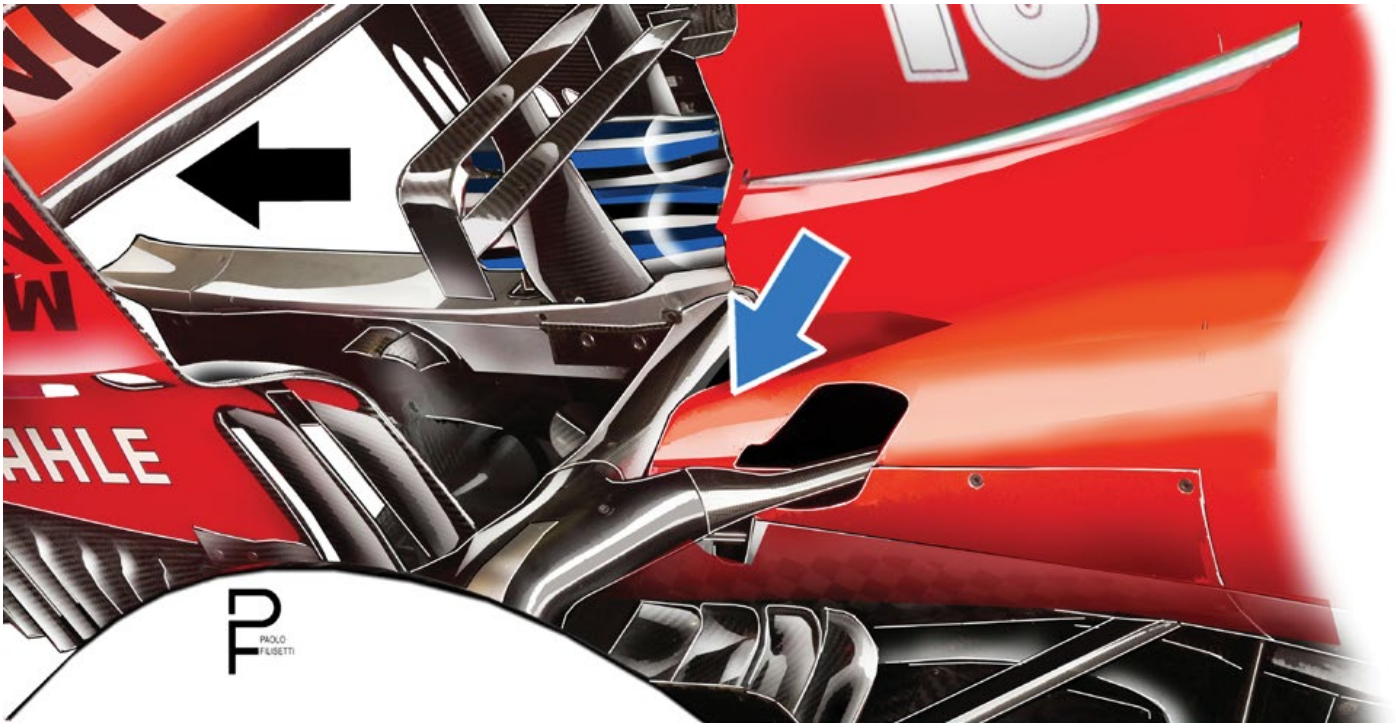
La Formula Uno riparte, domenica con il Gp d'Austria sul tracciato del Red Bull Ring. Naturale porsi la domanda: *«Dove eravamo rimasti?»*. Ma ancora di più cercare di capire dove sia effettivamente la F.1 in questo momento. La "bolla" entro cui si svolgeranno, quantomeno le prime gare 2020, racchiude al suo interno una realtà profondamente diversa a livello di operatività interna delle singole squadre, per aderire ai severi protocolli di sicurezza, condicio sine qua non, per la ripartenza della stagione. Nulla, è di fatto più come prima, a livello di procedure e numero di addetti, con indubbie ricadute a livello tecnico. I test di Barcellona, avevano lasciato aperti parecchi interrogativi, che spaziavano dalle prestazioni della Ferrari SF1000, all'affidabilità della power unit Mercedes, all'efficacia del DAS nell'equazione delle prestazioni così come l'effettiva competitività della Racing Point RP20 "clone/copia" della W10. Sono quesiti che man mano avrebbero avuto una risposta se il mondiale fosse iniziato normalmente a Melbourne, ma che ora si ripropongono in modalità ancora più evidenti. Come noto, la chiusura obbligatoria delle factory ha rallentato fortemente il lavoro di sviluppo previsto sui propulsori e sulle monoposto da marzo ad oggi. Indubbiamente, ogni team ha cercato per quanto possibile, di approntare in tempo per l'Austria, quelle modifiche che in condizioni normali, avrebbero permesso sia un progressivo miglioramento prestazionale, sia, specificamente nell'ambito dei propulsori, correggere, ed eliminare quelle criticità a livello di affidabilità emerse nei test invernali. Le tematiche tecniche dunque, si presentano ora su più piani distinti tra loro, alla ricerca di conferme o smentite che emergeranno dalla pista. Se ci concentriamo sui top team possiamo identificare una situazione che si delinea in modo completamente diverso tra Ferrari, Mercedes e Red Bull. Intendiamo dire che la Ferrari è soprattutto attesa per una verifica prestazionale del pacchetto vettura-power unit, che al Montmelò aveva destato concrete perplessità, tra i rivali, ma soprattutto tra i tecnici della Scuderia. Difficile ipotizzare che la SF1000 che sarà schierata in Austria, possa essere radicalmente diversa a livello visivo da quella di Barcellona, ma è per contro quasi certo il debutto dello Step 2 della power unit. Sarà dunque interessante verificare, se su un circuito stop and go come il Red Bull Ring, l'evoluzione soprattutto a livello di camere di combustione, sarà in grado di sopperire al deficit prestazionale emerso in occasione dei test, e intuitivamente connesso agli stringenti limiti di consumo di carburante controllati con l'adozione del secondo flus-

RACING POINT

ALLA VERIFICA LE PRESTAZIONI DELLA RP20, E SOPRATTUTTO LA CAPACITÀ DI REAZIONE DI UN TEAM DI CENTRO CLASSIFICA, NELLA GESTIONE DI UN MEZZO POTENZIALMENTE MOLTO COMPETITIVO, CONSIDERATO L'IMPATTO DEI PROTOCOLLI SULLE PROCEDURE AI BOX.



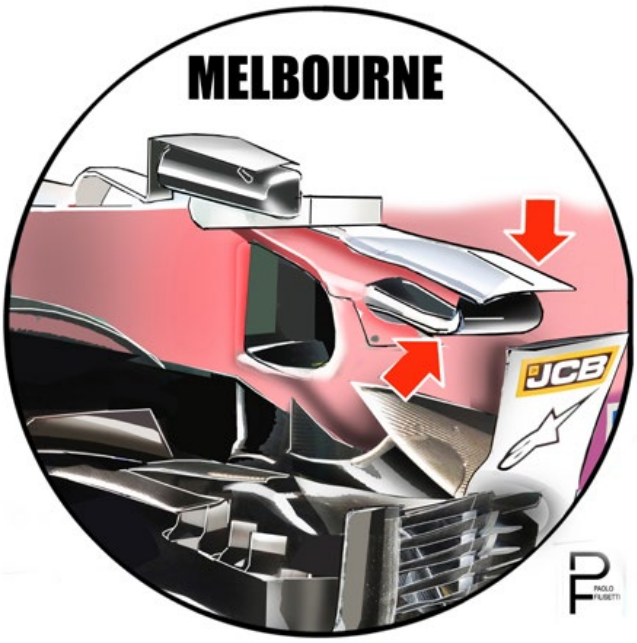
sometro, da parte della Federazione internazionale. E' per contro praticamente scontato, che gli sviluppi aerodinamici più rilevanti saranno pronti per il doppio appuntamento di Silverstone, ad inizio agosto. Il tracciato di Spielberg e quello di Budapest, però, non sono banchi di prova severi in tal senso, consentendo quindi una pianificazione degli sviluppi non condizionata dall'urgenza della loro introduzione. Per quanto riguarda Mercedes, nonostante paia obiettivamente indiscutibile porla come favorita, ci sono segnali che meritano un'approfondita analisi e verifica in Austria. Le prestazioni, non sono parse un vero problema, a Barcellona, ma l'impressione tratta, soprattutto a causa dei cinque cedimenti della power unit, è quello che il potenziale massimo della monoposto, potrebbe non essere ancora disponibile, proprio per arginare il deficit di affidabilità mostrato dal propulsore. Accanto, attende una sua consacrazione il DAS, da molti definita l'arma segreta del

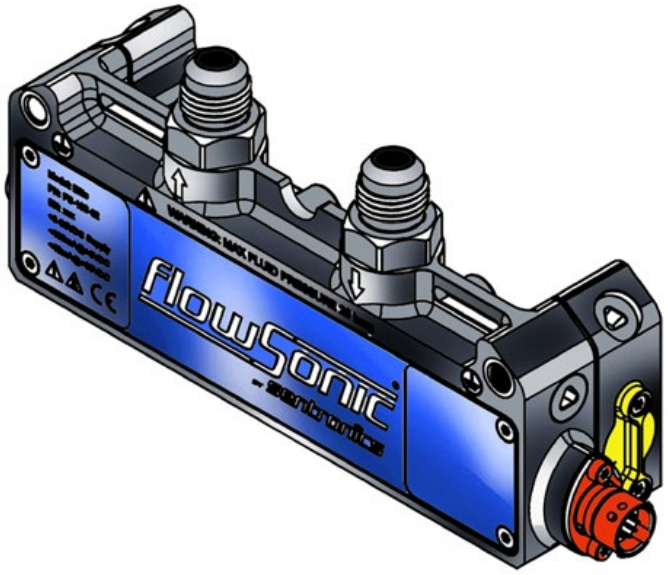


IL DOPPIO FLUSSOMETRO

AL DEBUTTO IL DOPPIO FLUSSOMETRO IMPOSTO PER REGOLAMENTO DALLA FIA. INTERESSANTE VERIFICARE SE NONOSTANTE LA SUA ADOZIONE, ED UN CONTROLLO STRINGENTE DEI CONSUMI, LA POWER UNIT FERRARI, NELLA SUA ULTIMA SPECIFICA AL DEBUTTO IN AUSTRIA, MOSTERÀ PRESTAZIONI DI RILIEVO.

team di Brackley, ma di cui è ad oggi sconosciuto il reale apporto alle performance della W11. Evidente, peraltro, il fatto che a tale verifica siano particolarmente interessati i rivali, soprattutto la Red Bull, tuttora pronta a schierarsi contro il dispositivo, nel caso in cui venga adottato e si dimostri particolarmente efficace. Il team di Milton Keynes, che in Austria di fatto giocherà in casa, sembra quello potenzialmente più in palla, con la RB16, dimostratasi molto efficace nei test invernali, corroborata dalle prestazioni della Power unit Honda, potente ed affidabile. Non va infatti dimenticato, che in Australia, Red Bull si fosse immediatamente schierata tra i team disposti a disputare il Gp, conscia della propria forza. I mesi di stop forzato, non avrebbero dunque di primo acchito modificato la scala di valori in pista, semmai, le procedure a cui si assisterà nello svolgimento del fine settimana in Austria, potranno mettere in evidenza la capacità di reazione e di gestione delle criticità da parte dei team. I tempi di lavoro sulle vetture, infatti, per poter adottare norme di distanziamento richieste dai protocolli di sicurezza, saranno notevolmente dilatati. Le squadre, infatti, nella fase di preparazione al primo appuntamento stagionale, in relazione ai protocolli adottati, hanno effettuato simulazioni legate al "risk management". In pratica, la capacità di reazione dei team si misurerà su come efficacemente saranno state adottate misure, procedure, per gestire criticità quali parziali ricostruzioni delle vetture a seguito di incidenti o escursioni fuori pista, piuttosto che sostituzione della power unit e della trasmissione. La capacità di gestire il più efficacemente possibile tali problematiche costituirà un indubbio vantaggio, evitando lo spettro della perdita di una sessione di prove per i piloti coinvolti. La riduzione del numero massimo di addetti impegnati sulle vetture ad un massimo di sessanta, avrà un impatto notevole, sotto questo profilo. A fronte di queste limitazioni, è interessante segnalare una novità assoluta che riguarda Brembo, fornitrice degli impianti frenanti di otto su dieci team. Per mantenere le regole di distanziamento tra ciascun team, l'azienda di Curno avrebbe dovuto schierare un suo tecnico in ogni box. Ciò avrebbe inevitabilmente determinato la riduzione di un addetto tra il personale dei team. Per superare il problema è stato implementato per





la prima volta un remote garage che disponendo in tempo reale dei dati di telemetria di ciascuna vettura dei team forniti, permetterà agli ingegneri Brembo, dalla sede, di monitorare prestazioni e criticità, per suggerire da remoto le opportune azioni e contromisure da adottare. È di fatto un esperimento inedito, che potrebbe avere, addirittura effetti positivi, sulla riduzione dei tempi di intervento grazie al monitoraggio in tempo reale dei dati. Si tratta di un customer service 2.0, che permetterà ai team di orientarsi in modo efficiente, nella gestione delle sei combinazioni possibili di dischi messi a disposizione da Brembo per questa stagione. Se, infatti, nel 2019 Brembo offriva ai team tre tipologie di dischi per l'anteriore C1480 fori - Very High Cooling - disposti su 7 file, soluzione più estrema, 1250 fori - High Cooling - disposti su 6 file 800 fori - Medium Cooling - disposti su 4 file. Nel 2020 ogni specifica viene presentata anche con una lavorazione sul diametro esterno, il "groove", una lavorazione che crea una sezione divergente all'aria e che a sua volta fuoriesce dai fori di ventilazione del disco. Ciò permette di avere una maggiore efficienza di raffreddamento del materiale.

Questo specifico esempio, rende precisamente tangibile come sia diverso il contesto operativo dei team, che nel caso di realtà meno strutturate rispetto alle squadre top potrebbe incidere in modo rilevante anche sulle prestazioni, o per meglio dire, sulla loro ottimizzazione. Interessante in tal senso, immaginare, come RacingPoint, sarà in grado di sfruttare la competitività che, di base, la RP20, sembra disporre. In pratica, si potrà vedere quanto la struttura di un team di centro classifica possa replicare l'efficienza organizzativa, e di risposta ai problemi, in un week end di gara, disponendo di una monoposto, che gestita da un top team, costituirebbe senza alcun dubbio un mezzo molto competitivo. Se le prestazioni, si dimostrassero altamente competitive, si aprirebbe uno scenario con duplice interpretazione. Da un lato, quella che privilegia la disponibilità di un mezzo efficace, in grado di sopperire ad eventuali carenze organizzative, per contro, quella che mostrerebbe come una monoposto, seppur identica a quella di un top team, non basti a replicarne le prestazioni, se l'organizzazione non è adeguatamente strutturata. Vedremo… ●

Anche i Sainz appoggiano Lapo

LA RACCOLTA FONDI PROMOSSA DALLA FONDAZIONE LAPS ARRIVA ANCHE IN SPAGNA PER COMBATTERE GLI EFFETTI DELLA CRISI LEGATA ALLA PANDEMIA DI COVID-19

di Mario Donnini

Dopo aver raccolto circa 1 milione di Euro e diverse centinaia di tonnellate di cibo in Italia e Portogallo, la campagna di raccolta fondi Never Give Up promossa da Fondazione LAPS, la onlus fondata nel 2016 da Lapo Elkann, arriva adesso anche in Spagna. Tra gli sportivi che hanno aderito, anche Carlos Sainz, Carlos Sainz Jr, Fernando Alonso e Miguel Induráin. Obiettivo è quello di raccogliere fondi a favore di Acción contra el Hambre, una delle principali organizzazioni non-profit attiva in Spagna, da destinare a coloro che in Spagna stanno affrontando la crisi economica conseguente alla pandemia Covid-19.

"In questo periodo di emergenza, è essenziale promuovere azioni concrete per aiutare tutti coloro che stanno attraversando una difficile fase di disagio economico e sociale - ha dichiarato Elkann - Attraverso Fondazione LAPS voglio contribuire a sensibilizzare le coscienze su quanto sia importante prendersi cura del prossimo".

Tra coloro che hanno aderito alla campagna oltre ai già citati piloti Carlos Sainz, Carlos Sainz Jr e Fernando Alonso, la leggenda del ciclismo Miguel Indurain (vincitore di 2 Giro d'Italia, e 5 Tour de France), il cantante Alejandro Sanz, gli attori Goya Toledo, Jose Coronado, Antonio Resines, e Fernando Tejero, il DJ Carlos Jean, gli chef pluristellati Diego Guerrero e Suzi Diaz, le topmodel Nieves Alvarez e Eugenia Silva, il campione di basket Sergio Llull, la Campionessa del Mondo di Badminton Carolina Marin e molti altri volti noti del mondo dello spettacolo e dello sport.

IMPEGNO LODEVOLE IN PRIMA LINEA

Sotto, le immagini a corredo dell'impegno della fondazione con Lapo Elkann in prima linea, per mitigare gli effetti della terribile crisi legata al Covid-19

La raccolta fondi, #NONOSRENDIREMOS, gode del supporto del Gruppo Prisa, di Santander e di Vodafone Spagna. Per aderire all'appello promosso da Fondazione LAPS è attivo il sito nonosrendiremos.org La Fondazione Laps - Libera Accademia Progetti Sperimentali nasce del 2016. Crede nell'assoluto valore della Persona, e nel suo diritto fondamentale di perseguire la Felicità. I fanciulli sono il Bene più prezioso dell'Umanità. È per questo motivo che la Fondazione destina tutte le sue risorse per la cura e il benessere dei Minori sviluppando progetti finalizzati a promuovere lo sviluppo dei giovani per dar loro nuove possibilità. http://www.lapsonlus.org/chi-siamo. ●





ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE



SCONTO DEL 45%

ABBONATI A SOLI € 80 PER 1 ANNO

PER NON PERDERE IL MEGLIO DEL CAMPIONATO.

Abbonarsi a AUTOSPRINT *è semplice e veloce!*

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonati@tre-effe.net

oppure spediscilo a

Treeffe Srl

Via Bomarzo 34 - 00191 Roma

Tel. 06.78.14.73.11 - 051.61.54.523
da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53

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

L'offerta è valida solo per l'Italia, **con scadenza 31/12/2020.**
Per abbonamenti all'estero, visita **www.abbonatiweb.it**

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

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. .....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

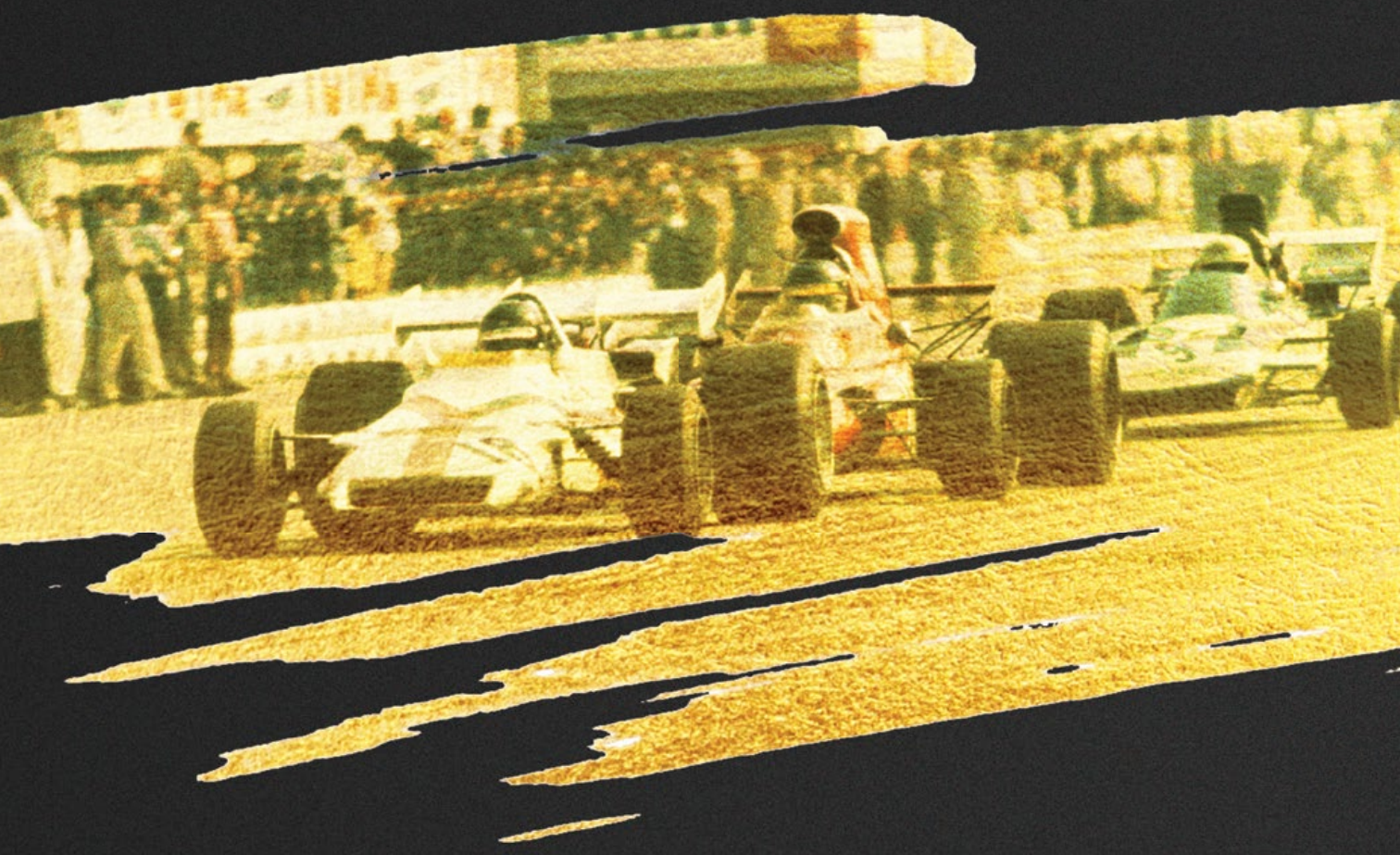
☐ **c/c postale** n. **1048510505** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT06Z0760103200001048510505**

intestato a Treeffe Srl - Via Bomarzo 34 - 00191 Roma – causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

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

Data ..... Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2020.



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.

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION

*€ 5,00 + il costo della rivista

AUTOSPRINT



"VITE SPERICOLATE" È IN EDICOLA



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

IN EDICOLA

Oltre Steve McQueen

ALLA SCOPERTA DEL LATO SELVAGGIO, DURO, PURO E CREATIVO DELLE CORSE. CON I RACCONTI DI PILOTI CHE VIVONO STORIE STRAORDINARIE PRIMA, DOPO E DURANTE CARRIERE E VITE CARATTERIZZATE DA AVVENTURA E PASSIONE SENZA LIMITI. ALLACCIATE LE CINTURE E PREPARATEVI ALLA MERAVIGLIA...

di Mario Donnini



Per capire bene e assaporare fino in fondo questo numero di Autosprint Gold Collection, bisogna salire sulla macchina del tempo tanto da riportarvi a un anno, due o tre fa, quando, una sera come tante, il Direttore di Autosprint Andrea Cordovani e il sottoscritto, ultimato il numero di turno, chiacchierano del più e del meno senza più addosso la furia del momento.

Sarà successo e succede non una ma dieci, cento mille volte. A un certo punto dico invariabilmente: eh, Andrea, comunque correre dietro all'attualità, alla cronaca dell'oggi, all'ultima e alla prossima delle news è un impegno che ci toglie l'opportunità d'andare a cercare tante storie fantastiche, belle a prescindere. Di vite più spericolate di Steve McQueen. E giù una botta alla Martin Luther King: ho un mezzo sogno. Quello di vivere - per motivi che mi sfuggono -, un periodo in cui l'attualità, per qualche strano gioco del destino, sparisce. Puff. Un momento strano, quasi fantascientifico in cui per giorni, anzi, mesi, non c'è più bisogno di parlare di F.1 e di Ferrari, di Gran Premi e delle solite cose ormai trite e per fare il giornale si può, anzi, all'improvviso, si deve trattare tutt'altra roba. Storie forti, storie toste, storie vere. In cui in primo piano c'è l'amore per le corse portato all'estremo, l'avventura, lo spirito indomito di chi vive storie vere, mini-epopee personali fatte di creatività, talento, passione, esotismo e magari anche un briciolo di sana follia a condire il tutto. Ma ci pensi? E a quel punto Andrea Cordovani aspirando a una sigaretta autocostruita diceva puntuale: fosse per me, ci starei. Be' sarebbe molto, molto bello, anch'io mi butterei in pista e racconterei le mie, di storie, neanche poche, e la cosa si farebbe interessante davvero, perché andremmo oltre il ragionevole e il logico, tuffandoci completamente nell'inatteso e nel sorprendente. Oltre Steve McQueen. Ma bisogna che te ne fai una ragione: il mondo ormai va in tutt'altra direzione e la realtà non si stopperà mai come se bloccata col fermo immagine. E noi non avremo mai modo di giocarcela come vorremmo. Almeno credo. Però chissà. Non si sa mai. Non escludiamo niente a priori. Già. Poche ore dopo la dichiarazione di pandemia e dell'inizio del lockdown, con la sospensione senza termine preciso di tutte le attività sportive, lavorative e quant'altro al mondo, il mio compare di discussioni serali mi chiama e solennemente dichiara: la situazione è questa, il casino è grosso, e, a quanto pare, indirettamente, il tuo sogno, molto a modo suo, si sta avverando. Noi di Autosprint non molleremo e riempiremo il giornale di storie che nessuno si aspetta, faremo sobbalzare il lettore con cose che daremo solo noi e gli regaleremo tante serate chiuso in casa, in compagnia di interviste, racconti, inchieste e primizie che hanno come minimo comune denominatore la passione, l'insolito,





IL RE DEL COOL È SEMPRE UN'ISPIRAZIONE...
Proprio l'idea di ispirarsi alla vita spericolata di Steve McQueen – sopra, durante le riprese del film "Le Mans"– ha scatenato la ricerca di storie racing del tutto insolite, intense e oltre il limite

il selvaggio, e il quasi impossibile. Benvenuto in questo nuovo mondo. Cerca chi vuoi e scrivi quanto vuoi e con lo spazio che vuoi.
La nuova rubrica ai tempi del Covid-19 si chiamerà I RACCONTI DELLA PASSIONE e sarà tale e quale a Cuore da Corsa, se non che la voglio più lunga, più intensa e più bella. Così parlò Andrea. Capito come funziona? E allora via, nell'era dell'interconnessione, a intrecciare dicerie con antiche leggende, storie strane udite nei paddock e mai verificate. Personaggi oscuri e mitici, quasi tutti in penombra e da scoprire o riscoprire, bolidi perduti e scocche nascoste, piloti quasi dimenticati e possessori di biografie mai verificate, eccitanti e dissotterrabili come tesori nascosti o urne preziose pronte a restituire gemme, aneddoti, perfino immagini inedite e forti di miti assoluti quali Ayrton Senna è. Questi sono stati i nostri mesi di lockdown, questi propositi hanno animato sere inquiete di ricerche, sfociate in mail febbrili o in interviste via Skype con l'interlocutore che si trovava, un po' sorpreso ed entusiasta, che so, a Città del Messico, Buenos Aires, Londra, Montecarlo o a Segrate e raccontava, raccontava, raccontava. Torero, stuntman, narcos, minatori, politici, designer, cercatori d'oro e perfino ladri di diamanti. In queste pagine non troverete tutto, ma realmente di tutto. Per capire che la passione per le corse e il gusto dell'affabulazione non hanno limiti, frontiere o calmieri. Quello del motore è uno sport meraviglioso specie quando imita la vita e si lascia esaltare e sublimare da gente apparentemente qualunque che inseguendo sogni diventa, per un attimo o per sempre, indimenticabilmente e favolosamente leggibile, amabile e degna di finire insieme a noi e a voi in questo inatteso e regalato dalla sorte numero specialissimo di Autosprint Gold Collection. Buona lettura. ●



Un piatto davvero Ghiotto

NELLA SECONDA SERIE IL VICENTINO PUÒ PUNTARE ALLA CONQUISTA DI UN TITOLO CHE INSEGUE ORMAI DA DIVERSE STAGIONI. UN OSTACOLO IN PIÙ PER MICK SCHUMACHER CHE CON LA PREMA SI APPRESTA AD AFFRONTARE UNA STAGIONE DAVVERO CRUCIALE

di Alessandro Gargantini

È dal tre marzo scorso, giorno conclusivo dei pre-season test di Sakhir, che non si registrano attività per quel che concerne il FIA Formula 2 Championship. Al termine delle prove collettive disputate sul tracciato mediorientale, le monoposto della seconda serie sono rimaste per diverse settimane in Bahrain, in attesa della prima prova della stagione che avrebbe dovuto aver luogo a porte chiuse il terzo fine settimana dello stesso mese. Ma poche ore dopo la cancellazione del Gran Premio d'Australia, anche il secondo appuntamento stagionale della massima serie previsto in Bahrain è stato posticipato. Rientrate nelle rispettive sedi, le monoposto della seconda serie sono rimaste sui cavalletti fino all'inizio di questa settimana, quando hanno preso la via del paddock di Spielberg dove il prossimo week-end si aprirà la nuova stagione. La lotta per succedere a Nyck de Vries nell'albo d'oro della categoria è dunque ufficialmente aperta, tanti rookie promettenti lanceranno la sfida ai più esperti della serie per raccogliere il testimone del pilota dei Paesi Bassi passato alla Formula E con la Mercedes.

Restart agevolato dal legame con la F.1

Se non ci fosse stato l'abbinamento con la massima categoria, difficilmente si sarebbero create le condizioni per rimettersi in moto anche per le serie minori che apriranno la stagione con una doppia corsa in Austria e che non possono ancora contare su un calendario definito se non per i primi otto round stagionali, che saranno tutti disputati in terra europea.

Ci sono ancora forti dubbi per quel che concerne la data della corsa di Sochi, che al momento in molti vorrebbero evitare a vantaggio di altre date nel Vecchio Continente, dove la situazione sanitaria offre maggiori garanzie. Un eventuale spostamento a fine stagione della manche in Russia aprirebbe le porte ad altre due corse in Europa. Dopo la gara del Mugello di metà settembre, che giorno dopo giorno appare sempre più certa, entrerebbero nel calendario Hockenheim e Porti-



SCHUMI JR. SOTTO AI RIFLETTORI
Luca Ghiotto, qui durante i test pre-campionato in Bahrain, correrà con una monoposto Hitech. Sopra Mick Schumacher: per lui scatta una stagione cruciale in ottica futura

	DAMS
1	Sean Gelael
2	Dan Ticktum
	UNI-Virtuosi Racing
3	China Guanyu Zhou
4	Callum Ilott
	ART Grand Prix
5	Marcus Armstrong
6	Christian Lundgaard
	Carlin
7	Yuki Tsunoda
8	Jehan Daruvala
	Campos Racing
9	Jack Aitken
10	Guilherme Samaia
	Charouz Racing System
11	Louis Delétraz
12	Pedro Piquet
	MP Motorsport
14	Nobuharu Matsushita
15	Felipe Drugovich
	HWA Racelab
16	Artem Markelov
17	Giuliano Alesi
	Prema Racing
20	Mick Schumacher
21	Robert Shwartzman
	Trident
22	Roy Nissany
23	Marino Sato
	Hitech Grand Prix
24	Nikita Mazepin
25	Luca Ghiotto

mao. Fonti portoghesi confermano che gli organizzatori dell'Algarve hanno ricevuto la richiesta di tenersi pronti a organizzare una doppia corsa, come a Spielberg e Silverstone. Appare molto probabile che il campionato si concluda con una doppia corsa in Bahrain e con la consueta prova finale di Abu Dhabi, che potrebbero essere precedute da Sochi. Si arriverebbe dunque a un calendario di una quindicina di corse.

Ghiotto torna in lotta per il titolo

Il ritorno alle competizioni porta a delle novità che toccano da vicino i colori italiani. Luca Ghiotto, il più veloce ai test di Sakhir con la nuova arrivata Hitech Racing, potrebbe contare su un programma superiore alle sette corse originariamente previste, circostanza che potrebbe fornirgli maggiori possibilità per inserirsi nella lotta per il campionato. Il pilota di Arzignano, che aveva un concomitante programma nella serie GT con l'Aston Martin della R-Motorsport, potrebbe avere il via libera per un impegno più vasto nella seconda serie a causa della decisione della scuderia di San Gallo di restare lontana dalle corse per l'intero 2020 e ripartire nel 2021.
L'andamento delle prime tre corse sarà decisivo nelle scelte del pilota veneto. Se Luca dovesse trovarsi a stretto contatto con il vertice della graduatoria generale, ci sono ottime chances di vederlo in pianta stabile nel corso della stagione. Se, invece, le prime uscite dell'italiano non portassero risultati in linea con le attese, accanto a Nikita Mazepin sulla seconda monoposto del team gestito dall'ex pilota di F.3 Oliver Oakes vedremo un noto pilota inglese con tanta esperienza nella categoria. L'arrivo di Stroll in seno all'Aston Martin potrebbe dare nuova linfa al programma delle vetture della Casa di Gaydon nelle serie GT soprattutto in chiave 2021 e 2022. Interessanti novità potrebbero arrivare prima dell'estate.

FIA F2 2020, I PRIMI OTTO APPUNTAMENTI	
5 luglio	Red Bull Ring
12 luglio	Red Bull Ring
19 luglio	Hungaroring
2 agosto	Silverstone
9 agosto	Silverstone
16 agosto	Barcellona
30 agosto	Spa
6 settembre	Monza

Annata cruciale per Mick Schumacher i

Sono tanti i temi portanti della nuova stagione. Sotto l'aspetto tecnico, andrà verificato con attenzione il comportamento delle monoposto, riviste aerodinamicamente, con i nuovi pneumatici Pirelli da 18 pollici per i quali va ancora ben valutato il degrado termico in gara. Per quel che concerne i colori italiani, la nostra presenza sarà vasta e iperqualificata. Luca Ghiotto viene indicato tra i pretendenti al titolo, ci saranno due scuderie solide come Prema e Trident, la Ferrari Driver Academy sarà della partita con ben cinque piloti. Ai maturi Ilott e Alesi, Laurent Mekies ha scelto di affiancare una temibile coppia di rookies composta da Armstrong e Shwartzman, che ha recentemente perso papà Mikhail, a volte presente in circuito, a causa del COVID-19. Shwartzman, campione in carica della FIA F.3, sarà schierato accanto a Mick Schumacher dal Team Prema. Sarà una stagione importante per il figlio d'arte tedesco, quinto alfiere della FDA, nella sua marcia verso la Formula Uno, dove in molti lo stanno aspettando con impazienza. L'altra metà del tricolore nella graduatoria dedicata alle squadre sarà rappresentata dal Team Trident, che punta sul rientrante Roy Nissany, terzo pilota Williams, e su Marino Sato, che ha esordito nella seconda serie nel corso della passata stagione.

I rookies portano tanta qualità

L'ART Grand Prix, vincitrice nel 2018 e 2019 rispettivamente con Russell e De Vries, punterà sui promettenti rookies Armstrong e Lundgaard. Occhio anche a Aitken, schierato da Adrian Campos, e all'esperto Markelov in quota alla HWA Racelab. Da seguire con curiosità anche Dan Ticktum, licenziato dalla Red Bull quando si trovava ad un passo da un volante in Formula Uno in Toro Rosso e ripescato dal team DAMS che lo schiererà accanto al veterano Gelael. Tra i rookie, la Red Bull punta sul nipponico Tsunoda, mentre Charouz ha scelto Pedro Piquet al fianco di Luis Deletraz. A livello generale, la sensazione è che rispetto al 2019 il livello qualitativo dei piloti sia cresciuto. ●

Enzo Fittipaldi



Supersfida per il titolo

DA SPIELBERG SCATTA UNA STAGIONE DI GRANDI BATTAGLIE CON TANTI GIOVANI PROSPETTI PRONTI A COSTRUIRSI UN FUTURO D'AUTORE. SCOPRIAMO PERCHÉ

di Alessandro Gargantini

Alla stagione 2019, un po' crepuscolare della seconda serie ha fatto da contraltare una vivacissima Formula 3, che molto spesso ha finito per rubare la scena alla categoria superiore. Un po' come accade nei fine settimana della MotoGP, quando la Moto 3 appassiona di più della Moto 2. Shwartzman, Armstrong, Daruvala, Vips e Lundgaard hanno dato vita ad una stagione frizzante che mantenuto alta l'attenzione del pubblico.
È soprattutto la qualità dei piloti a determinare il successo di una serie e si può tranquillamente affermare che la terza categoria l'anno scorso abbia beneficiato del valore delle forze in campo. Quest'anno, i migliori protagonisti dello scorso torneo di F3 passerà alla serie superiore, lasciando la scena ad una nuova classe di ragazzi agguerriti, pronti a darsi battaglia sin dalla prima sessione di qualifica della nuova stagione.
Il FIA Formula 3 Championship, nato nel 2019 dalla fusione della F3 continentale con la GP3 Series aprirà i battenti il prossimo fine settimana a Spielberg ed è atteso alla riconferma.

Prema punta alla riconferma

L'anno scorso, il Team Prema vinse la graduatoria squadre e quella riservata ai piloti, monopoliz-

Matteo Nannini




Alessio Deledda


Federico Malvestiti


Oscar Piastri

zando con Shwartzman, Armstrong e Daruvala la vetta della classifica generale. In vista della nuova stagione, la squadra di Grisignano di Zocco punterà su un line-up completamente inedito che sarà composto dai due rookie e un pilota con un anno di esperienza. L'equipe diretta da René Rosin punta a ripetersi schierando un trio composto da Logan Sargeant, Frederik Vesti e Oscar Piastri.
Il danese Vesti e l'australiano Piastri nel 2019 hanno vinto rispettivamente la Formula Regional European e la Formula Renault Europea, mentre lo statunitense Logan Sargeant ha colto la diciannovesima posizione e cinque punti nel FIA F3 Championship con il Carlin Motorsport.

Beckmann di nuovo in quota al Team Trident

I colori italiani saranno rappresentati anche dal Team Trident, quinto l'anno scorso con Pedro Piquet. L'equipe milanese quest'anno potrà contare su un trio di valore composto da David Beckmann, Lirim Zendeli e Olli Caldwell. Il diciottenne di Iserlohn, di ritorno nella scuderia con sede in Corso Europa a Milano, nel 2018 con la struttura fondata da Maurizio Salvadori aveva vinto tre corse e colto due pole-position nella GP3 Series.
Dopo una magra stagione in seno alla ART Grand Prix la promessa del Motorsport tedesco è pronta a ripartire nella sua marcia verso la Formula Uno insieme alla compagine milanese con la quale in passato ha ottenuto i suoi migliori risultati. Anche Zendeli è abituato a puntare al successo, avendo il ventenne di Bochum vinto l'ADAC F.4 nel 2018.

IL CALENDARIO	
3-5 luglio	Spielberg
17-19 luglio	Budapest
31 luglio-2 agosto	Silverstone
14-16 agosto	Barcellona
28-30 agosto	Spa
4-6 settembre	Monza
25-27 settembre	Russia

LE FORZE IN CAMPO	
1	Oscar Piastri
2	Frederik Vesti
3	Logan Sargeant
4	Max Fewtrell
5	Liam Lawson
6	Dennis Hauger
7	Théo Pourchaire
8	Aleksandr Smolyar
9	Sebastián Fernández
10	Lirim Zendeli
11	Devlin DeFrancesco
12	Olli Caldwell
13	Jack Doohan
14	Enzo Fittipaldi
15	Jake Hughes
16	Richard Verschoor
17	Bent Viscaal
18	Lukas Dunner
19	Calan Williams
20	Federico Malvestiti
21	Matteo Nannini
22	Niko Kari
23	Igor Fraga
24	David Schumacher
25	Clement Novalak
26	Enaam Ahmed
27	Cameron Das
28	Alexander Peroni
29	Alessio Deledda
30	Sophia Flörsch

Il tedesco nel 2019 ha colto sei punti e la diciottesima posizione nella FIA F3 con i colori del Team Charouz. Infine, il diciottenne driver inglese Caldwell l'anno scorso ha conquistato la quinta posizione nella Formula Regional European con il Team Prema.

Deledda, Malvestiti e Nannini: Italia presente

Saranno tre i cadetti tricolori. Federico Malvestiti, quattordicesimo in Formula Renault nella passata stagione, correrà con i colori del Team Jenzer al fianco di Matteo Nannini, sedicenne che nel 2018 ha vinto il torneo degli Emirati Arabi in F.4 e disputato cinque appuntamenti della Formula Regional European con il DF di Corbetta. Per entrambi si tratta del debutto nella categoria e c'è da attendersi una stagione di apprendimento e crescita. Sarà al via anche il venticinquenne Alessio Deledda, protagonista nella F.3 Asian disputata dal dicembre 2019 al febbraio 2020 con il Team Hitech.

Peroni il più rapido nei test di Sakhir

Nei test svolti in Bahrain dal primo al tre marzo scorsi il più veloce in pista è stato l'australiano Alex Peroni, che ha tenuto tutti con il fiato sospeso lo scorso settembre a Monza quando è stato protagonista di un volo terribile alla curva Parabolica nel quale ha riportato la frattura di una vertebra. Alle spalle del pilota di Adrian Campos si sono classificati Jake Hughes e Jack Doohan. Hughes, Kari e Fewtrell metteranno sul piatto della bilancia la loro esperienza. Sono da seguire con attenzione il debutto di Sophia Floersch, uscita indenne da un terribile urto contro una torretta dei fotografi a Macao nel 2018, di David Schumacher, figlio di Ralf, e di Enzino Fittipaldi, secondo classificato nella Formula Regional European con il Team Prema.
Tra le scuderie storicamente protagoniste nella categoria appare forse meno incisivo rispetto al recente passato il trio dell'ART Gran Prix, composto da Alexander Smolyar, Sebastian Fernandez e Théo Pourchaire, vincitore della F4 tedesca davanti a Dennis Hauger e Arthur Leclerc, fratello di Charles. Per quel che concerne il Team Hitech, che nel 2019 conquistò ripetutamente il gradino più alto del podio con Leonardo Pulcini e Juri Vips, le speranze del team diretto da Oliver Oakes che in Formula 2 schiererà Luca Ghiotto e Nakita Mazepin sono riposte in Max Fewtrell, Dennis Hauger e Lirim Lawson.
Con la sua prima corsa, prevista sabato mattina alle ore 10:25, la terza serie aprirà le ostilità il prossimo fine settimana a Spielberg. La seconda corsa è prevista domenica mattina alle 9:45. ●


Frederick Vesti

Stagione breve e frenetica



OTTO APPUNTAMENTI COMPRESSI IN POCO PIÙ DI DUE MESI. UNA SFIDA SENZA UN ATTIMO DI RESPIRO DA SPIELBERG A MONZA DOVE ANDRÀ IN SCENA IL GRAN FINALE. I DETTAGLI

di Dario Lucchese

Otto appuntamenti, tutti compressi in poco più di due mesi. Da luglio a inizio settembre la Porsche Mobil 1 Supercup scalderà i weekend, più o meno uno dopo l'altro. Una stagione breve ma frenetica, quella che attende il monomarca riservato alle 911 Gt3 Cup di 485 Cv, che seguirà il calendario della Formula Uno nei weekend europei cominciando dal round inaugurale del Red Bull Ring. L'ultimo atto a Monza, nello stesso fine settimana del Gran Premio d'Italia. Con una trentina di piloti al via, diversi sono sicuramente quelli da tenere d'occhio. Inclusi i due Porsche Junior, Jaxon Evans e Ayhancan Güven. Quest'ultimo lo scorso anno ha conquistato il secondo posto alle spalle del vincitore Michael Ammermüller. Il turco (22 anni), due volte campione della Carrera Cup France, è stato riconfermato dal team Martinet by Alméras. Evans, 23enne neozelandese in forza al Bwt Lechener Racing, nel 2019 ha concluso sesto salendo due volte sul podio. Un altro candidato al successo è certamente il suo compagno di squadra nonché coetaneo Dylan Pereira, al suo quinto anno nella Supercup e la scorsa stagione primo a Hockenheim e Spa. Con un buon bagaglio di esperienza c'è anche l'olandese Larry ten Voorde, che ha vinto recentemente il campionato eSport con il Team Gp Elite. Attenzione poi all'australiano Joey Mawson, nel 2016 primo nell'Adac F4 e al suo secondo anno in Gt, pronto a riportare in auge la squadra svizzera Fach Auto Tech. Discorso a parte merita il team Dinamic Motorsport, che calerà un tris d'assi.

Filiera di talenti. Il team Dinamic Motorsport in poco più di un lustro si è ritagliato uno spazio importante nell'ambito dei monomarca Porsche e adesso guarda con entusiasmo anche alla sfida in ambito Gran Turismo. Dalla Carrera Cup Italia, in cui ha esordito nel 2014, ad un crescente impegno nella Porsche Mobil 1 Supercup il passo è stato breve. Fino al debutto dello scorso anno nel Blancpain Gt e la vittoria messa subito a segno nella gara d'apertura di Monza con l'equipaggio formato da Andrea Rizzoli, Klaus Bachler e Zaid Ashkanani. La squadra di Maurizio Lusuardi affila adesso le armi in vista della stagione che prenderà il via proprio questo fine settimana sul circuito austriaco di Spielberg, con il primo degli appuntamenti della Mobil 1 Supercup. Un campionato in cui il team emiliano rinnova la sua presenza, dopo avere conquistato nel 2019 un secondo posto a Montecarlo con il danese Mikkel Pedersen. Ma prima ancora a mettersi in luce sempre con i colori di Dinamic Motorsport era stato Mattia Drudi, grande protagonista nel 2018, quando salì quattro volte sul podio e chiuse al quinto posto nella classifica assoluta. Cambiano i nomi, ma il contesto rimane sempre lo stesso. Ed oggi la squadra sapientemente guidata da Giuliano Bottazzi è pronta a riprovarci, forte dell'esperienza maturata in quattro anni. Uno dei volti nuovi della stagione 2020 sarà quello del norvegese Marius Nakken, classe '93, al suo secondo anno nel monomarca Porsche e alla sua prima uscita con Dinamic Motorsport. Al debutto sulla sua pista di casa ci sarà il neo-



diciottenne austriaco Moritz Sager, in arrivo dalla Carrera Cup Italia in cui la scorsa stagione si è presentato centrando un quarto posto nel primo appuntamento di Monza. Ed è un affare di famiglia con Philipp Sager (papà di Moritz), al quarto anno nel campionato ed il secondo con la formazione reggiana. In forse è invece il 21enne americano Jaden Conwright, ottimo "deb" nel 2019 nella serie tricolore e già precedentemente annunciato, benché al momento bloccato dalle limitazioni sugli spostamenti tra Europa e Usa scaturiti dall'emergenza sanitaria. Proprio a proposito della Carrera Cup Italia, il team Dinamic Motorsport ci sarà di nuovo. Addirittura schierando quattro vetture e nomi di assoluto rispetto. Leggasi David Fumanelli, che porterà in pista la 911 Gt3 Cup nei colori Q8. Poi c'è l'arrivo di Nicola Baldan, al proprio esordio sulla sportiva della Casa di Stoccarda e già legato al team emiliano ai tempi della Superstars (2013). Riconfermato infine il 23enne Lodovico Laurini, che ha chiuso la passata stagione vincendo l'ultima gara di Monza, mentre un ulteriore nuovo arrivo sarà quello dello svizzero Stefano Monaco. A completare un programma intenso, il rinnovato impegno nel Gt World Challenge con ben tre equipaggi. Quello di punta sarà composto da Matteo Cairoli, il campione 2016 della Mobil 1 Supercup Sven Müller e Christian Engelhart, che punteranno al titolo Pro. Nella classe Silver, Rizzoli si alternerà al volante con Pedersen (anche lui in arrivo dalla scuola del monomarca Porsche) e Adrien De Leneer. Una vettura in Pro-Am per il trio svizzero formato da Mauro Calamia, Ivan Jacoma e Roberto Pampanini.

Parla Giuliano Bottazzi

«*Sarà sicuramente una stagione anomala, con un appuntamento dopo l'altro. Ma di sicuro ci sono anche dei risvolti positivi. Il fatto per esempio di avere semplificato enormemente l'aspetto legato alla logistica dei team, in un momento per tutti molto complicato. Dall'altro, correre per due weekend di fila sulla stessa pista, come succederà al Red Bull Ring, per alcuni potrebbe rappresentare una seconda possibilità*». Giuliano Bottazzi confida nonostante tutto in un 2020 super e prova a fare anche una previsione in vista del pronti-via. «*Sager figlio è molto giovane. Ha un anno di esperienza nella Carrera Cup Italia. Sappiamo che il salto nella Porsche Mobil 1 sarà impegnativo, ma siamo ugualmente convinti che possa migliorare gradualmente e puntare alla classifica Rookie. Suo padre Philipp ha già corso con noi nel 2019. Nei suoi obiettivi c'è sempre il titolo riservato ai gentleman, ma ancora una volta dovrà vedersela con un avversario difficile come Roar Lindland, che ha vinto il campionato la scorsa stagione. Riguardo a Nakken, non ho alcun dubbio che sia tranquillamente in grado di inserirsi nelle prime sei o sette posizioni. Ha già un intero anno di esperienza alle spalle nella serie ed anche lui è uno che promette molto bene. Peccato invece per Conwright, la scorsa stagione con noi autore di un ottimo debutto nella serie italiana. L'idea è di fargli disputare delle gare spot, per poi pianificare un 2021 ad alti livelli*».

Cairoli punta tutto su Güven

Matteo Cairoli su più fronti. Il comasco, già da diversi anni sotto l'ala di Porsche Motorsport, dividerà il suo impegno nel FIA Wec 2019/2020 (24 Ore di Le Mans inclusa) a cui partecipa con il Team Project 1, con quello nel Gt World Challenge Endurance. Nella serie di Sro Motorsports il campione della Carrera Cup Italia 2014, anno in cui si aggiudicò anche lo Scholarship di Porsche Italia e l'International Shootout della Casa di Stoccarda, si alternerà al volante di una vettura del team Dinamic Motorsport con i tedeschi Christian Engelhart e Sven Müller. Entrambi, alla pari del pilota lombardo, vantano un'importante esperienza nella Supercup e lo stesso Müller fu avversario di Cairoli nel 2016, quando si laureò campione proprio davanti all'italiano. Anche se in quell'anno Cairoli conquistò un maggior numero di vittorie: quattro contro le tre del teutonico. Nei suoi programmi quest'anno c'è anche l'Intercontinental Gt Challenge, che ha inaugurato con il settimo posto ottenuto con la Absolute Racing nella 12 Ore di Bathurst. Poi la 24 Ore del Nürburgring con il Falken Motorsport, nella quale lo scorso anno ha messo a segno il quarto posto assoluto, ed alcuni appuntamenti della Langstrecken Serie che si disputa sul circuito della Nordschleife. Cairoli, che ha compiuto 24 anni a giugno, è un prodotto al cento per cento Porsche. Dall'alto della sua esperienza la Supercup è un campionato altamente formativo. «*Ritengo che per molti sia un importante trampolino di lancio. Ho avuto il piacere di seguire nei test di quest'anno nelle vesti di coach Mateo Llarena. Ho rivisto tante persone che avevo conosciuto qualche anno fa. Un'atmosfera sempre bellissima. E poi sei vai forte lì, vai forte davvero ovunque. La chiave per avere successo è svolgere tanti test e rimanere concentrati, cercando di non sommare ritiri nel corso della stagione. Le macchine sono tutte uguali e chi sa lavorare meglio, piloti e team, vengono premiati. Per quest'anno punto su Güven, che è un vero cavallo da battaglia. Ma attenzione anche a ten Voorde, perché ha veramente esperienza da vendere*». ●



LA SUPERCUP SECONDO MATTEO

A fianco Matteo Cairoli, già protagonista della serie, ritiene questo campionato altamente formativo. Quest'anno per la corsa al titolo vede in pole Guven



Ferrari Challenge al via da Imola

L'EDIZIONE NUMERO 28 DEL MONOMARCA DEL CAVALLINO SCATTA DAL CIRCUITO IN RIVA AL SANTERNO. ANDIAMO A SCOPRIRE CON QUALI NOVITÀ

Il Ferrari Challenge Europa torna in pista. L'edizione numero 28 del monomarca riservato alle vetture di Maranello prende il via questo fine settimana da Imola, per affrontare il primo dei sette doppi appuntamenti che includono anche la Finale Mondiale di Abu Dhabi (già sede dell'evento più atteso della stagione nel 2014), dove convergeranno anche le serie Nord America e Asia Pacifico.

Il circuito del Santerno ospiterà la tappa inaugurale di un calendario quasi completamente rivisto, da cui però sono uscite fuori le due tappe di Hockenheim e Brno. Tre i round tricolori: a fine agosto si andrà infatti al Mugello, mentre a settembre ci si sposterà a Misano. Il tutto passando da Barcellona, Portimão e Spa. Insomma, nulla di invariato per quanto riguarda il numero di prove in calendario. Identico rispetto agli anni passati è anche il format, con la consueta suddivisione nelle quattro classi che sono il Trofeo Pirelli, Trofeo Pirelli Am, Coppa Shell e Coppa Shell Am. Due le gare per ciascun fine settimana (con le categorie Pirelli e Shell accorpate tra loro in due distinti schieramenti), che mantengono la durata di 30' ciascuna.

Sono state introdotte alcune piccole novità. In particolare sarà possibile per ogni pilota scartare il risultato di due gare (l'equivalente di un appuntamento). Inoltre, alcuni weekend si svolgeranno secondo un format più compatto che prevede l'attività in pista sabato e domenica, con il venerdì riservato alle prove libere. In occasione delle trasferte di Spa e Mugello, si svolgeranno i consueti Ferrari Racing Days aperti anche alle vetture dei Programmi XX, le monoposto di F1 Clienti e gli esemplari di Club Competizioni Gt. Ad essere impiegata sarà la 488 Challenge, adesso nella versione Evo. Con una quarantina di vetture al via, la nuova stagione del Ferrari Challenge Europa si preannuncia particolarmente interessante.

Tra i nomi di rilievo del Trofeo Pirelli spicca sicuramente quello dell'inglese Sam Smeeth, che correrà con il team Baron Motorsport. Lo scorso anno il campione 2016 della classe Am terminò terzo in campionato, chiudendo dietro al vincitore Louis Prette e a Niccolò Schirò. Tra i suoi avversari ci sarà il giovane transalpino Thomas Neubauer, che rappresenterà i colori della Charles Pozzi-Courage. Uomo di punta della Rossocorsa sarà invece l'italiano Emanuele Maria Tabacchi, promosso dalla Pirelli-Am in cui lo scorso anno è stato il dominatore, mettendo a segno ben sette successi.

Non cambiano le quote rosa, perché all'assenza di Agata Smolka (seconda nel 2019 nella Shell-Am) fa da contraltare l'ingresso di Michelle Gatting. La giovane danese, protagonista sempre lo scorso anno con la 488 Gte nell'European Le Mans Series e alla 24 Ore di Le Mans con l'equipaggio tutto femminile schierato dal team Kessel Racing, prenderà parte proprio al Trofeo Pirelli con la Scuderia





La vettura

Introdotta nel 2017 in occasione del venticinquennale del monomarca, la 488 Challenge rappresenta il sesto modello impiegato nella serie inaugurata nel '93. Questa vettura è stata inoltre la prima utilizzata nel trofeo ad essere equipaggiata con un motore turbo: un propulsore di 3.9 litri V8 di 670 cv. In occasione della Finale Mondiale del Mugello dello scorso anno, ha fatto la sua prima apparizione in pista la 488 Challenge Evo, che ha ufficialmente esordito quest'anno nella seconda gara della serie nordamericana a Road Atlanta e nella tappa d'apertura del campionato asiatico in Bahrain. Le novità hanno sostanzialmente riguardato un incremento del 30 per cento dell'efficienza aerodinamica con una doppia configurazione (il pilota potrà optare prima della gara per un basso o alto carico). A proposito di carico, superiore rispetto allo scorso anno è quello della parte anteriore. Ciò per creare maggiori similitudini con la vettura Gt3. Diverse le modifiche apportate anche alle fiancate. È stato migliorato inoltre l'impianto frenante, al fine di contenerne maggiormente l'usura stessa. Per il resto, è invece rimasto immutato l'innovativo cambio speed F1, così come il sistema di Slide Slip Control finalizzato a una gestione ottimale delle performance più elevate ed il peso di 1340 kg. Gli pneumatici utilizzati sono ovviamente Pirelli, differenti rispetto a quelli impiegati nel 2019, con una mescola sviluppata appositamente per avere maggiore durata e prestazione. Altre due novità sono il volante, che è lo stesso della 488 Gte ed include i manettini per i vari tipi di settaggio e la telecamera posteriore identica a quella della Gt. ●

Niki. Ed è un confronto annunciato con Fabienne Wohlwend, 22enne del Liechtenstein in forza al team Octane 126, che ha vinto il titolo Ladies nelle ultime due edizioni ed è stata due anni fa la prima donna ad ottenere un successo assoluto nel Ferrari Challenge proprio sulla pista di Imola. In tema di donne, va evidenziata la presenza di Corinna Gostner, al via della Coppa Shell con la Cdp-Mp Racing. L'altoatesina avrà come compagno di squadra ed avversario suo padre Thomas. Nella stessa classe sono attesi al via gli altri due italiani Paolo Scudieri (Formula Racing) ed il rientrante Claudio Schiavoni, quest'ultimo sempre con i colori della Scuderia Niki. Occhi puntati anche sull'olandese Fons Scheltema, ormai un veterano del Ferrari Challenge, riconfermato dal team Kessel Racing. Nella Pirelli-Am, dopo avere concluso secondo la scorsa stagione, l'inglese Jack Brown è intenzionato a riprovarci con la concessionaria Graypaul Nottingham. Stesso discorso per lo slovacco Jan Denis, reduce dal terzo posto in campionato e pronto a puntare in alto con la Scuderia Praha. Nella Shell-Am, tra i piloti maggiormente accreditati c'è sicuramente il belga Laurent De Meeus (Hr Owen), nel 2019 terzo alle spalle della Smolka e del vincitore Henrik Jansen. Due gli italiani presenti in questa classe. Maurizio Pitorri correrà con la Cdp-Best Lap, mentre Giuseppe Ramelli porterà in pista una vettura della Rossocorsa-Pellin Racing.



UNA QUARANTINA DI VETTURE PROTAGONISTE

Il Ferrari Challenge Europa edizione 2020, ha in calendario sette round compresi tra luglio e novembre. Sono previste al via una quarantina di vetture

UN SFIDA ARTICOLATA SU SETTE APPUNTAMENTI	
5/7	Imola
19/7	Barcellona
2/8	Portimão
30/8	Mugello *
13/9	Spa-Francorchamps *
27/9	Misano
7/11	Abu Dhabi

* Ferrari Racing Days

Barbazza talento incompiuto



UNA DELLE GRANDI SPERANZE NON REALIZZATE TRA I PILOTI DEGLI ANNI '80 E '90 HA INCREDIBILMENTE INIZIATO E FINITO LA CARRIERA INVESTITO DA UN COLLEGA. MA GLI RESTA L'ORGOGLIO D'AVER SFIORATO IL SUCCESSO ALLA INDY 500 1987, GIUNGENDO 3°, E D'ESSERE STATO MIGLIOR ROOKIE IN INDYCAR. QUANTO ALLA F.1, È ANDATO DUE VOLTE IN ZONA PUNTI CON MINARDI

di **Mario Donnini**

Uno dei più grandi talenti dell'automobilismo italiano non è riuscito a esprimersi fino in fondo, punto. Perché quando sei bravo davvero, sei anche così giovane che la gestione della classe dev'essere essa stessa talento, sennò tutto resta com'è. E se nel frattempo non incontri nessuno che ti sappia far da mentore, nocchiero e skipper, poco puoi combinare. La barca buona, senza rotta precisa, lasciata ai venti del momento, lì per lì fende bene i sette mari, ma prima o poi si arena. Però, intanto, che storie...

Terzo alla Indy 500 del 1987, Fabrizio Barbazza è l'italiano non oriundo meglio piazzato in 109 anni di storia della classicissima, oltre che Rookie of the Year a Indy e nella Cart, campione mini Indy Ars l'anno prima e poi, sei anni dopo, nel 1993, debuttante in F.1 con la Minardi e due volte sesto e a punti, con soli 8 Gp a disposizione

La vita di Fabrizio Barbazza, monzese, classe 1963, sembra quella di un pilota che dà spettacolo anche quando racconta di sé. Da quella che da tanti anni è la sua nuova casa, a L'Avana, Cuba. Perché certe carriere incompiute son tali e quali a sinfonie belle, struggenti ed emozionanti da sentire nell'aria. E d'altronde sai benissimo che l'assenza di un finale voluto, per certi versi, rende dilaganti le partiture e infinita la musica, destinata a proseguire, inesausta ma gradevole.

Fabrizio, gradirei accusarti di dissipazione di talento, sappilo. *«Sono colpevole, vostro onore. Lo ammetto, la natura mi aveva dotato delle capacità di guida per ottenere molto di più, ma le cose sono andate così. Qualcosa ho fatto, ma molto più di me hanno combinato dei piloti che in pista, negli anni formativi, mi stavano dietro e zitti. Parlo dei campioni del mondo Jacques Villeneuve e Damon Hill e pure del quasi iridato Eddie Irvine. Questa è la verità. E sono qui per dare e dire nient'altro che la verità».*

QUANTO CONTA AVERE UN BUON TALENTO NELLE CORSE? E COME PUÒ INFLUIRE L'ASSENZA DI AIUTI, ALL'INTERNO DI UNA CARRIERA, SEPPUR CONTRASSEGNATA DA DIMOSTRAZIONI DI OTTIMA COMPETITIVITÀ? LA STORIA DEL MONZESE FABRIZIO BARBAZZA È UN ESEMPIO ILLUMINANTE DI QUANTO LA BRAVURA DI UN PILOTA POSSA COMUNQUE EVIDENZIARSI, ANCHE SE SENZA APPOGGI FORTI È IMPOSSIBILE SFONDARE...



Uno che nasce a Monza, prima o poi fa i conti con le corse e con l'idea stessa di correre. A te, comunque, la cosa capita tardi. *«Diciamo che faccio a modo mio. Prima gareggio nel motocross, dove conosco un futuro collega di F.1, ovvero Alex Caffi, e solo dopo, piuttosto tardi, mi do all'automobilismo».*

Quindi sei uno dei pochi del mondo racing moderno a saltare di netto il kart. *«Lo confermo, è così. Nel 1981 mi iscrivo al corso di Henry Morrogh e pure lì trovo Alex Caffi. Henry mi fa subito i complimenti e dice bello chiaro che sono portato per correre, ma mio padre non si entusiasma, perché pensa che Morrogh dica a tutti in questo modo. Sai, mai un sarto dice che sei storto, per lui sei sempre bello, no?».*

Be', a quanto pare, invece, Morrogh è uno sincero. *«Sincerissimo. Perché per fare una comparazione decisiva poi svolgo un test di F.3 a Misano grazie a Cesarino Gariboldi. La macchina la roda Riccardo Paletti, quindi tocca a me. Mi produco in pit-lane in uno spettacolare prima-retromarcia, dopo del quale penso che la mia carriera sia finita per sempre, ancora prima di cominciare. Invece no. Mi spiegano che può succedere. Finalmente il test-verità comincia davvero e giro su tempi che mi avrebbero consentito di partire a metà griglia nella recente prova dell'Euro F.3. Niente da dire, è un inizio. E il prosieguo più naturale è in F.Monza, l'anno dopo, il 1982, che è anche il mio vero esordio nelle corse auto».*

Pronti-via, a Monza, quindi a casa tua, e alla Parabolica ti giri e chi ti segue ti centra a T. *«Sì ed è incredibile, inquietante, una specie di segnale del destino, perché poi anche nell'ultima, drammatica gara della mia carriera 1995, a Road Atlanta, verrò centrato a T da una vettura sopraggiungente. Penso d'essere l'unico pilota del pianeta Terra che ha iniziato e finito la carriera nello stesso modo e con l'identico incidente, anche se purtroppo con conseguenze ben diverse, ma di questo ne parliamo dopo».*

Adesso, in questo nostro presente storico, sei in gara in F.Monza 1982. *«E in F.Monza non sono mai riuscito a esprimermi al meglio, perché la poca potenza mi tarpa le ali. Corro con la Tatuus 001 e il Tato, ovvero Artico Sandonà, dice chiaro a mio padre* "Caro Gianni, lasciate stare, perché tuo figlio non ha nulla a che fare con le corse"*. Bene, devo impegnarmi per dargli torto. In fondo lui è un grande e quella è l'unica valutazione che ha sbagliato, nella sua vita. Se non altro, il Tato mi dà l'idea del disegno del casco, che raffigura il guscio di una tartaruga».*

Anche se nel 1983, al passaggio in F.3 tricolore con una Ralt Rt3 del Genoa Racing, tartaruga non sei e dimostri di avere bei numeri. *«La prima stagione è formativa e getto le basi. Nel 1984 passo poi al team Venturini, correndo con una Dallara e a Monza ottengo la mia prima vittoria, giungendo sesto in campionato. Stessa spiaggia, stesso mare, l'anno dopo con la prima Dallara in carbonio vinco quattro gare e sono terzo in campionato, anche se potevo trionfare nove volte senza problemi. Ma a Misano si dechappa una gomma, a Imola salta una molla di ritorno dell'acceleratore, a Monza rompo la quarta marcia e a Pergusa capita un'altra stupidata, dopo che a Varano mi sono girato subito, per fare un sorpasso all'esterno che era meglio evitare... E fuori campionato, a Montecarlo, in prova picchio alle Piscine, così devo partire 14esimo e dopo una gran rimonta nel finale sono secondo e cerco di andare a prendere il futuro vincitore Raphanel, ma proprio non c'è più tempo. Senza il botto in prova, di puro passo avrei vinto tranquillamente io. Invece in piena trance agonistica picchio al Tabaccaio, arrivo su tre ruote, non riesco a evitare il direttore di gara che sta sbandierando la fine corsa in pista e lo stiro... Mi sa che si ruppe qualcosa... Va be', dai, mi spiace, niente di grave e tutto involontario, fatto sta che dal giorno dopo a Montecarlo viene creato un trespolo di legno per proteggere il mossiere e meno male. Ecco: il merito è, per così dire, anche un po' mio, no?».*

Il tuo exploit targato 1985, però, in Europa non ti porta da nessuna parte e così con coraggio prendi la valigia e fai l'emigrante da corsa, negli Usa, in Indy Light 1986, ossia nell'Ars Mini Indy. *«Tutto avviene tramite Cesarino Gariboldi e via Robin Herd, visto che si tratta di un monomarca March. A Los*

PRODEZZA DI FABRIZIO NEL GIORNO DI AYRTON

Donington 1993: Ayrton Senna su McLaren corre sul bagnato verso una vittoria leggendaria e nel finale ridoppia Riccardo Patrese, quinto su Benetton, e lo stesso Fabrizio Barbazza su Minardi, sorprendente rookie, sesto alla fine, con un giro di vantaggio sul compagno di squadra Christian Fittipaldi. Il monzese prima di girarsi era addirittura quinto!



Angeles conosco Frank Arciero, anche lui emigrante ma da molto prima di me, che ha fatto fortuna nell'edilizia, produce del buon vino e sfoggia ancora un bell'accento di Montecassino. Sarà lui il mio patron. Comunichiamo in italiano e poi lui mi presenta al team, anche se il primo commento del capocrew Mark Weida è preoccupato: "Come faremo a correre con questo qui, che non parla neanche una parola d'inglese?". *Rispondo in pista, dando tutto e anche fuori, imparando l'inglese».*

Be', il tuo 1996 in Mini Indy è incredibile. Nelle prime tre gare, per due volte neanche parti, e poi... *«... Poi vinco ben cinque corse delle restanti otto e faccio mio il campionato, battendo Jeff Andretti, figlio di Mario, e sorprendendo tutti. Posso fare il gran salto per il 1987 in IndyCar e, ovviamente, alla Indy 500».*

La stagione 1987 ti vede nella serie Cart da rookie che deve imparare, e poi a Indy... *«Guarda, gli ovali li ho capiti presto e Indy pure. E comunque a Long Beach un problema tecnico mi ferma nel finale, quando ero gran terzo. Al rookie test di Indianapolis giro subito a 210 miglia di media, il che è tanto, ma poi torno e non passo le 200 miglia. Come a Phoenix, dove ero andato forte nei test e non altrettanto nel weekend di gara. La verità è che i miei meccanici non hanno segnato gli assetti e siamo momentaneamente nei guai. Fino a che uno dei nostri la sera esce e va a bere con dei colleghi dei team rivali, quindi torna e mi dice:* "Siamo a posto, ho capito perché non andavamo! Ora mi hanno dato l'assetto giusto e vedrai che andrà tutto bene". *Cavolo, era vero. A questo aggiungo che il mio amico giornalista Giancarlo Falletti ci mette una parola buona con Mario Andretti che mi prende in simpatia e tutte le sere viene a chiedermi come va, dispensando consigli e indicazioni preziose».* Tipo? Dai, dinne una... *«In gara, stai sempre in traiettoria bassa rispetto a quello che hai davanti».* I consigli li prendi buoni tutti, perché una volta in corsa giri al ritmo che ti porta lassù in alto, in top five, in un'edizione in cui lo stesso Mario Andretti, che sembra volare, rompe e si ritira. Dietro a giocarsela potrebbero esserci Guerrero, Barbazza e Unser Senior, che ti sta dietro. Ma a un certo punto... *«Premetto una cosa: nel posteriore, per evitare che lo scarico bruciasse la paratia dell'alettone, si metteva dell'alluminio di protezione. Nel mio caso, per surriscaldamento della componente, perdo un pezzo di aletta interna e la macchina mi parte di netto in curva 4. Un testacoda a 330 chilometri orari! Sai, vai in percezione dilatata e vivi istanti lunghi come fossero secoli: mentre mi sto girando, chiudo gli occhi e penso d'istinto: adesso li riapro e appena vedo la pista dritta schiaccio sull'acceleratore e ridò gas alla disperata... Funziona! Oltre che salvo, sono sempre in gara, ma mi richiamano in pit-lane nel momento meno opportuno e perdo un mare di tempo... Lassù in cima va a vincere Al Unser Sr, che prima, di passo, mi era stato sempre dietro, impossibilitato a superarmi. La verità è che quel giorno avevo la vittoria in pugno, potevo farcela e la mia vita sarebbe cambiata per sempre. Però non ho sbagliato niente, semplicemente doveva andare così. Non mi sento né fortunato né sfortunato: il mio terzo posto a Indy lo considero okay, tutto sommato. Poi alla premiazioni ho rivisto Mario Andretti, mol-*



PROTAGONISTA IN F.3 E LANCIATO IN F.INDY

Sopra, Barbazza col team Venturini in F.3 Tricolore, e in alto, nella sua purtroppo breve esperienza complessiva in F.Indy



to rabbuiato per la sfortuna che aveva avuto e mica tanto espansivo, tanto che non mi ha né salutato né fatto i complimenti per il mio terzo posto».

Be', è un campione signore, mica un missionario... evidentemente gli giravano ad elica. *«Sì, credo anch'io. Ma tiro dritto. Il resto della stagione faccio quel che posso, perché per il team i soldi sono pochi e il materiale non è freschissimo. Ottengo un 4°, un 6° posto e un 8° a Elhart Lake, dove in prova sul bagnato vado a razzo e Mario Andretti, tornato di buon uomore, mi viene a trovare ai box, consigliandomi di andare più piano... Dai, è un bel momento per me. Ho tre anni di contratto con Frank Arciero, sono molto stimato e sto crescendo. La scelta giusta sarebbe quella di puntare sull'America, invece resto italiano e penso sempre all'Europa e, in particolare, alla F.1. Così quando mi contatta il mecenate Gughi Zanon di Valgiurata - già di grande aiuto alle carriere di Peterson e Alboreto - dicendosi pronto ad appoggiare il mio ingresso nei Gran Premi, forse nella Larrousse, io ci credo e faccio di tutto per liberarmi dal triennale con Arciero, il quale non fa problemi, ma, ovviamente, ci resta un po' male. Per me è l'errore più grande, perché una volta uscito dalla F.Indy non mi succede altro e in pratica resto a piedi per il 1988. Da lanciatissimo che ero, con la F.Indy pronta a valorizzarmi, mi trovo a corricchiare a intermittenza in F.3000, diviso tra Pavesi e Genoa Racing, più quattro garette nel Civt con l'Alfa Romeo. No, non ci siamo, sto già scontando l'errore di gestione».*

Provi a rimediare l'anno dopo, ma neanche tanto. *«Trovo un posto in F.3000 Giapponese 1989, all'inizio con una Reynard dell'anno prima, ma alla prima gara mi giro e quindi mi ribalto, distruggendola, per cui poi mi presero una vecchia Lola, ma la macchina non andava. Così mi richiama Arciero in IndyCar, perché non è contento dei risultati del suo pilota Theys, e mi trovo a disputare otto gare nel mio vecchio team, con un 8° posto a Toronto come miglior risultato. E lì vivo un periodo infernale, facendo la spola tra Giappone e Usa. Ricordo una settimana da film, in cui corro in Giappone, poi parto e gareggio in Cart a Meadowlands, quindi mi costringono a tornare al Fuji dove è in programma un test di sei ore, ma la macchina neanche riesce a partire, così faccio cilecca e devo subito dopo tornare in aereo per gareggiare a Cleveland! In poche parole, finisco col vivere una settimana e più diviso tra aeroporti e aerei... Una vita così, in una stagione che non mi porta niente di buono...».*



IMMENSO TERZO A INDIANAPOLIS 1987

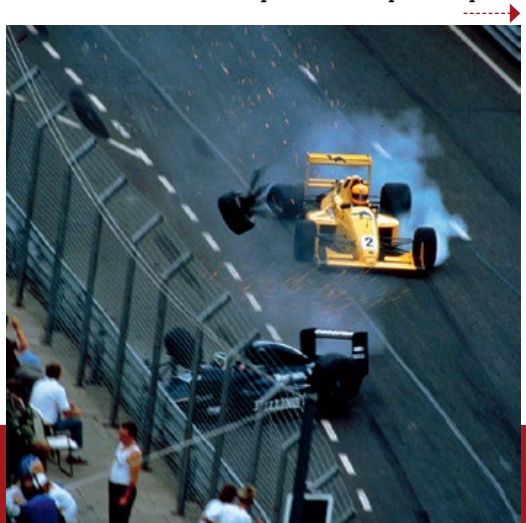
Sopra, Fabrizio a Indianapolis 1987, gran terzo con il team di Frank Arciero. In basso, eccolo nel 1989 impegnato nella F.3000 giapponese e, a destra, a Birmingham 1990, al volante della Leyton House della Crypton, quando si gioca la gara picchiando duro per uno scherzetto di Eddie Irvine...

Nel 1990 c'è l'opportunità in F.3000 con la Crypton di Patrizio Cantù che crede molto in te e sembra che nel Gp di Birmingham stia per suonare la tua riscossa, visto che vai come il vento, sei secondo ma... Dai, racconta tu! *«Sto recuperando bene sul primo, ho passato pure Irvine, che è secondo, ma poi per un'incertezza lui mi risupera. No problem, sto per ripassarlo, quando lui in pratica frena in rettilineo, tanto che il suo motore si ammutolisce, e causa un mio incidente spettacolare e anche brutto. Dai, ci ha fatto chiaramente apposta... Non ho per niente un bel ricordo, di quel pilota».*

Però continui a meritare fiducia, perché l'anno dopo, il 1991, sempre Patrizio Cantù, oltre a farti fare una puntatina in F.3000 con la Crypton, diventa con Rafanelli coproprietario della Ags e ti porta in F.1, anche se il team è invischiato nelle prequalifiche e tu e Tarquini avete le ali tarpate senza colpa. *«Ho una sola consolazione. In quel momento Gabriele è considerato un fenomeno e io tutto sommato in prequalifica vado quanto lui. Il mio cruccio è che a Montreal, per soli 3 centesimi, resto fuori dalla griglia di partenza del Gp del Canada, a causa di una sbavatura: avevo sbagliato la staccata alla terza chicane... E infine un altro rimpianto. A fine stagione arriva la Ags nuova, progettata e realizzata da Tollentino in pochi mesi, e nei test di Barcellona nell'ultimo settore, il T3 misto-veloce, mi ritrovo col 3° tempo. Poche storie, quella macchina va come un treno e non vedo l'ora di guidarla a Suzuka, nel weekend del Gp del Giappone. Ma subito prima per problemi di budget il team si ritira dalla F.1... È il destino. Però che disdetta... Avrei potuto fare molto bene!».*

Nel 1992 l'unica chance te la dà Antonio Ferrari, a Indy. *«Ho una Lola vecchia di due anni e dopo tre giorni di test comincio a girare forte, malgrado il telaio che non è okay. Tento la qualifica e nei primi tre giri vado bene, ma poi finisco le gomme e in uscita dalla curva 2 sbatto, anzi, do una gran strisciata e la mia carriera a Indianapolis finisce per sempre...*





Peccato, avrei potuto ancora dare e ottenere tanto».
Il gancio dal cielo arriva in chiave 1993, perché a volte andare a scuola col compagno giusto poi diventa un bell'aiuto, giusto? *«Massimo Ciceri, proprietario della Beta Utensili, l'ho proprio conosciuto sui banchi di scuola. Non ci vediamo da tanto, gli racconto la mia vita e la mia carriera fin lì e lui decide di darmi una mano. È il primo che lo fa con quella concretezza e dopo un test a Misano so che sarò per i primi 8 Gp del 1993 in F.1 col team Minardi».*
Ora si può dire: quant'è il disturbo per la Beta Utensili, al tempo? *«Un miliardo e mezzo di lire e alla nona gara si scende per ridare il posto a Piero Martini, che resta il pilota più amato da Gian Carlo Minardi».*
Però ti difendi alla grande... *«A novembre provo a Misano la vecchia macchina ancora a motore Lambo e dico subito a Aldo Costa e Gustav Brunner che secondo me le sospensioni semi-attive non funzionavano. Vengo guardato con non molta considerazione ma poi saprò a Monza da Brunner stesso che il team avrebbe fatto bene a darmi retta, col senno di poi, tanto che erano tornati in ritardo agli ammortizzatori normali, perdendo solo tempo, nel frattempo».*
Finalmente debutti in gara nel mondiale di F.1. *«Nel Gp del Sudafrica 1993, al tornantino, mi sperona Aguri Suzuki e fine della festa. In Brasile, invece, mi tocca Brundle. Va bene, si va a Donington per il Gp d'Europa e piove. Buon segno, perché la Minardi 193-Cosworth sul bagnato è ideale e io stesso sotto l'acqua me la cavo molto bene».*
Altroché, di più. *«Vado alla grande, anche se mi rendo conto che Senna sta facendo prodezze inenarrabili. Quanto a me, a differenza dei top che si fermano tantissime volte, mi limito a cambiare le gomme una sola volta, a una ventina di giri dalla fine. Mi trovo quinto davanti a Patrese - mio idolo da ragazzo -, con la Benetton, quindi mi giro e perdo una posizione, ma alla fine sono comunque sesto. Un punto preziosissimo, che vale tanto».*
Ma non il solo, perché a Imola, nel Gp di San Marino, fai il bis. *«E anche in questo caso potevo ottenere molto di più, ma, pure qui in una domenica bagnata, sposto il ripartitore sul posteriore per le fasi più wet e alle Acque Minerali mi giro tre volte, perdendo due posizioni. In altre parole, potevo arrivare quarto, visto che ho passato un paio di volte Alliot, ma alla fine sono sesto anche sulle rive del Santerno. Altro gran bel risultato, se visto dall'esterno, tanto che Minardi dice che sono il più continuo a punti nella storia del team, ma per me è un rimpianto aggiuntivo, perché si poteva fare meglio. Poi per il resto mi difendo. Rispetto al mio compagno di squadra Christian Fittipaldi, pago qualcosa in prova e poi mi rifaccio in gara. Però sai, è dura correre quando sai che, comunque vada, dopo 8 Gp dovrai farti da parte. È come stare al luna park, paghi, ti diverti e poi, finito il tempo, scendi e te ne vai. E, ovvio, io l'ho fatto con dispiacere, perché in una situazione del genere portare a termine il campionato sarebbe stato bellissimo. Avrei avuto bisogno di maggiore continuità, ma la realtà va accettata... Anche con Minardi, è andata bene e poteva andare meglio: l'ho trovato un po' freddino. In fondo ero il pilota che aveva fatto mettere a piedi per otto gare il suo preferito Martini. Ma resto contento. Dai, ero fermo da due anni e mi sono difeso molto bene! Non è stato l'ideale, ma era quello che avevo e non mi sono mai lamentato. Adesso se uno si ferma gli dicono poverino, ma lo mettono al simulatore a tempo pieno... Facile! Correte come ho corso io e poi ditemi cosa ne pensate...».*
Il 1994 ti vede a riposo come pilota, ma, dopo la morte di Senna a Imola, hai l'intuizione delle barriere. *«A casa di amici a New York vedo l'incidente di Ayrton in Tv, ci resto malissimo e comincio a pensare. Rientro in Italia e vado da mio padre che di lavoro produce dei pacchi di riempimento per torri di raffreddamento, ovvero, in sintesi, dei grossi radiatori. A quel punto guardo un pacco radiante, lo pongo contro una parete dell'azienda e chiedo a un operaio di investirlo col muletto. Il pacco stesso assorbe l'urto alla grande e nasce la base dell'idea dell'IPS, ovvero Impact Procection System. Al Gp di Spagna, nella*



IN F.1 AVREBBE MERITATO MOLTO DI PIÙ

Sopra, Barbazza su Minardi M193 nel 1993, quando disputa 8 Gp. Sotto, eccolo con la Ags, nel 1991. In basso, è ancora con la M193. Nell'altra pagina dall'alto, il casco di Fabrizio sopra le barriere da lui brevettate. Al centro, eccolo con la Ferrari 333 Sp nel 1995, e, in basso, il suo saluto al mondo racing...









riunione dei piloti mi presento con il mio dispositivo e mi dicono okay, è interessante, vai pure avanti. Studiato in un centro omologato dalla FIA, il CSI di Bollate, ex Montedison, già sede dei crash test della FIA per la F.1 in Italia, il mio progetto, approvato dalla Fia stessa, viene brevettato, ma altro non succede. È un'opportunità che è ancora lì, in attesa di qualcuno che ci creda con me, scommettendoci. Di recente ho visto il crash del povero Hubert a Spa e ho ripensato che le gomme non hanno certo l'assorbimento di energia del mio prodotto. Io sono qui, ancora oggi, se qualcuno è dell'idea di provare...».

E nel '95 torni a essere pilota, con l'Euromotorsport di Antonio Ferrari nella Imsa, su Ferrari 333 Sp.

«L'inizio promettente è alla 24 Ore di Daytona. Siamo i più veloci in pista, ma ci toglie dalla lotta per vincere un guaio al cambio. Poi porto la macchina al traguardo dopo un turno di 8 ore filate. Alla 12 Ore di Sebring potremmo vincere, in gara sono 2° quando mi si accende la luce della benzina. Chiamo il muretto chiedendo lumi e mi dicono di rimanere fuori tranquillo, è solo un contatto, no problem. Ma dopo mezzo giro resto senza benzina. In realtà al pit stop precedente non era stato inserito tutto il carburante che si doveva. Pazienza. Intanto il mio coequipier Massimo Sigala, il quale è anche l'artefice del mio ingaggio, mi dice che è venuto a sapere da Montezemolo che, essendo io il più veloce a bordo delle 333 Sp, interesso alla Ferrari come futuro tester in F.1 e la cosa mi fa molto piacere. Sento che la mia carriera sta ripartendo, ma poi arriva il giorno 30 aprile a Road Atlanta e tutto finisce».

Fabrizio, non hai mai raccontato nel dettaglio il tuo incidente. *«Per un motivo semplice. Perché ho rimosso tutto. Ho pochissimi ricordi, di quel weekend. Flash inutili, inservibili per raccontare qualcosa di senso compiuto. So solo che in gara sono secondo, in scia al primo, quando costui in un dosso alza il piede e io mi giro. Resto in mezzo alla pista, arriva Jeremy Dale e mi centra in pieno. Lui accusa danni terribili alle gambe, io ho un braccio rotto, due costole fratturate che mi causano un trauma polmonare e accuso un trauma cranico. In ambulanza perdo conoscenza, sto morendo e mi salva la vita il mio capo team Antonio Ferrari, che mi pratica la respirazione bocca a bocca, strappandomi alla morte. Tante volte si parla di Merzario che ha salvato Lauda, ma nel mio caso con me Antonio ha fatto molto di più, perché senza il suo ossigeno il mio cervello avrebbe subito danni irreparabili. Gli devo la vita e la qualità della stessa: mi ha fatto rinascere per la seconda volta, lui. Poi mi sono recato a trovare in ospedale il povero Jeremy Dale che aveva gli arti inferiori maciullati e stava peggio di me. Gli hanno ricostruito tutto e meno male. Pensa te, mi ha investito a 260 all'ora, mentre io ero fermo. Mi ha preso tra motore e cambio e questo ha dissipato l'energia, salvandomi. Dai, non era la mia ora, punto».*

L'inizio e la fine della tua carriera con incidenti uguali. Incredibile, Dalla F.Monza all'Imsa. *«Vero, il destino è questo. Decide lui. Io poi non ho corso più e mi sono allontanato dall'Europa per non cadere in tentazioni. Volevo evitare che si pensasse che Barbazza elemosinava qualche corsa, ancora. Allora basta, per sempre. Anche se l'amore per le*



gare non me lo toglie nessuno. Dal 1997 sono qui a Cuba, a L'Avana, e, dopo essermi occupato di pesca sportiva, vendo utensili, attrezzature di sicurezza e mi occupo di varie attività, tra le quali impianti di depurazione per acque. Sono uno che non si è mai arreso, ecco perché mi trovi a Cuba».

Cosa ti è mancato, Fabrizio? *«Un grande manager. Poi io stesso ho commesso errori e il mio talento è finito nel vento. Ma ne avevo e mica poco. Altri invece, con un talentino piccolo così, sono stati spinti bene. Così è la vita. Io non sono stato valorizzato, mai, e mi resta per consolazione che comunque come pilota valevo eccome, anche se non ho mai corso con un team di primo piano. Da lì in poi ho fatto altro. Ho imparato una vita diversa, da imprenditore. Pensa, nel 1989 al Gp del Giappone a Suzuka Emanuele Pirro mi chiese la cortesia di fare da cicerone al nuovo team manager della Benetton, un certo Flavio Briatore. Svolgo il compito senza starci troppo a pensare, finito ci salutiamo e via. Quello, visto ora, poteva essere l'incontro di svolta della mia carriera, ma non ero ancora preparato a capirlo. La vita è questa, ragazzi. La mia è andata così e resto orgoglioso di come correvo. Molto».* ●



CUORE DA CORSA

Mezger addio a un grande

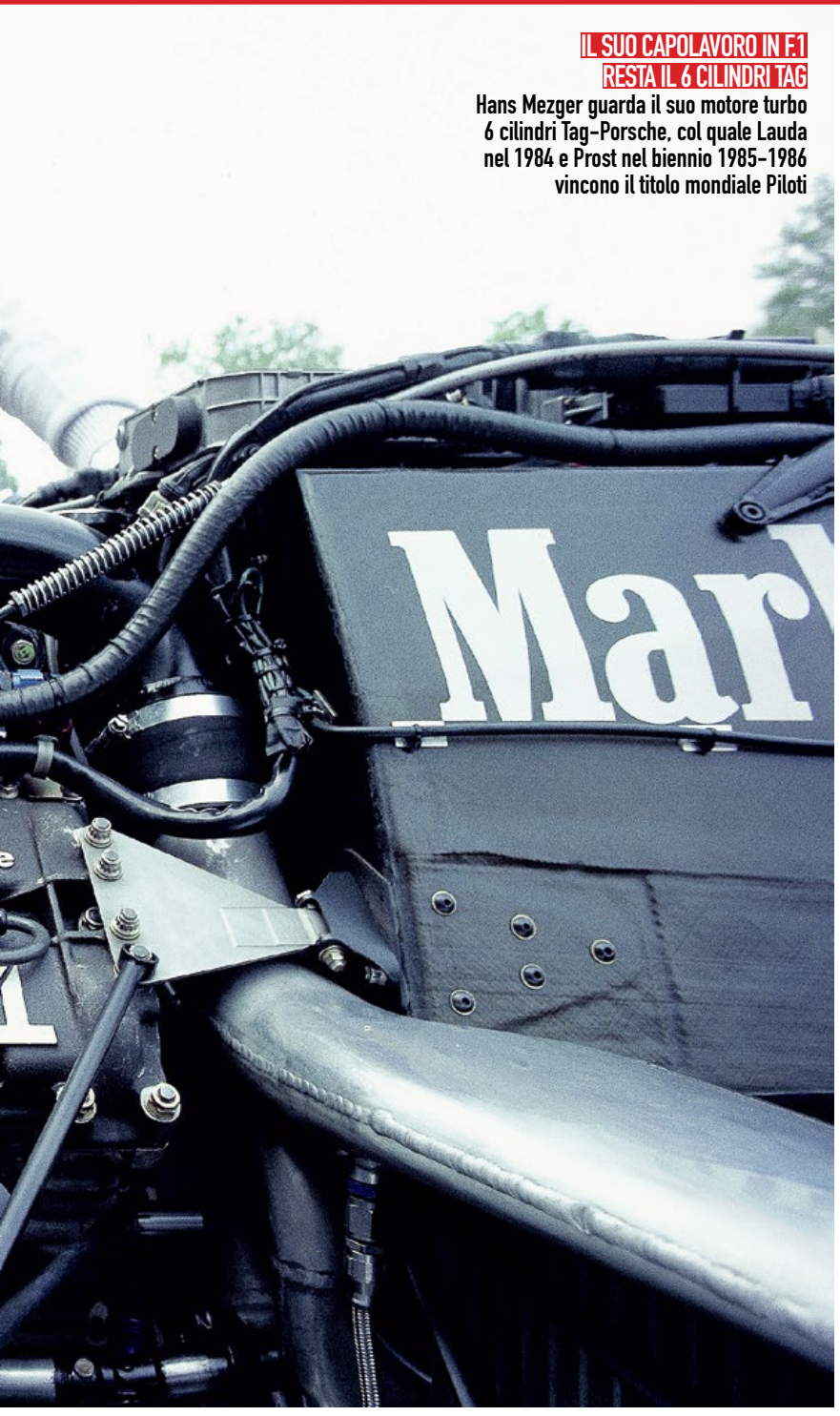


TRE DECENNI PIENI NELLE CORSE, DALLA F.1 ALL'ENDURANCE SENZA TRASCURARE INDY. ECCO LA STORIA, LE SFIDE E I SUCCESSI DI UNO DEGLI ULTIMI PROGETTISTI TOTALI, CHE LEGA IL SUO NOME ALLA PORSCHE CON MODELLI ICONICI, DAL MOTORE DELLA 911 ALL'INTERA 917, SUBLIMANDOSI NELL'ERA TURBO, SIA NELL'ENDURANCE CHE IN F.1, CON LA McLAREN E IL MERAVIGLIOSO MOTORE 6 CILINDRI GRIFFATO DALLA TAG

Se n'è andato a 90 anni Hans Mezger. Senza trambusto alcuno, esattamente com'era vissuto. Anteponendo i fatti alle chiacchiere e i trionfi alle spiegazioni. In fondo la sua resta una delle ultime figure dell'ingegnere totale, magnetico, sostanziale. Capace di gestire, simbolizzare e incarnare da solo un intero progetto di un'automobile da corsa, dando sfoggio d'un'erudizione e una capacità eclettica più rinascimentali che preinformatiche.

di Mario Donnini

E prima di dire altro, sarà bene anteporlo e sottolinearlo: Hans Mezger è e resta frutto di quella generazione di tecnici versatili e one man band, alla Mauro Forghieri, portatissimi a dirigere un'orchestra anche ricca di elementi e talenti ma in ultimo sempre tendenti ad assumersi responsabilità personali, nel bene e nel male.
Semplicemente, Mezger era il Forghieri della Porsche e Forghieri il Mezger della Ferrari, anche se ciscuno resta didascabilizzabile, importante e uni-



IL SUO CAPOLAVORO IN F.1 RESTA IL 6 CILINDRI TAG
Hans Mezger guarda il suo motore turbo 6 cilindri Tag-Porsche, col quale Lauda nel 1984 e Prost nel biennio 1985-1986 vincono il titolo mondiale Piloti

co del tutto a prescindere dall'altro, con le reciproche distinzioni che meritano le storie individuali preziose e irripetibili.
Che poi le loro belve ruggenti si siano sfidate dalle notti folli del Mondiale marche fino ai pomeriggi infuocati della F.1 solcando sette mari e cinque continenti, be', questo è solo un particolare in più. Piace anche pensarla come una partita a scacchi durata decenni, sfida di menti, confronto ambivalente, sia silenzioso e cerebrale che fatto dell'esplosione dissipatrice d'infiniti cavalli vapore, quindi più rombante possibile.

Antichissima militanza

E con Forghieri è quasi contemporanea anche la prima esperienza in F.1. Se Mauro di fatto stacca il primo gettone di presenza nel Gp di Monaco 1961 vinto dalla Lotus by Walker di Moss, in una stagione peraltro trionfale (e tragica) ancora diretta dal gran capo tecnico Carlo Chiti, Hans Mezger è già fortemente coinvolto nel progetto Porsche F.1, con le saponette argentate mosse dall'8 cilindri piatto che si toglierà la soddisfazione di vincere un Gp iridato in Francia, a Rouen nel 1962, con Dan Gurney. Solo due anni dopo, a 34 anni d'età, Hans Mezger viene nominato responsabile per Ricerca & Sviluppo di tutti i motori da corsa della Porsche.
Nato il 18 novembre 1929 a Besigheim, nella regione del Baden-Wurttemberg e laureato con lode all'Università tecnologica di Stoccarda nel 1956, viene subito assunto dalla Porsche, marchio che adora attratto dalle linee della 356. Inizia con un'esperienza al servizio di Ernst Fuhrmann per lo sviluppo del motore Type 547, curando e risolvendo i problemi di distribuzione di quest'ultimo.

Papà del Flat Six della 911

Poi, appunto, tocca all'8 cilindri piatto type 804 di F.1, di 1500 cc, che progressivamente supera i suoi due grandi problemi, ossia le severe vibrazioni nella sterzata in caso di frenata e la scarsa potenza che si estrae dall'unità raffreddata ad aria.
Un nuovo disegno delle camere di combustione e una modifica all'assetto della monoposto sembrano poter risolvere tutto, ma poi arriva la decisione della Casa madre di stoppare il programma, per concentrarsi sulle gare Sport.
E da lì prende forma la leggenda di Hans Mezger, che va di pari passo con la storia. A cominciare dallo sviluppo dell'unità propulsiva della Porsche 911S, il mitografico Flax Six, il sei cilindri boxer, che diventa l'anima di una macchina e di un concetto che rasentano l'immortalità fungendo da capofamiglia a derivazioni motoristiche che fanno la storia delle corse e dell'auto.
E dal Flat Six si arriva al Flat 8 della prima Porsche 908, che è in effetti un 6 cilindri a quattro camme, con due cilindri in più. Tutto questo, uscendo dalla tecnologia ed entrando nelle questione di politica sportiva, significa una cosa molto semplice: tramite Mezger, la Porsche smette d'essere la regina delle vittorie di classe e alla fine degli Anni '60 vira decisamente verso la sfida delle sfide, ossia quella di diventare la più forte in assoluto nelle competizioni endurance, raccogliendo l'eredità di Ferrari e Ford.

La Porsche 917, l'arma assoluta

La Porsche 917 diventa la prima vettura da corsa della quale Hans Mezger ha responsabilità totale. Dai 540 cavalli della prima versione a 4500 cc si arriva ai 600 del motore portato a 5 litri in versione 1971. E a vederla, fa sembrare tutte le sue concorrenti appartenenti a una generazione superata, anche se le prime esperienze in pista raccontano di un bolide in-



domabile quanto semi-inguidabile. Ma ben presto, tramite anche il lavoro del team di John Wyer, la 917 viene domata e addomesticata e dal 1970 in poi arrivano i trionfi da mito, a partire dalla vittoria alla 24 Ore di Le Mans e ai successi nel Mondiale marche, che diventa sempre più terreno di caccia, con due titoli vinti. Bella, superbamente iconica e estrema, la 917 sta alla sua epoca ed è un'opera arte, così come la 330 P4 di Forghieri incarna l'era precedente.
E quando, per motivi regolamentari, la 917 viene bandita dall'endurance, eccola rientrare in gioco grazie all'adozione del turbo, a dare nuova linfa.

Linfa alle creature di Mezger: il turbo

La 917/30 Spyder turbocompressa nel la Can-Am 1973, data in gestione al team Penske, arriva a erogare 1200 cavalli con 5,4 litri di cilindrata dal suo 12 cilindri boxer. Poi la crisi petrolifera mondiale rompe le uova nel paniere, ma il seme è gettato e sempre nel 1973 la Casa tedesca presenta la prima 911 Turbo al salone internazionale di Francoforte.
E Mezger sa anche stare al gioco, se è vero che nell'agosto 1975 insieme al direttore tecnico Ernst Fuhrmann dà vita a un tour promozionale alla volta di Columbus, nell'Ohio, per incantare tutta la stampa specializzata e non degli Stati Uniti, mostrando le meraviglie della vettura.
Morale della favola, a metà Anni '90, quando Mezger va in pensione, e pure i motori 911 raffreddati ad aria sono lì per dire ciao, la cifra delle 911 vendute parla di 30mila unità turbo.

BOLIDI DA ANNI MITICAMENTE RUGGENTI
Due vanti di Hans Mezger: sopra la Porsche 917 che monopolizza nell'endurance l'inizio degli Anni '70. In basso la Porsche F.1 che con Gurney vince il Gp di Francia 1962, spinta da un motore concepito dal progettista tedesco

Il re dell'endurance e le sue regine

C'è poi un ventennio intero, dal 1975 al 1994, in cui i propulsori voluti e pensati da Hans Mezger diventano espressioni di un'intera civiltà dell'endurance, dominando letteralmente la scena e dando vita, anima e cavalli vapore alle macchine da corsa più belle, potenti e amate dell'era, ovvero dalla 936 Sport Prototipo alla 935 Silhouette (col Flat Six turbo portato da 2,1 litri ai 3 litri tipici della 935), per arrivare alla famiglia delle 956/962 che colonizzano a ripetizione mondiale endurance Gruppo C e Imsa.
E se a Indianapolis il progetto non fa faville, anche e soprattutto per il protezionismo delle autorità ame-







ricane che tarpano le ali alla Interscope di Ted Field con Danny Onfagais al volante, il progetto del 2,65 litri viene opportunamente riciclato e adattato alla formula Consumo delle nuove gare di durata degli Anni '80, ovvero il celeberrimo Gruppo C, che i motoroni di Mezger, appunto, domineranno.

La sfida in F.1

Ma Mezger, proprio a inizio Anni '80, ha un tarlo in testa. Croce e delizia dei suoi trionfi, è sempre stata una certa dominanza quasi monopolista Porsche nell'endurance, raramente attaccata da sfidanti spaventosi, specie nell'ultimo periodo. No, ci vuole qualcosa di diverso per chiedere bene il cerchio. E finalmente nell'agosto 1981 il nuovo boss della McLaren International Ron Dennis approccia i vertici Porsche per commissionare il progetto di un nuovo motore turbo, in grado di sostituire il celeberrimo Cosworth 8 cilindri e dare vita a un nuovo ciclo vincente.
Tornare in F.1, là dove tutto era cominciato, per propiziare un ciclo turbocompresso e battere tutti. Solo all'idea, Hans Mezger va in sollucchero e si mette al lavoro, anche se il motore sarà marchiato dalla Tag di Mansour Ojjeh, ossia il tramite economico e il vero finanziatore del programma.

L'avventura vincente Tag-Porsche 6 cilindri turbo

Il resto è semplicemente storia. Le McLaren-Tag Porsche, dopo un timido debutto sperimentale a fine 1983, a partire dall'anno dopo mostrano un potenziale terrificante, spopolando nel mondiale. Lauda spinto dala Mclaren-Tag Porsche vince il titolo 1984, il suo compagno di squadra Prost è iridato nel 1985 e nel 1986, per un totale di 25 Gp vinti. Il ciclo termina nel 1987 e resta nella storia come la prima, vera e indimenticabile supremazia pluriennale turbocompressa nella nuova era, iniziata nel 1977 dal debutto Renault, glorificata nel 1983 dal motore Bmw ma di fatto incarnata dal 6 cilindri Porsche di Mezger, prima che la Honda porti a compimento la sua civiltà tecnica nel biennio 1987-1988. Peccato solo che il parallelismo con Forghieri qui manchi un colpo, ma non certo a detrimento dell'ingegnere emiliano, quanto solo per la malasorte: se nel 1982 la sfortuna non avesse decimato la Ferrari e nel 1983 una benzina miracolosa non avesse elevato la Brabham-Bmw, mettendole ali ai piedi, Forghieri e Mezger sarebbero stati festeggiati insieme anche qui, a pochi mesi di distanza, ma tant'è.

MOMENTI DI MITO E DI GRAN GLORIA
Sopra a sinistra, Mezger con Lauda e, a destra, sullo sfondo con Niki, Prost e Dennis, con lui protagonisti del triennio magico 1984, 1985 e 1986 in F.1. In basso ancora Lauda e Prost in azione con la McLaren spinta dal turbo Tag-Porsche by Hans Mezger

Il flop e poi l'addio

Nel rapporto tra Mezger e F.1 non v'è l'addio in bellezza, ma un flop inatteso, quello del motore Porsche V12 aspirato, dato in fornitura alla Footwork per un triennio a partire dal 1991, il quale dopo tre Gran Premi è già sulla via dell'abbandono.
Il progetto era destinato all'endurance, l'unità è grassa, grossa, poco potente e affidabile e Alex Caffi, pilota Footwork insieme a Michele Alboreto, ricorda Hans Mezger ai Gran Premi ormai perennemente ammusato e deluso dalle circostanze.
Be', dai, fa niente. La sconfitta finale, così come accadde pochi anni prima al pugile Marvin Hagler, nulla toglie alle meraviglie create e mostrate.
Anzi, aggiunge un tocco infinitesimo di fallibile umanità al tutto, rendendo ancora più prezioso quanto ottenuto. Ossia tanto, praticamente tutto. ●







CON ALMENO 4 GARE D DISPUTARE PER ARRIVARE A QUOTA 7, DOVREMO ADATTARCI E NON C'È DA GESTIRE, DOVREMO EVITARE DI COMMETTERE MENO ERRORI DEL SOLITO

SEBASTIEN OGIER

Ogier con i piedi per terra

IL SEI VOLTE IRIDATO A CUORE APERTO: «SE ANALIZZIAMO LA SITUAZIONE È RISCHIOSO RIPRENDERE A CORRERE. SAREI FELICISSIMO DI POTER RIPARTIRE, MA NON VEDO ANCORA UNO SCENARIO IDEALE PER RICOMINCIARE. È OVVIO: QUESTO NON È UN MOMENTO FACILE PER I RALLY»

di Marco Giordo

Quella appena trascorsa è stata la settimana delle indiscrezioni, in attesa di diverse novità. Con il responsabile della sicurezza della FIA Adam Baker, che ha confermato che ad inizio luglio verranno rese note le linee guida da seguire nelle gare su strada, in pratica la "Covid-19 guide" per i rally. Si è poi rispolverata l'idea di una possibile sessione di test congiunta dei top team a Loutraki in Grecia, non facile da attuare. Ma è soprattutto sul fronte calendario iridato che si attendono novità. La Nuova Zelanda si candida già ad un ritorno iridato nel 2021 o al più tardi nel 2022, il Liepaja ha spiegato perché non è entrato in quello 2020, ma la vera news è che ancora non si sa esattamente quando verrà ufficializzato il rush finale di questa stagione. A breve, hanno detto i federali, ma quando ancora non è chiaro. Come già evidenziato da AS si partirebbe dalla new entry Estonia ad inizio settembre, con la Turchia anticipata di una settimana a metà settembre, l'altra new entry Ypres ad inizio ottobre, il Deutschland a metà ottobre, la Sardegna a fine ottobre e per terminare la dispendiosa trasferta in Giappone dopo metà novembre, molto osteggiata da alcune Case.

Si parla sempre più anche di un format ridotto delle gare, con le ricognizioni in programma il mercoledì e giovedì, shakedown il venerdì mattina, inizio del rally il venerdì pomeriggio ed un percorso totale di soli 250 km cronometrati di prove speciali, con il finale classico con la diretta della power stage in tv la domenica alle 12.



SEB VUOL CORRERE ANCHE NEL 2021

Sei titoli iridati conquistati in carriera, Sebastien Ogier guarda al futuro e pensa a prolungare ancora di una stagione la sua permanenza nel Mondiale Rally. Avrebbe voluto appendere il casco al chiodo alla fine di questa stagione, ma visto come sono andate le cose spinge per staccare un altro anno di contratto con la Toyota

Francamente però questa del calendario 2020 del mondiale rally sta diventando una storia infinita, perché a meno di due mesi e mezzo dalla probabile disputa del Rally di Estonia, nulla è stato ancora ufficializzato. Una scelta sotto questo aspetto diventata discutibile quella di questo stand-by ad oltranza di federazione e promoter, perché nessuno (team, piloti ed addetti ai lavori) può ancora pianificare con certezza nulla, ad una sessantina di giorni dalla data di potenziale ripresa. E siamo a luglio! Il Covid-19 è un nemico invisibile difficile da combattere, ma non è rimandando ad oltranza le decisioni che si può andare avanti. «Il Rally di Finlandia – ha dichiarato Jari-Matti Latvala - è stato annullato perché alla fine non si è riusciti a trovare un accordo tra gli organizzatori, il promoter e la federazione per ridurre parzialmente (si parla del 20% ndr) i costi fissi della gara. Bisogna che tutti siano coinvolti, anche e soprattutto le case costruttrici, ma in questo momento dopo la crisi del Covid-19 se tutti indistintamente non si rinuncia a qualcosa non si va avanti. Bisogna rivedere gli accordi, rimodularli, perché chissà quando torneremo a correre come nel recente passato. Io per il momento aspetto, troppe incertezze, tornerò a gareggiare nel Wrc solo nel 2021, ho deciso così di comune accordo con i miei sponsor».

Parla Ogier

Chi è tornato con piacere al volante della sua vettura da rally è invece Sébastien Ogier, che dopo la vittoria messicana ha provato con gran felici-



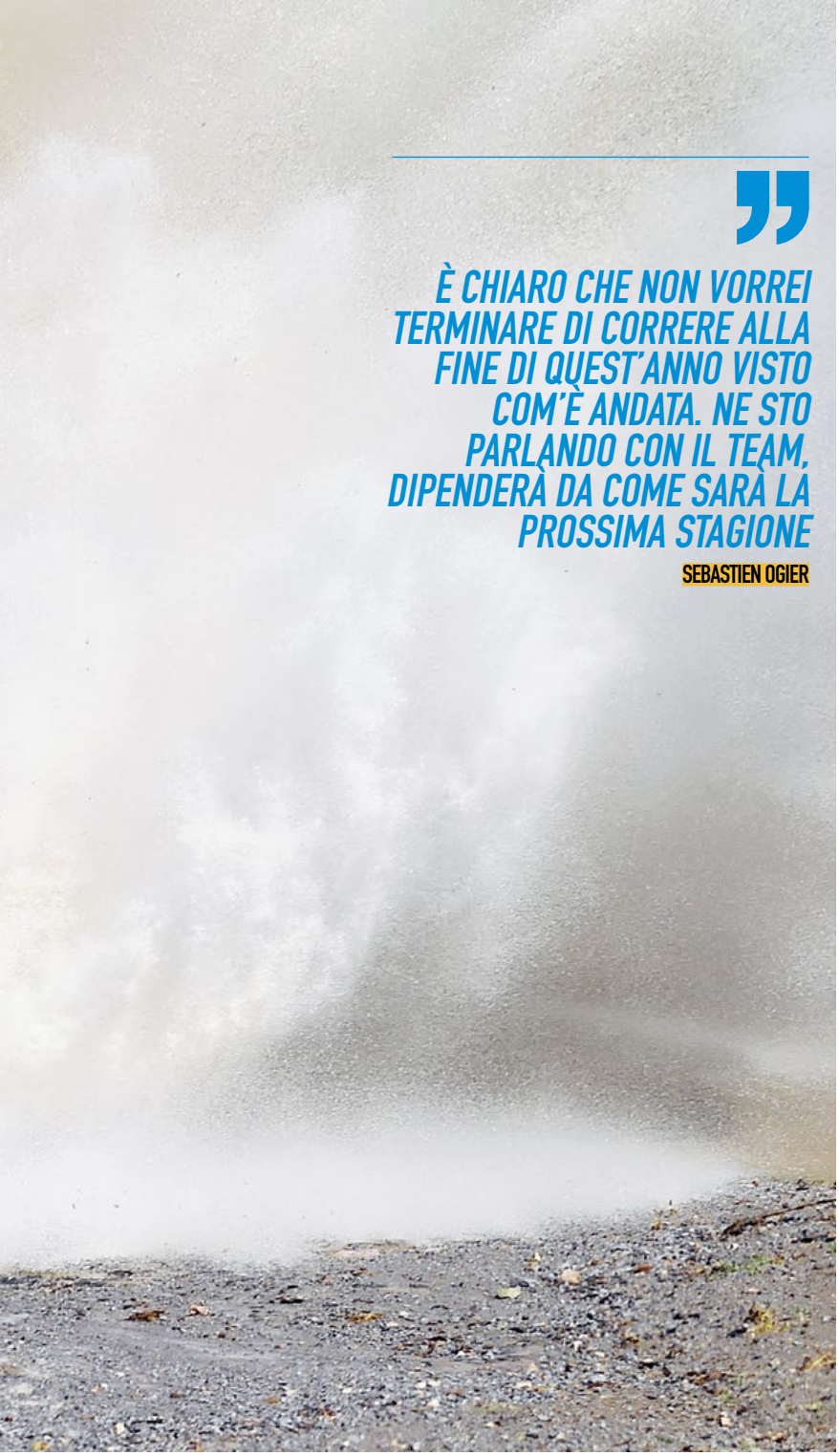
tà dopo oltre tre mesi di stop la sua Yaris, in una sessione di test Toyota svoltasi una decina di giorni fa in Finlandia. Il sei volte campione del mondo ha spiegato tante cose, anzitutto come ha passato questo stop dovuto alla pandemia insieme a sua moglie Andrea e suo figlio Tim restando con la sua famiglia. *«Non è stato un periodo tutto negativo* - ha commentato -. *Nella vita di tutti i giorni abbiamo avuto infatti anche molti momenti piacevoli. Abbiamo ritrovato la vita in famiglia, apprezzato le cose semplici ma soprattutto pensato alla nostra salute. E vedendo tanta gente soffrire, capire quanto è importante godere di ottima salute. Aspettiamo di sapere come riprenderà la nostra vita e la nostra stagione agonistica, con questo calendario bizzarro che, a questo punto, aspettiamo venga fuori presto».*

- E proprio di questo volevamo sapere. Come vede questo calendario di fine stagione 2020?

«Sono rimasto molto sorpreso che non abbiamo avuto molte informazioni in tutto questo periodo e che, per quello che ne so, sia la FIA che il Promoter hanno comunicato poco con i team. È incredibile, perché era questo un momento in cui sarebbe stato giusto essere tutti più uniti. Adesso ho la sensazione che molti vogliano fare i rally con il pubblico come prima, ma la vita è cambiata. Abbiamo visto cosa è successo di recente a Novak Djokovic. Credo sia difficile vedere le cose come prima con tutto quegli spettatori sulle speciali. Penso che non sarà facile correre

DOPO TRE ROUND SEB E LEADER NEL MONDIALE

Con tre gare già andate in scena nel 2020 (Montecarlo, Svezia e Messico), Ogier è al comando del Mondiale con 62 punti frutto di una vittoria, un secondo posto e una quarta piazza. Il primo dei suoi inseguitori è il suo compagno di squadra Evans che ha messo in saccoccia 54 punti



> **È CHIARO CHE NON VORREI TERMINARE DI CORRERE ALLA FINE DI QUEST'ANNO VISTO COM'È ANDATA. NE STO PARLANDO CON IL TEAM, DIPENDERÀ DA COME SARÀ LA PROSSIMA STAGIONE**
>
> SEBASTIEN OGIER

come in passato, vista anche la normativa sanitaria che dovremo osservare. Francamente io sono molto pessimista, vedremo come si ripartirà».

- Ha quindi paura di un nuovo stop?

«Se analizziamo la situazione è rischioso riprendere a correre. Guardando la situazione nel mondo intero, abbiamo visto cosa è successo e quanti focolai ci sono ancora in giro. Anche per come i singoli paesi hanno combattuto in maniera eterogenea la pandemia. Sarei felicissimo di poter ripartire, ma non vedo ancora uno scenario ideale per ricominciare. I concetti sanitari saranno importanti, non sappiamo ancora come saranno applicati nei rally e come verrà gestito il pubblico. Molti sport hanno pianificato test per gli sportivi e gli addetti ai lavori, nei rally non c'è stata invece ancora una pianificazione, come ad esempio è successo in F.1 e nel DTM, dove si è lavorato molto più profondamente a riguardo».

- Sarà un finale sprint visto il nuovo format più corto delle gare?

«Penso che questa non sia una cattiva idea vista la situazione attuale dei team in cui bisogna risparmiare quanto più possibile. Bisogna essere realisti, stare fuori un giorno in meno in questo momento economico difficile, è un risparmio importante per i team».

- Sarà tutto più complicato a livello tattico viste le poche gare a disposizione?

«Sì o no. Non ci sono piani reali, in questo momento c'è poco da dire. Cambierà qualcosa ma con almeno quattro gare da disputare per arrivare a quota sette, dovremo adattarci e non c'è da gestire, bisognerà solo evitare di commettere molti meno errori del solito».

- Per il Wrc 2021 è fatta per il rinnovo?

«È chiaro che non vorrei terminare di correre alla fine di questa stagione visto com'è andata. Ne sto parlando con il team, dipenderà però anche da come sarà la prossima stagione, e come sarà il prossimo campionato. Vedremo che tipo di campionato avremo nel 2021 in base a quanto deciderà la FIA, e poi ci penseremo e decideremo».

- Una prima bozza del calendario 2021 è già uscita?

«Onestamente aspettiamo di capire cosa succederà quest'anno, e poi vedremo quante gare ci saranno. Prima c'è il 2020. Il 2021 è ancora lontano per parlarne».

- Lo sviluppo della Yaris Wrc 2021 è stato fermato?

«Sì. È stato bloccato tutto purtroppo, a causa della pandemia».

- Come vede il futuro della specialità nel 2022, quando arriverà l'ibrido?

«Questo non è un momento facile per i rally, tutto si è complicato nel corso dell'anno. Speriamo bene per tutti». ●

Calendario quasi fatto

Il calendario è sempre l'argomento clou del momento, i giochi sembrano comunque quasi fatti. L'Estonia riaprirebbe le ostilità, con la Turchia che insiste con il Promoter per correre, nonostante i recenti focolai nel paese anatolico, ma che non ha ancora accettato di anticipare la sua gara di una settimana bloccando tutto, perché Ypres chiede due settimane di tempo per prepararsi. Sul resto non dovrebbero esserci problemi, anche se in pochi credono che si correrà in Giappone. Questo è il probabile nuovo calendario del mondiale rally 2020, con sei gare suddivise in soli 80 giorni:

ULTIMA IPOTESI DI CALENDARIO	
Estonia	3-6 settembre
Turchia	17-20 settembre
Ypres	1-4 ottobre
Germania	15-18 ottobre
Italia-Sardegna	29 ottobre-1° novembre
Giappone	19-22 novembre

Monomarca
istruzioni per l'uso

È TEMPO DI RIPARTENZA ANCHE PER I TROFEI DI MARCA. ANDIAMO A SCOPRIRE COME SI STA PREPARANDO E QUALI SONO I PROGRAMMI PER LE VARIE CASE



Tempo di ripartenza, anche per i Trofei di Marca. In questo surreale inizio di estate, fatto ancora di attesa, di speranza e pure di qualche timore, pare di vivere un dilatato e mai finito inverno delle corse. Programmi da definire, regolamenti da riscrivere, calendari da ridisegnare per far ripartire le corse su strada dopo lo stop imposto dall'emergenza Covid. Rimettere in moto tutto il movimento – si sapeva – sarebbe stato assai più difficile che fermarlo. Eppure, grazie al costante lavoro di tutti, grazie alla passione e alla voglia di crederci sempre, sta accadendo. Anche per i Trofei promossi dalle case, che pur dovendo

di Daniele Sgorbini

gioco forza vivere una stagione diversissima da come si immaginava sino a qualche mese fa, sono comunque pronti a riaccendere i motori. In alcuni casi con premi ridotti, in altri con formule riviste. Ma sono ancora lì, pronti a dare a chi continua a credere in questi progetti, le possibilità di sfidarsi ad armi più o meno pari.

TROFEO PEUGEOT

Giunto alla sua quarantunesima edizione, il Trofeo Peugeot è il più longevo tra quelli che si disputano all'interno dei rally italiani. Anche l'attività del Leone è stata messa duramente alla prova



dal lockdown imposto per il nuovo Coronavirus, ma nonostante tutte le difficoltà del momento, il Trofeo Peugeot 2020 si disputerà, anche se con una formula rivista rispetto a quella comunicata a inizio anno. La serie principale resterà il Peugeot Competition Top, ambientato nel Cir e riservato alle collaudatissime Peugeot 208 R2 (vettura che in Italia nel 2019 ha collezionato ben 833 partenze!). Scende il numero di gare valide: quest'anno saranno quattro, non si partirà dal Rally di Roma, ma il primo appuntamento per i trofeisti sarà a scelta tra il Ciocco e il Targa Florio. La stagione proseguirà poi con tre gare uguali per tutti: Sanremo, Due Valli e Tuscan Rewind. Tra i protagonisti già annunciati ci sarà sicuramente Davide Nicelli, che parte con la chiara ambizione di scrivere il suo nome nell'albo d'oro del Trofeo e che durante l'anno ha intenzione di mettere pure le ruote sulla terra per ampliare il suo bagaglio di esperienza. Confermati, in questo caso, i premi di gara, mentre il premio finale per il vincitore non sarà più una stagione nello Junior Team ufficiale ma 10.000 euro e una dotazione di 8 pneumatici da competizione Pirelli. A proposito: lo stop ai programmi ufficiali di Peugeot Italia (come noto sia Crugnola con la C3 R5, sia Andreucci con la nuova 208 R4 correranno privatamente con il team di Fabbri, ndr) ha di fatto chiuso la porta a Michele Griso e Giacomo Guglielmini, rispettivamente primo e secondo classificato nel Competition Top 2019, che avrebbero dovuto essere schierati al via di Ciocco e 1000 Miglia, se la stagione fosse cominciata come da programma. Confermato anche il Peugeot Competition Pro, che trova casa nell'IRC e che prevede in calendario tre gare: Casentino (primo rally in Italia dopo il blocco totale), Bassano e Appennino Reggiano. Anche in questo caso sono confermati i premi di gara, così come la struttura dei punteggi inizialmente svelata, con punti di gara, punti per la power stage e un ulteriore bonus calcolato in base al numero di partecipanti. Avendo però ridotto il numero delle gare, non ci saranno scarti. Si correrà anche nel Regional Rally Club, riservato alle Coppe di Zona e nel quale possono correre, oltre alle Peugeot 208 R2, anche tutti gli altri modelli della casa francese. In questo caso in palio premi in pneumatici per il vincitore di ogni zona con almeno tre gare disputate, oltre a un premio finale messo in palio al Rally di Como per i trofeisti che potranno accedere alla finale. Sì infine anche al Trofeo Raceday, che come noto ripartirà l'8 e 9 agosto prossimi con il Rally Città di Arezzo – Crete Senesi e Valtiberina.

NICELLI IN POLE NEL TROFEO PEUGEOT

Nel Trofeo Peugeot, Nicelli, sopra in azione al Rally del Friuli 2019, punta senza mezzi termini al bersaglio grosso

TROFEO SUZUKI

Una storia che dura in Italia dal 2008 e che non si interromperà nemmeno in questa stagione così difficile. La Suzuki Rally Cup edizione 2020 si farà, anche se con un format necessariamente rivisto e diverso, adattato alla nuova struttura di calendari e campionati. Non ci saranno più, come d'abitudine, i due gironi legati rispettivamente al Cir e al CiWrc, ma un unico campionato: «*Abbiamo dovuto gioco forza adattarci alla nuova situazione* – spiega Massimo Nicoletti, coordinatore dei Trofei per la casa giapponese – *e per questo siamo stati costretti a ridisegnare il calendario*». Inizio della stagione del Suzuki al Rally di Alba, valido per il Campionato Italiano Wrc e poi spazio alle gare del Tricolore Assoluto, con Ciocco, Targa Florio, Sanremo e Due Valli, prima del Rally di Como che chiuderà la stagione ma che non sarà più una finalissima come accaduto l'anno passato, bensì un rally come tutti gli altri. Dunque sei gare valide, con uno scarto. Ancora Nicoletti: «*Per noi si tratta di una sorta di ritorno al passato, perché la prima edizione del Trofeo iniziò nel 2008 proprio ad Alba. Anche allora, come quest'anno, prevedeva sei*



> ABBIAMO CERCATO DI DISEGNARE UN REGOLAMENTO CHE VADA INCONTRO ALLE ESIGENZE ATTUALI DEI NOSTRI PILOTI
>
> GUGLIELMO GIACOMELLO

gare e nessun coefficiente o altre strane alchimie. Abbiamo scelto di evitare Roma come prima gara perché per alcuni dei nostri sarebbe stata obiettivamente molto difficile. Quest'anno abbiamo al via anche due ragazzi neo patentati, meglio farli andare per gradi». Prima dell'emergenza Covid, la lista iscritti al Trofeo Suzuki era di circa 25-28 equipaggi. Numeri importanti che per molte ragioni non si riusciranno a replicare al via della stagione: «*Spero di averne al via almeno la metà* – ammette Nicoletti – *che con un girone solo starebbe comunque a significare un campionato bello combattuto. Abbiamo la fortuna di avere con noi uno zoccolo duro di piloti che sono anche proprietari delle vetture con cui corrono. Questi sono riusciti a confermare il programma, mentre altri che avevano contratti con noleggiatori e un budget legato alla presenza di qualche sponsor, in questo momento sono ovviamente più in difficoltà*». Oltre alla Suzuki Rally Cup, sta prendendo forma anche il programma per Simone Goldoni, che porterà al debutto la nuovissima Swift Hybrid. Il pilota valdostano è stato chiamato a sviluppare la vettura, che nell'idea dei promotori del Trofeo dovrebbe diventare l'auto del futuro nella serie. Realizzata sulla base del regolamento R1 Nazionale, la piccola ibrida monterà cambio e centralina elettronica di serie, ma avrà il differenziale autobloccante e un finale più corto. Il rimpianto vero è che né Goldoni né i piloti del Trofeo potranno andare alla caccia del Campionato Italiano R1, che durante la riscrittura dei regolamenti di settore post Covid è stato inspiegabilmente abolito: «*Dal mio punto di vista è stato un atto di cecità assoluta* – si sfoga Nicoletti – *hanno voluto istituire un campionato per i noleggiatori e al tempo stesso ne hanno cancellato uno dedicato ai piloti, che permetteva a tanti ragazzi di giocarsi un Tricolore a costi abbordabili. È una decisione che non comprendo e che purtroppo avrà anche delle ripercussioni su altri programmi che parevano definiti, perché un conto è correre per un titolo Italiano, un altro per una semplice Aci Cup*».

R ITALIAN TROPHY

A marzo, in piena emergenza Covid, Gugliemo Giacomello aveva praticamente deciso di gettare la spugna e di rinviare al 2021 la prima edizione del nuovo R Italian Trophy, la nuova serie organizzata dalla sua Sport Team Equipment per valorizzare le gare di zona. Invece, con la pubblicazione dei calendari, ecco la decisione di partire, anche per «*riconoscere il grande lavoro svolto dalla Commis-*

TROFEO RENAULT IN ATTESA DI CONFERMA

Guglielmo Giacomello, promotore dell'R Italian Trophy e del Trofeo Renault, ha definito i programmi della prima serie, mentre per quanto riguarda il monomarca della casa della Losanga ancora non è stato confermato

sione Rally nel ridisegnare un calendario gare per il secondo semestre del 2020». Dunque si correrà e si inizierà a farlo sin dalla prima gara in calendario, il Rally della Lana previsto a metà luglio. L'impalcatura generale del campionato è rimasta quella già nota, con la possibilità di correre in ognuna delle 9 zone in cui è divisa l'Italia da rally dei "nazionali" e con i due macro raggruppamenti di vetture. Nel primo sono ammesse le R5, le R4 e le R4 Kit, nel secondo trovano invece spazio le R3 e le R2. Visto il dimezzamento delle gare valide (delle 48 previste in origine ne sono rimaste a calendario 24, cui va aggiunto il Rally di Como che potrà essere considerato valido per ogni zona) gli organizzatori si sono visti costretti a ridurre il montepremi, passato dagli originari 71.000 euro complessivi agli attuali 28.000.

In compenso però le tasse di iscrizione sono state tagliate per ben due terzi, visto che ora per essere al via del 1° raggruppamento basteranno 200 euro (contro i 600 di prima) e appena 100 euro per iscriversi nel 2° «*Abbiamo cercato di disegnare un regolamento che vada incontro alle esigenze attuali dei piloti* – spiega Giacomello – *molti dei quali in questa stagione faranno fatica a trovare il budget necessario per correre tante gare. Così abbiamo deciso di lasciare aperta la possibilità di accedere ai premi anche con soli due risultati*». Con un calendario che per le note ragioni di forza maggiore ha dovuto essere riscritto e stravolto, è stato necessario anche mettere mano alla costituzione delle zone stesse.

Così, per offrire a tutti le stesse possibilità e considerando il caso di alcune zone che hanno solo due gare in calendario, si è deciso di rendere il Rally di Como valido per tutte. In più, per aiutare i piloti sardi che hanno in calendario solo il Rally Parco Geominerario, si è deciso in accordo con Aci Sport di includere nella 9ª zona del Trofeo anche il Rally Aci Lucca e il Rally di Pistoia. Da notare che in questo Trofeo si può correre con qualunque marchio di pneumatici, così da poter cumulare premi e punti anche per altre serie. Nel 1° raggruppamento alla fine verranno premiati i primi tre punteggi, con 7.000, 5.500 e 4.000 euro, mentre nel 2° raggruppamento ai primi tre andranno rispettivamente 4.000, 3.500 e 2.500 euro. Interessante l'ulteriore premio da 1.500 euro per il migliore tra gli R2, che potrebbe così potenzialmente portarsi a casa 5.500 euro in totale a fronte di una spesa per l'iscrizione di appena 100 euro. Giacomello è anche il promotore dei Trofei Renault Rally in Italia, nei quali quest'anno avrebbe dovuto fare il suo debutto la nuova Renault Clio R1 (o R5, secondo le nuove denominazioni).

Se il Trofeo in pista è confermato, per quello dedicato ai rally al momento di scrivere non vi erano ancora certezze. Se saltasse sarebbe un gran peccato: i team che avevano opzionato le vetture (in tutto una decina quelle pre-ordinate) hanno confermato gli ordini e le prime Clio dovrebbero arrivare in Italia entro la fine di luglio, una data comunque utile per allestire un programma nella restante parte di stagione. Anche Giacomello ha però più di una perplessità sull'abolizione del Tricolore R1: «*Per noi sarebbe stato comunque un anno di transizione, la Clio nuova non l'avremmo avuta in tempo per le prime gare e quindi non avremmo potuto imbastire un programma per conquistare il campionato. Altri però lo stavano facendo e davvero non mi spiego perché l'Italiano R1 sia stato tolto. Mi auguro che sia una decisione figlia della situazione contingente e che venga rivista per l'anno prossimo*». ●

> ***ABBIAMO DOVUTO RIVEDERE IL CALENDARIO. E PER NOI SI TRATTERÀ DI UN RITORNO AL PASSATO VISTO CHE NEL 2008 LA NOSTRA AVVENTURA PARTÌ PROPRIO DAL RALLY DI ALBA***
>
> **MASSIMO NICOLETTI**



TROFEO SUZUKI SCATTA ALL'INIZIO DI AGOSTO

La stagione del Trofeo Suzuki scatterà in coincidenza con il Rally di Alba previsto in calendario per il prossimo 1-2 agosto. La gara piemontese aprirà le ostilità nel Tricolore CiWrc

Rallylegend lo show non si ferma

CONFERMATA LA DISPUTA DELL'EVENTO NELLA REPUBBLICA DEL TITANO. PREVISTA ANCHE LA PRESENZA DEL PUBBLICO NELL'APPUNTAMENTO IN PROGRAMMA DALL'8 ALL'11 OTTOBRE

di Leo Todisco Grande

In tempi di Covid 19, organizzare un evento motoristico è un vero atto di coraggio. Con la spada di Damocle dell'andamento di una pandemia, che confonde anche tanti esperti virologi, e con il motorsport, ad oggi, a porte chiuse per il pubblico, conservare a calendario un evento come Rallylegend, confermato nella sua tradizionale data dall'8 all'11 ottobre prossimi, è più di un atto di fiducia. Perché una manifestazione di respiro internazionale, che vive soprattutto per, e con, la strabordante folla dei suoi multicolori spettatori di tutta Europa ed oltre, non vorrebbe fare a meno di questo elemento portante. La speranza è che, da qui ad ottobre, le misure restrittive del Governo per l'accesso del pubblico allentino la morsa.

Per permettere a Rallylegend di andare in scena come sempre. O almeno quasi.

La decisione, non facile e presa al termine di una lunga riflessione, prevede dunque che la edizione numero diciotto di Rallylegend si farà. E pare proprio che quest'anno, più di sempre, tanti appassionati, campioni e piloti ne sentano quasi il bisogno. Testimonianza di ciò i profili social ufficiali di Rallylegend e le tante pagine dedicate, sempre attivissime da una edizione all'altra, che, anche nel periodo acuto della pandemia Covid 19, hanno mostrato



Foto Evolvency

RIPARTITA LA MACCHINA ORGANIZZATIVA

La macchina organizzativa di Rallylegend edizione 2020 ha iniziato a girare a pieno regime in vista della sfida che a ottobre, come ormai da buona tradizione, regalerà spettacolo nella Repubblica di San Marino



grande vivacità, raccogliendo i desideri e l'affetto di centinaia di migliaia di appassionati e la spinta a non mollare.

«*Proprio così* - conferma Paolo Valli, anima istituzionale di Rallylegend, nonché Presidente FAMS, la federazione dei motori sammarinese - *siamo stati piacevolmente e costantemente subissati da richieste e da amichevoli incitamenti a mettere in scena Rallylegend. Ancora di più durante i pesanti mesi di pandemia. Abbiamo valutato a lungo il da farsi, alla luce delle tante restrizioni e degli obblighi che comporta organizzare un evento internazionale come Rallylegend, in ossequio alle disposizioni governative in tema di contenimento e gestione della emergenza epidemiologica da Covid-19. Tutto questo, soprattutto, in attesa di normative e regole più definite per lo svolgimento delle corse su strada. Risolutivo, per decidere di tentare l'impresa, è stato anche l'appoggio che il Governo della Repubblica di San Marino e i nostri sponsor ci hanno rinnovato per l'occasione*».

Il format e i contenuti di Rallylegend 2020, saranno mantenuti, quanto più possibile, fedeli a quelli consueti, senza rinunciare agli eventi, agli incontri e le celebrazioni all'interno di Rallylegend Village, ridisegnato sulle normative antivirus.

«*Mancano più di tre mesi alla data di Rallylegend* - spiega Vito Piarulli, vulcanico "creativo" dell'evento sammarinese, che ha "inventato" insieme a Paolo Valli - *ed abbiamo, nei giorni scorsi, stilato un programma provvisorio della "quattro giorni" in terra di San Marino. Suscettibile di variazioni, ovviamente, in base agli sviluppi legati alla lotta alla pandemia, ma intanto abbiamo confermato il Legend Show, rivisto e corretto, al giovedì sera, mentre venerdì 9 ottobre ci sarà la partenza della prima tappa del rally. Il giorno successivo la seconda tappa della gara, con chiusura la domenica, con la terza giornata e l'arrivo finale. Come sempre, stiamo mettendo a punto gli attesi eventi che animeranno il Rallylegend Village, con grandi ospiti, celebrazioni importanti e i campioni a disposizione del pubblico, nel pieno rispetto delle normative anti-virus. La presenza del pubblico, proveniente da tutta Europa ed oltre, vero cardine di Rallylegend, sarà disciplinata e regolamentata in base all'evolversi della situazione e delle disposizioni emanate dal Governo Sammarinese*». Staff di Rallylegend al lavoro e dita incrociate. La "festa dei rally" sammarinese sarebbe una bella ciliegina sulla torta su una stagione rallystica "rivisitata" che, a breve, andrà a riprendere, anzi ad iniziare. Tra tanto entusiasmo, voglia di gare, impegno di tutti e la speranza che l'incubo virus diventi un brutto ricordo. ●

> **NEL PIENO RISPETTO DELLE NORMATIVE ANTI-VIRUS STIAMO METTENDO A PUNTO IL NOSTRO PROGRAMMA**
>
> VITO PIARULLI



Mini Challenge la prova del nove



di Dario Lucchese

LA NONA EDIZIONE DEL TROFEO CHE VEDE PROTAGONISTE LE JOHN COOPER WORKS 3 PORTE IN DUE DIFFERENTI VERSIONI È PRONTA È SULLA RAMPA DI LANCIO. IL VIA DAL MUGELLO IL 19 LUGLIO

Ancora tre settimane e si riparte. Il Mini Challenge Italia ha presentato ufficialmente quella che sarà la nona edizione del monomarca che vede protagoniste le John Cooper Works 3 porte in due differenti configurazioni e che si disputerà negli stessi weekend in abbinamento con i campionati Aci Sport. Cinque gli appuntamenti ed il via dal Mugello il 19 luglio. Una serie in costante crescita: dalle 16 vetture del 2016 si è passati alle 23 unità dello scorso anno, che ha rappresentato un record. Non cambia il format, con le due gare di 25' più un giro per ciascuno dei round in calendario precedute da un turno unico di qualifica da mezzora e due sessioni di prove libere, ognuna della durata di 25'. Ma c'è una novità, di cui avevamo già parlato a febbraio. Quest'anno verrà difatti inaugurata la Mini Challenge Academy. Un campionato nel campionato rivolto agli under 25 che correranno con le vetture Lite da 231 Cv (contro i 265 della Pro) per la prima volta tecnicamente monogestite dalla Promodrive che fa capo a Stefano Gabellini. Una formula semplice, che prevede la presenza in pista di esperti tutor il cui compito sarà quello di seguire passo per passo i più giovani. «*La nostra parola d'ordine è continuità* - afferma il direttore di Mini Italia, Stefano Ronzoni - *Ripartiamo con gli stessi ingredienti di sempre, che sono quelli che caratterizzano il nostro brand: passione, sfida, potenza e performance. Ma soprattutto il coinvolgimento di chi partecipa, dei nostri piloti, dei clienti e degli appassionati. Nonostante il difficile periodo, abbiamo voluto portare avanti questo progetto con il coinvolgimento dei concessionari*». Mini Milano e Mini Roma hanno deciso di promuovere, insieme a Mini Italia, il progetto della "Academy" offrendo ai giovani piloti la possibilità di accedere al campionato ad un prezzo agevolato. Il primo classificato della Mini Challenge Academy, oltre a concorrere al montepremi del campionato Lite, riceverà una John Cooper Works in comodato d'uso gratuito per sei mesi. A proposito di montepremi, oltre a quello previsto

C'È ANCHE LA NOVITÀ DELL'ACADEMY

È stata presentata l'edizione numero 9 del monomarca che quest'anno presenta anche la novità del Mini Challenge Academy che è rivolto agli under 25 che correranno con le vetture Lite da 231 cavalli

per ciascuna gara, ai primi tre del campionato Pro andranno nell'ordine 6000, 4000 e 2000 euro (3000, 2000 e 1000 euro il "bottino" della Lite).

Mini Challenge Edition

In occasione della presentazione del Mini Challenge Italia 2020, è stata anche svelata la nuova John Cooper Works Challenge Edition. Prodotta in edizione limitata di soli 35 pezzi, questa vettura esclusiva è basata sulla carrozzeria 3 porte ed esalta il carattere racing di Mini, con dei tratti stilistici che richiamano la storia del brand britannico nel motorsport. Un simbolo che lega il presente ad un passato glorioso, quello che richiama alla mente le tre vittorie ottenute al Rally di Montecarlo negli anni '60. Lo scorso anno fu Charlie Cooper a onorare questo connubio, prendendo parte all'ultimo appuntamento di Monza con la vettura numero 37. Sulla portiera della John Cooper Works Challenge Edition è riportata una numerazione che indica la serie limitata, dall'1 al 37 appunto, escludendo il 13 e il 17. In totale saranno disponibili quindi 35 unità più la 00 di Bmw Italia. Ogni cliente avrà il suo nome apposto sul finestrino posteriore del lato guidatore, come nelle vetture che partecipano al campionato. Diverse le personalizzazioni, anche per ciò che riguarda gli interni. Il prezzo è di 43.900 euro che include, oltre alle personalizzazioni stesse, una ricca dotazione di serie offerta con vantaggio cliente sul prezzo di listino di 4.390 euro.

UNA SFIDA IN CINQUE APPUNTAMENTI	
19/7	Mugello
2/8	Misano
30/8	Imola
20/9	Vallelunga
18/10	Monza



Faggioli e Merli hanno aperto il 2020

I DUE CAMPIONI EUROPEI RIMASTI... SENZA EUROPEO DOPO L'INUSUALE ESORDIO STAGIONALE IN CROAZIA FANNO IL PUNTO DELLA SITUAZIONE NEL CONTESTO DI UNA SPECIALITÀ SEMPRE VIVA

di Gianluca Marchese

Chi vince (Christian Merli) e chi fa il record (Simone Faggioli). Dopo otto, lunghi mesi i due campioni europei rimasti senza Europeo, per quest'anno annullato dalla Fia insieme al Masters, si sono ritrovati a sfidarsi in Croazia, a Skradin, nella cronoscalata che il 21 giugno ha segnato la ripartenza, seppure ancora parziale e del tutto inusuale, del mondo delle salite. Un po' come la Trento Bondone ha cercato di fare da capofila per il riavvio del Civm, i due pluricampioni protagonisti dell'infinito duello che ha caratterizzato l'ultimo decennio della velocità in salita non hanno esitato di fronte alla prima, vera occasione di riaccendere i motori, motivandosi a vicenda e trascinando con sé altri sette piloti italiani fino alla località sull'altra sponda dell'Adriatico. Oltre al sospirato esordio stagionale dopo un periodo di grave emergenza sanitaria, il lockdown e la fase 2 con almeno la possibilità di svolgere un paio di test, a entrambi la gara croata ha dato la possibilità di provare su strada le ultime novità sui rispettivi prototipi. Ci sarà pure il covid-19, e nessuno dei due lo nasconde o sembra sottovalutarlo, ma Faggioli sulla Norma e Merli sull'Osella stanno affinando le armi per continuare a superarsi, sempre in attesa di capire come il 2020 delle cronoscalate evolverà davvero (e proprio quando questa edizione di Autosprint va in stampa potrebbe essere ufficializzato il nuovo calendario del Tricolore, naturalmente ridotto, sulla traccia della bozza riportata nel numero scorso).

Ripartenza

Sull'inedita prima sfida stagionale a Skradin hanno quindi pesato esperimenti, novità e prove che i due hanno deciso per questo primo weekend, ma è stato soprattutto un modo per rompere finalmente il ghiaccio, anche se è naturale che il tema ripartenza generale con tanto di qualche incognita sia ancora lì, bello caldo: «*Sono sempre stato fiducioso* - attacca Faggioli -, *in questi momenti bisogna essere positivi. Non posso nascondere i timori, perché non è mai facile quando vai a confrontarti con autorità come le questure o*



CHRISTIAN E SIMONE SEMPRE PROTAGONISTI

Nella prima gara stagionale disputata in Croazia a Skradin, Christian Merli e Simone Faggioli si sono presi tutta la scena. Il trentino ha conquistato la vittoria, mentre il toscano ha fatto segnare il record





le prefetture, però sta riaprendo tutto, discoteche e aeroporti compresi, perché non dovremmo noi? Possiamo tranquillamente mantenere il distanziamento. L'Aci ha lavorato molto bene cercando di fare il massimo per l'automobilismo, ora tocca alle altre istituzioni. Il nostro è uno sport all'aperto che si svolge in spazi ampi, con il rispetto delle regole le nostre gare si possono disputare senza problemi. Penso poi che da metà luglio si apra ulteriormente, anche se bisognerà sempre fare attenzione».Al campione fiorentino fa eco Merli, che rimarca un aspetto interessante, ovvero l'attuale importanza di una concreta unità di intenti e di non perdersi in piccoli egoismi: «*La fiducia non è mai mancata e ora speriamo di ripartire con le dovute cautele e senza lasciare nulla al caso. Bisogna farlo, altrimenti è durissima, c'è un indotto economico non indifferente. Riusciremo davvero in luglio/agosto? Non lo so, bisogna avere la capacità di mettere da parte l'orgoglio e le proprie ragioni e mediare con tutte le componenti* (federazione, organizzatori, piloti e team) *intorno a un tavolo. Fare gruppo il più possibile per trattare con autorità e città. Inutile fermarsi a piccoli bisticci. Capisco le difficoltà, ma vedo che a oggi* (25 giugno, ndr) *si stenta ancora a tirar fuori un calendario*».

Il Bondone

Forse pesa anche la vicenda del Bondone, classica che non ha ottenuto i permessi per lo svolgimento il 12 luglio e per la quale si spera ancora ci siano possibilità di effettuazione più avanti. Entrambi i campioni europei ne hanno seguito le sorti da vicino. Sensazioni e sentimenti si mischiano. Faggioli detiene un record storico (9' netti), l'ha vinta 10 volte e si dice sicuro che la Scuderia Trentina e il presidente Dalmeri non molleranno, per Merli è la salita di casa a lungo inseguita e finalmente conquistata nel 2018: «*Ce l'hanno messa tutta e mi è dispiaciuto molto* - commenta il pilota trentino -; *spero non abbiano perso l'energia per riprovarci, sarebbe un peccato, anche se sono rimasti molto delusi. Io ci spero ancora, di sicuro però questo stop ha creato un'onda negativa su altri organizzatori, ha rallentato un po' tutto*».

Emergenza e fase 2

Ma come Faggioli e Merli hanno vissuto il periodo di massima diffusione del covid-19 e della "non-primavera" delle cronoscalate, con annullamenti a ripetizione. Il pilota toscano racconta di una «*grande preoccupazione per quanto riguarda la salute, infatti ci siamo fermati presto: visto il rischio ci siamo tutelati il più possibile". Poi le cose han-*





no iniziato a migliorare "e per chi ha un team come il mio sono arrivate altre preoccupazioni, ma pure, un po' più avanti, degli spiragli di luce: abbiamo ripreso appena consentito cercando di portare a termine i lavori iniziati ed effettuato un veloce collaudo in pista a Cremona».

Anche Merli ha ripreso l'attività in circuito a Cremona, poi a Misano: «*All'inizio non avevo percepito la gravità della situazione, ma me ne sono reso conto in fretta e l'abbiamo vissuta con ansia perché la cosa spaventava. Purtroppo è stata più lunga di quanto si potesse immaginare. Non è stato facile restare chiusi in casa con quei bollettini di guerra che arrivavano... Appena possibile siamo tornati in pista per i primi test, sembrava quasi un miracolo, pur in circostanze molto diverse da quelle che avevamo lasciato, tra mascherine e tutto il resto...*».

La "tegola" europea

L'annullamento più cocente resta quello del Cem e del Fia Masters, ufficializzato dalla federazione internazionale a fine maggio. Si poteva aspettare almeno qualche settimana? A sentire i due campioni in carica è proprio su questo che avrebbero puntato. Di sicuro in una situazione tale è più difficile gestire e "far quadrare" una competizione internazionale rispetto a una nazionale. Ormai è fatta, in ogni caso, e fa ancora maluccio. Faggioli è chiaro: «*L'annullamento del Cem è una cosa negativa che mi è dispiaciuta molto. Una federazione internazionale in un momento del genere deve lavorare per tutelare piloti, team e organizzatori che si sono basati su un calendario europeo. È soprattuto un problema legato ai contratti, naturalmente. Si potevano trovare soluzioni diverse, visto che comunque ci saranno gare nazionali che si disputeranno*». Merli è quasi laconico: «*Siamo rimasti entrambi sbalorditi quando abbiamo visto l'annullamento dell'Europeo e addirittura di una Fia Masters programmato per metà ottobre... Il tutto sempre senza voler sottovalutare la situazione*».

Skradin (e Spalato!)

Meglio tornare all'attualità, insomma. Soprattutto alle gare che ci sono e, finalmente, a qualche aspetto tecnico e sportivo. Com'è stato, allora, ripartire dall'inedita partecipazione alla salita di Skradin? Aldilà del concordare sulla sorprendente location croata, con tanto di bilici parcheggiati a pochi metri dal mare, e sulla (prevedibile) calorosa accoglienza ricevuta, i racconti dei due piloti italiani si fanno più specifici e personali. «Di *sicuro* - esordisce Faggioli, secondo a fine gara dietro al rivale trentino ma autore del record del tracciato nella seconda manche - *non c'era la pressione di una finale di Civm a Pedavena! E' stata comunque una bella partenza. Prima di tutto ho ritrovato Christian ed è stato importante per avere un rife-*

NIENTE SFIDA SULLE SALITE EUROPEE

Campioni d'Europa ex aequo, Merli e Faggioli quest'anno non potranno dare la caccia al titolo continentale: il campionato, infatti, è stato cancellato



rimento. Gliel'ho pure detto che è un bene per entrambi se andiamo a correre insieme. Dovevo per forza testare delle soluzioni, ma nella prima manche non hanno funzionato. Poi è venuto fuori il record e di questo siamo contenti, non è stato semplice neppure per noitornare al volante dopo 8 mesi. Sulla Norma abbiamo apportato delle piccolissime evoluzioni aerodinamichee degli aggiornamenti meccanici, specie sulle sospensioni, più che altro legati alla sicurezza ma che speriamo aiutinopure a livello di prestazioni. Per il resto la M20 Fc è la stessa del 2019. Le novità per ora hanno funzionato e siamo stati più veloce di Christian, però vediamo, perché anche lui era alla prima gara». Già, la prima gara e "la paura che resti uno dei pochi ricordi del 2020, anche se spero di no", introduce Merli, che poi spiega lo stato d'animo iniziale e finale: «*Per noi piloti è stato come un miraggio tornare a correre in salita in una situazione più 'rilassata', visto anche che in Croazia hanno avuto un numero minore di contagi; è stato bello e poi siamo tornati a casa come i bambini il giorno di Natale*».

Le corse sono le corse, però, e l'aspetto competitivo ne resta il fulcro. Il campione trentino, vincitore assoluto a fine weekend, si è presentato a Skradin con diverse novità sull'Osella Fa30 e tra queste spicca il nuovo cambio, l'ultimo Sadev, sempre a 6 rapporti ma più leggero: «*Nel finale del 2019 Simone ha fatto un grosso passo in avanti. Dovevamo provare qualcosa. Abbiamo predisposto alcuni aggiornamenti sulle sospensioni e un po' sull'aerodinamica. Dopo verifica in pista dovevamo testare a livello meccanico anche in salita. Il nuovo cambio e un differenziale un po' diverso ci hanno portato a modificare le geometrie. Ora il retrotreno è più rigido e va ancora affinato il setup. La gara è andata bene, ma non ero al 100% con tutto, dobbiamo lavorare ancora un po' sulla messa a punto generale. Simone è andato molto forte nella seconda salita, speriamo che il Civm parta...*».



In attesa dell'Italiano, le loro strade con ogni probabilità si incroceranno di nuovo in Croazia, dove entrambi si ritroveranno l'11-12 luglio non lontano da Spalato, a Lecevica (Lechievizza), per la 23^ Nagrada Malacke Sv. Dujam, salita di 4100 metri in due manche. Non è che a fine stagione celebreremo un campione croato? ●



Interseries torna in pista

IL 4 LUGLIO A VALLELUNGA TORNA AD ALZARSI IL SIPARIO SULLA SERIE RISERVATA ALLE VETTURE DI STOCCARDA. LA PASSIONE SI INCONTRA CON IL PIACERE DELLA GUIDA IN CIRCUITO. SCOPRIAMO QUALI SONO TUTTE LE NOVITÀ PER LA STAGIONE 2020

Le vetture di Stoccarda tornano in pista a Vallelunga. L'autodromo romano ospita questo fine settimana, sabato 4 luglio, il primo degli appuntamenti della Porsche Club Interseries, nel cui calendario sono state anche confermate altre tre tappe: Misano (5 settembre), ancora Vallelunga (24 ottobre) e Mugello (15 novembre). La passione una volta di più si incontra dunque con il piacere della guida in circuito, per un evento riservato ai soci che si svolgerà in partnership con la nostra rivista ed il mensile Auto, oltre a vedere coinvolti i Centri Porsche di Roma. Ogni partecipante, esclusi quelli della classe Ladies & Rookies, ha la possibilità di potere girare per circa tre ore e mezza. Un open pit lane dalle 9 alle 11 vedrà fino a 30 vetture in azione contemporaneamente. Alle 14 e alle 15.30 toccherà nell'ordine ai piloti dei due gruppi A e B, con quest'ultimo che include le vetture che si sono rivelate più veloci nel corso della mattina. Spazio al divertimento, ma anche alla tecnica, quella teorica e pratica assieme. È stata infatti confermata la partnership con Porsche Experience ed i suoi istruttori, ognuno destinato a due soci. Il loro compito, oltre a effettuare il consueto briefing, sarà quello di analizzare il lavoro svolto al volante. Sarà disponibile anche l'hospitality, così come l'assistenza pneumatici di Michelin (preposta inoltre al montaggio delle coperture Michelin Pilot Sport Cup 2 e Pilot Sport Cup 2R per la pista e omologate per la strada, disponibili direttamente in circuito) e quella meccanica svolta dai Centri Porsche di Roma e Marrocco Motorsport. A proposito delle norme di sicurezza, sarà ammessa anche la presenza in auto di più di una persona, ma solo se entrambi gli occupanti indosseranno una mascherina e il passeggero sarà maggiorenne. ●

UNA SFIDA IN 4 ROUND

Sono quattro gli appuntamenti in pista sui quali si articolerà la stagione 2020 della Porsche Club Interseries. Si correrà due volte a Vallelunga e una volta sulle piste di Misano e Mugello



Fenici a tutto test



SUL CIRCUITO DI CREMONA IL PILOTA ROMANO, TESTIMONIAL DI AUTOSPRINT E AUTO, HA ESORDITO AL VOLANTE DELLA 718 GT4 DA 425 CAVALLI IN VISTA DEL VIA DELLA PORSCHE SPORT CUP SUISSE CHE MANDA IN SCENA IL PRIMO ROUND IL PROSSIMO 11 LUGLIO SULLA PISTA DI HOCKENHEIM

Sul circuito di Cremona Francesco Maria Fenici ha svelato i colori 2020 e ha esordito al volante della più evoluta 718 GT4 da 425 cavalli con la quale il prossimo 11 luglio prenderà il via della Porsche Sports Cup Suisse a Hockenheim.

Il pilota romano ha esordito al volante della Porsche 718 Cayman GT4 in versione 2020 effettuando una proficua giornata di test sul circuito di Cremona, dove ha potuto anche svelare la "livrea" e i colori per la stagione al via. Dopo il primo anno di corse con la GT4 Clubsport, il pilota romano ha scelto la nuova "arma" della Casa di Stoccarda, "più evoluta e potente" (ben 425 cavalli) rispetto alla precedente, per rilanciare la sfida nella Porsche Sports Cup Suisse.

Il test di Cremona con il team Amag First Rennsport ha permesso a Fenici di inaugurare la stagione e di "scoprire per la prima volta" su pista asciutta la vettura dei Centri Porsche Ticino in vista del primo round del monomarca in programma sul circuito tedesco di Hockenheim il 10-11 luglio.

Sempre coadiuvato da Max Busnelli nelle vesti di coach driver, il portacolori della FF Motorsport ha percorso "oltre 250 chilometri", utili a completare il programma di giornata e a raccogliere dati e riscontri cronometrici funzionali soprattutto per ottimizzare la messa a punto e prendere confidenza con la nuova Cayman. Fenici dichiara alla luce della prima uscita stagionale a Cremona: «*Era importante esordire in condizioni da asciutto con la nuova Cayman. La mattina abbiamo trovato un po' di traffico, nel pomeriggio meglio ma con temperature elevate e quindi pista un po' scivolosa, però nel complesso bene, abbiamo percorso tanti chilometri, oltre 250, lavorando a fondo e in sintonia con la squadra e con Max soprattutto su assetto e passo. Pur non avendo provato con pneumatici nuovi e quindi saggiato la prestazione pura, è stata una giornata proficua in vista dell'esordio in campionato a Hockenheim. Le differenze con la precedente GT4 sono molteplici. L'auto è molto più reattiva e l'aerodinamica si fa sentire di più, così come le sospensioni. Le sensazioni di guida sono più piacevoli, è una macchina da corsa professionale e siamo felici di averla scoperta*».

UNA NUOVA LIVREA ACCATTIVANTE

Con la 718 Cayman Gt4, con una nuova accattivante livrea, Francesco Maria Fenici è tornato ad assaggiare la pista e ora punta davvero in alto nella Porsche Sport Cup Suisse

Nel 2019 Fenici, pilota testimonial di "Autosprint" e "Auto", ha esordito nell'automobilismo e nel monomarca svizzero sorprendendo per competitività e vittorie messe a segno. Ora il 2020 lo porterà al confronto con i numerosi rivali della Porsche Sports Cup Suisse al volante di una vettura ancora più competitiva nella "classe maggiore" della Cayman Cup. Dopo l'esordio di luglio a Hockenheim, il calendario prevede altri quattro appuntamenti a Le Castellet, Imola, Mugello e Misano. ●



Ferrari SF90 F.1 Stradale

PRIMO TEST IN PISTA A FIORANO CON LA BERLINETTA A MOTORE IBRIDO CUGINA E DISCENDENTE DIRETTA DELLA ROSSA CHE NEL 2019 HA CORSO NEL MONDIALE. UNA SUPERCAR D'AVANGUARDIA

di Alberto Sabbatini

Vettel e Leclerc dovranno aspettare ancora qualche giorno per riaccendere i motori della loro F.1. Noi invece li abbiamo battuti sul tempo. E siamo già scesi in pista con una Ferrari ibrida. No, non la monoposto F.1, ma la Ferrari SF90 Stradale. La berlinetta a motore turbo ibrido che è la cugina e discendente diretta della F.1 dello scorso anno. La SF90 Stradale costa 430mila euro ed è la degna erede per fascino, tecnologia e prestazioni della F.1 2019 di cui porta lo stesso nome. Quella monoposto che aveva vinto tre Gp e stabilito nove pole si chiamava SF90, in omaggio ai 90 anni dalla fondazione della Scuderia Ferrari, avvenuta nel 1929. E così si chiama anche questa berlinetta due posti, che dalla F.1 eredita la tecnologia ibrida ma riadattata all'impiego stradale.

La SF90 Stradale è una vera supercar d'avanguardia. Perché si tratta della più potente auto da strada mai costruita in serie: il suo V8 turbo ibrido 4 litri sviluppa la bellezza di mille cavalli complessivi, di cui 780 erogati dal motore termico e altri 220 generati dai tre motori elettrici, per un totale appunto di mille cv. Una roba mostruosa. Pensate che la leggendaria F40 del 1987, la capostipite fra le supercar del Cavallino, di cavalli ne sviluppava "appena" 478. La metà di quella di oggi. Questa SF90 Stradale invece va ai di là di ogni precedente limite tecnologico mai raggiunto da automobili stradali. Mille cavalli significano 200 cv in più della Ferrari di serie più potente finora costruita (la 800 SuperFast) e oltre cento più della Porsche 918 Hybrid, la rivale più vicina fra le supercar. Questo per farvi capire quanto i tecnici di Maranello siano riusciti ad alzare l'asticella della performance.

Finora solo i collaudatori del Cavallino e i due piloti F.1 avevano potuto avere il piacere di assaporare il brivido dei mille cavalli della SF90 Stradale. Autosprint è stato uno dei primi a poter mettere le mani sul volante di questo "mostro". Impressioni? Ci ha lasciato a bocca aperta. Ci ha trasmesso sensazioni incredibili. Non solo di potenza e brutalità pura ma anche di grande maneggevolezza e facilità di guida. Anzi, se vogliamo è proprio la docilità complessiva nell'impiego su strada l'aspetto di quest'auto da 1000 cv che ci ha colpito di più durante il test. Perché da una Ferrari in un cer-

to senso ti aspetti comunque la cattiveria appena schiacci a fondo il pedale del gas. Ma non immagineresti mai invece che sotto il cofano di questa supercar si nasconda anche un carattere docile e pacato. È una Ferrari dalla doppia personalità. Come dr. Jekyll e mr. Hyde. Capace di bruciare lo 0-100 in due secondi e mezzo e di spingersi in piena velocità fino a 340 km orari, ma anche in grado, una volta modificata la mappatura di erogazione della potenza tramite il manettino sul volante, di marciare con delicatezza e senza strappi a bassa velocità. Anche in solo elettrico e nel silenzio più assoluto. Con la stessa facilità con cui guideresti una utilitaria.

Somiglianze tecniche con la F.1

Le somiglianze tecniche fra berlinetta stradale e F.1 sono numerose e riguardano tutte il powertrain. Sotto al cofano motore della SF90 Stradale c'è una unità MGU-K, proprio come sulla F.1: un motore elettrico azionato dall'elettricità generata dal recupero dell'energia cinetica che si sviluppa in frenata. Il motore elettrico posteriore è solidale con quello termico, montato tra questo e il cambio. L'elettrico della SF90 Stradale eroga una potenza addirittura superiore a quello della F.1: in questo caso 150 kW (204 cv), mentre la MGU-K della monoposto di Vettel e Leclerc arriva a 163 cv. La F.1 poi possiede anche un secondo motore elettrico (la famosa MGU-H) che ricava energia dal flusso dei gas di scarico. La Stradale invece non ha MGU-H ma due motori elettrici supplementari sulle ruote anteriori (erogano complessivamente 85 kW, pari a 115 cv) che hanno un duplice scopo: muovere la supercar in modalità soltanto elettrica quando è richiesto e funzionare nelle manovre. Per cui la Ferrari SF90 Stradale, in certe situazioni estreme come far retromarcia e manovrare nei parcheggi, si muove nel silenzio più assoluto, spinta solo dai motori elettrici anteriori. Se non volete mettervi in mostra perché diventa controproducente esibire il rombo Ferrari, come accade quando ad esempio si circola nei centri storici oppure si esce da un garage dove il suono può rimbombare fastidiosamente fra le pareti, potete spostare il manettino del volante sulla funzione "e-drive". A quel punto diventerete pressoché invisibili e marcerete in solo elettrico nel silenzio più assoluto. La batteria (da 7,9 kWh), se completamente carica, vi permetterà di coprire fino a 25 km di autonomia. E in solo elettrico potrete spingervi fino a 135 km orari prima che entri in funzione il motore termico.

È invece molto diverso fra le due auto il motore termico: la F.1 ha un V6 di 1,6 litri di cilindrata con un singolo turbo. Nel caso della SF90 Stradale, invece, il motore termico è di cilindrata maggiore: 4 litri tondi (3990 cc) ed è un 8 cilindri a V, non un V6. Il motore deriva dal V8 della 488 ma con una lieve maggiorazione della cubatura, da 3.902 cc a 3.990 cc ottenuti aumentando l'alesaggio (il diametro del cilindro) a 88 mm. Come il motore F1, anche il V8 della SF90 Stradale è alimentato ad iniezione diretta. La potenza del motore termico V8 è di ben 780 cavalli a 7.500 giri/minuto, poco più del V6 della F1. Persino più elevata di quella del V6 F1. Che sommati ai 220 elettrici fa appunto 1.000 cv tondi tondi.



UN MOSTRO DA 1000 CV

La Ferrari SF90 è la più potente auto da strada mai costruita in serie. Il suo V8 turbo ibrido 4 litri sviluppa 1000 cavalli complessivi: 780 erogati dal motore termico e altri 220 generati da tre motori elettrici. Sopra il nostro tester Alberto Sabbatini durante il test con la Rossa

Volante touch luci e ombre

È nella guida che la Ferrari SF90 Stradale stupisce. Perché si rivela sorprendentemente facile. È facile condurla tra curve di montagna e tornanti ed è altrettanto facile andarci forte sulla pista di Fiorano. La prima novità la scoprirete appena seduti a bordo. Il volante ha la maggior parte dei comandi sulle razze del volante di tipo touch invece che pomelli fisici. Ferrari da tempo persegue la filosofia "hands on the wheel, eyes on the road", cioé "mani sul volante ma occhi sulla strada". L'obiettivo è stato raggiunto spostando sul volante tutti i tipici comandi che si usano nella guida e che in altre auto sono dispersi fra levette sul piantone o pulsanti in plancia. Parliamo di frecce, fari, tergicristalli e mappature di guida. In questo modo il guidatore può tenere sempre le mani strette sul volante e muovere soltanto i pollici per azionare i comandi necessari. Come i piloti di F.1. Sul volante della SF90 Stradale, la Ferrari ha fatto un ulteriore passo in avanti adottando comandi touch al posto di bottoni fisici. Così si è evitato di infittire il volante di pulsanti e pomelli stile F.1 ma si è mantenuto un design pulito. Tanto che a motore spento il volante risulta elegantissimo: nero lucido e senza serigrafie. I comandi si illuminano soltanto quando si dà il contatto elettrico. A sinistra e destra ci sono due piccoli pad touch che permettono di azionare musica, cruise control e variare le grafiche del cruscotto. Persino il classico bottone rosso di start è sparito, sostituito da un tasto touch nella parte bassa del volante. La mancanza del classico bottone rosso però priva la SF90 Stradale di un elemento simbolico che era caro da tanti anni ai clienti ferraristi e che era stato introdotto nel lontano 2004 sulla berlinetta 430. Per ovviare ai problemi dei comandi touch che non restituiscono un feeling fi-





sico, Ferrari ha previsto un bip sonoro che l'auto emette quando si aziona il comando. Il touch dei comandi al volante è di tipo capacitivo, come quello di un iPhone. La grafica quindi è bella nitida e luminosa, ma… è indispensabile il tocco del dito per generare sul display il campo magnetico che aziona il comando! Tutto bene quando si guida a mani nude, ma se vi viene voglia di vestirvi da piloti e usare i guanti ignifughi, resterete... fermi ai box! Non riuscirete ad accendere il motore perché il display touch non "sente" la carica elettrica col dito coperto. Purtroppo non è un problema da poco perché chi possiede un'auto sportiva come la Ferrari SF90 Stradale vorrà usarla anche in pista nei track days dove il pilota di solito indossa i guanti ignifughi. Ma si troverà spiazzato. Un peccato veniale che Maranello dovrebbe correggere vista la natura sportiva di questa supercar. Solo alcuni pulsanti sulla SF90 sono rimasti ad azionamento fisico per motivi di legge e di sicurezza: frecce, luci e tergicristalli. Non lo start né il manettino motore.

LA MAGGIOR PARTE DEI COMANDI AL VOLANTE

La Ferrari SF90 Stradale colpisce per la sua maneggevolezza alla guida sulle strade di tutti i giorni. Sopra, alcuni particolari nell'abitacolo della vettura: la maggior parte dei comandi è sulle razze del volante di tipo toch invece dei pomelli fisici

Doppia personalità alla guida

Schiacciato il magico tasto start, l'unica incertezza è capire se la SF90 è… accesa o spenta! Siccome l'auto parte in elettrico, anche se è attiva non sentirete alcun sound. Vi muoverete nel silenzio più assoluto, a meno che non schiacciate più a fondo il gas: allora sentirete rombare il V8. A quel punto la doppia personalità della SF90 vi sedurrà completamente. A bassa velocità l'auto è dolce, fluida, rilassante. Accelerando a fondo la potenza vi schiaccerà al sedile e vi troverete proiettati in avanti, come le navicelle di Star Wars quando entrano nell'iperspazio, tanta è la coppia motrice scaricata sulle ruote: 900 Newtonmetri. Il panorama ai lati comincerà a muoversi sempre più in fretta ed i rettifili vi sembreranno maledettamente corti!

La Ferrari SF90 Stradale, a differenza delle precedenti berlinette, possiede due manettini al volante: quello fisico di destra ha le cinque tradizionali posizioni di set-up che intervengono su assetto e trazione (Wet, Sport, Race, CT off e Esc off). A si-









MOSTRO MOLTO MANEGGEVOLE
Nell'utilizzo in pista la SF90 Stradale è precisa come un rasoio ma la maneggevolezza della vettura si può apprezzare anche imboccando una strada in salita e con i tornanti

nistra c'è invece un manettino a 4 posizioni touch per le modalità motore: e-drive (marcia solo elettrica), Hybrid (marcia mista con il V8 a volte disattivato), Performance e Qualify, ovvero la posizione più sportiva nella quale si sfruttano tutti i mille cavalli dei motori combinati.
Nell'uso in pista la macchina è precisa come un rasoio. Non serve nemmeno escludere i controlli di trazione e stabilità: si rischierebbe un testacoda per sovrasterzo di potenza ad ogni curva. Invece lasciandola in "Race", i controlli di stabilità e trazione non sono per niente invasivi me permettono di divertirsi e derapare fino ad una certa angolazione prima che l'elettronica intervenga a controllare la motricità. Ma se veramente volete apprezzare la bontà della SF90 Stradale imboccate una strada in salita a tornanti.
Vi renderete conto di quanto sia maneggevole l'auto anche in inserimento di curva. Non è soltanto merito dell'interasse e del peso tutto sommato contenuto (1.570 kg) e dell'ottimo bilanciamento. Ma il segreto è anche nei motori elettrici anteriori. Che quando non trasmettono potenza alle ruote, vengono usati dalla centralina per far ruotare in modo differenziato le due ruote anteriori. Così rallentando a accelerando a seconda dei casi la ruota interna o esterna, si genera un effetto torque vectoring che aiuta la SF90 nell'inserimento in curva. Una trovata che la Ferrari ha mutuato dalla Honda NSX che introdusse per prima tre anni fa una soluzione tecnica simile.
I due motori elettrici anteriori, insomma, oltre a tirare l'auto in velocità la fanno anche girare meglio. È proprio il caso di dire che la SF90 sarebbe piaciuta a Enzo Ferrari che negli anni Sessanta, in polemica con gli inglesi, sosteneva che i buoi tirano il carro e non lo spingono! ●

FERRARI SF90 STRADALE SCHEDA TECNICA

Carrozzeria	berlinetta 2 posti
lunghezza	4710 mm
Peso	1570 kg
Propulsione	ibrido plug-in
Motore termico	8 cilindri a V biturbo
Cilindrata	3990 cmc
Potenza	780 cavalli
Motori elettrici	2 anteriori + 1 post.
Potenza elettrica	220 cavalli
Potenza complessiva	1000 cv
Cambio	8 marce doppia frizione
Velocità massima	340 km/h
Velocità in elettrico	135 km/h
Accelerazione 0-100	2,5 secondi
Accelerazione 0-200	6,7 secondi
Autonomia in elettrico	25 km
Prezzo	430.000 euro

AUTOSPRINT E GLI APPASSIONATI COL CAMPIONE DI CASTELMAGGIORE

Forza, **Zanardi** siamo tutti con te!



In questo momento la salute di Alessandro Zanardi mi sta tanto a cuore quanto il desiderio che la sua immagine positiva non sia offuscata dalla sciatteria di giornali/giornalisti/tv che usano questa cosa alimentando le peggiori dietrologie per vendere o guadagnare in visibilità. Mi riferisco a quel pattume che sono diventati i social. E non mi riferisco assolutamente ad AS, uno dei pochi che scrive le notizie quando vi sono informazioni maggiori, senza cavalcare la "frenesia della notizia". Bravi, e grazie! E Forza Zanardi, sempre e comunque!

Daniele Sole

Gentile redazione di Autosprint, con questo disegno speciale, vorrei unirmi al coro di vicinanza ad Alex Zanardi e alla sua famiglia, in questa nuova e difficile battaglia che deve affrontare. #forzALEX, sei un grande Uomo, un Lottatore. Vinci anche questa sfida!

Un abbraccio

Simone Ferraro da Viterbo

Pubblicando due messaggi e questo omaggio grafico, idealmente convogliamo le tantissime manifestazioni di augurio e incitamento ad Alex che ci sono arrivate in questi giorni. Forza, Campione, siamo tutti con te!

PER L'IMPEGNO NEL SOCIALE

Hamilton coraggiosissimo

Lewis Hamilton si è messo in gioco a livello politico e pubblico. Io penso abbia fatto bene il suo gesto è pari a quello delle Pantere Nere ai giochi olimpici. Un gesto forte un gesto di sfida perché i popoli capiscano che ogni vita ha un valore. Da quando si è schierato, Lewis Hamilton ha tutto il mio enorme rispetto come uomo normale come chi scrive (sono caucasico); immagino che molti diranno: ma che vuole, sto f*****o nero è pieno di soldi! Che stia zitto, cos'è un po' di pubblicità, in un momento in cui le star se ne stanno mute?
Da gran pilota a uomo cosciente del cambiamento epocale che ci ha colpiti io posso solo dirgli: Lewis you are The Man!

Ivan Rosso

DA PARTE DI UN LETTORE

Fedeltà antica e tanta passione

Ringrazio voi della redazione per aver allietato le mie giornate di lettura. Posseggo tutte le annate dal 1969. Leggo oggi che tra i papabili circuiti che verranno inseriti nel calendario 2020 figura il circuito del Santerno (o Imola) intitolato ad Enzo e Dino Ferrari. Grandi emozioni e ricordi indimenticabili alla Tosa, alla Rivazza, alle Acque Minerali che nessuno o pochi ricordano ancora. Auguro a tutti gli appassionati una buona visione di campionato di F.1. E a voi della redazione chiedo un invito di fedeltà a visitare la vostra sede, grazie a presto!

Luca Bruson



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 MOTO SPRINT INMOTO
AM GUERRINO 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