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

AUTOSPRINT

Anno LVIV Settimanale - 11-17 febbraio 2020
3 Euro (Italy only)

00006
9 770005 174006

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

516



SULLA ROSSA 2020

SEGNI E SOGNI DELLA PASSIONE

La Ferrari F.1 torna alla caratterizzazione grafica dei numeri che la fece grande da Gilles in poi, alla riscoperta delle sue radici più intime e feconde



THE NEW SHOPPING SKYLINE IN MILANO

STORES | FOOD HALL | ENTERTAINMENT | WORKPLACE | GREEN AREA

CityLife Shopping District è il più grande distretto urbano dedicato allo shopping in Italia. Un luogo speciale, dove architettura, design, moda, ristorazione, intrattenimento e lifestyle convivono in una nuova concezione di spazio e tempo libero. The place to be di Milano, con oltre 100 store e servizi trasversali per un'offerta premium unica ed originale.

CityLife SHOPPING DISTRICT

M5 PIAZZA TRE TORRI - MILANO

DOMENICA NOTTE

di Andrea Cordovani



Dei simboli grafici a spiegare la Rossa

Cari lettori, questo numero di Autosprint, chiuso in redazione domenica 9 febbraio, esce in edicola poche ore prima del lancio della Ferrari F.1 2020 al teatro Valli di Reggio Emilia. Non troverete quindi le immagini della presentazione nella città del Tricolore, ma non mancano stuzzicanti anticipazioni sulla vettura che andrà a giocarsi il Mondiale che scatta da metà marzo in Australia con Charles Leclerc e Sebastian Vettel. Al di là di ogni altra considerazione, la storia è sempre la stessa. La nuova Ferrari sarà una vettura vincente? Inutile girarci intorno. Ogni anno il concetto, che è poi la grande speranza che anima il popolo rosso in questo periodo della stagione, si sviluppa intorno a un interrogativo che arrovella un po' tutti in fase di vigilia. Vigilia che a Maranello è stata vissuta con i piedi per terra, senza alcun proclama, lavorando intorno a una Rossa 2020 che sarà un'evoluzione molto più raffinata della SF90. Anzitutto la nuova vettura, al di là di qualsiasi congettura, avrà lo stesso passo della monoposto dell'anno scorso. Secondo quanto appreso da Autosprint, la Ferrari presenterà un'aerodinamica molto più raffinata, per dirla in termini accessibili sarà un po' meno pulita ma, più complessa, più lavorata. Ha sottolineato l'amministratore delegato Louis Carey Camilleri: *«Quest'anno sarà piuttosto critico per la Formula 1. La nostra ambizione rimane come sempre quella di cercare di vincere e quindi continueremo a investire nelle nostre infrastrutture, risorse e tecnologie, mentre andiamo avanti a sviluppare la vettura 2020 man mano che la stagione procede»*. A livello aerodinamico, inoltre, sulla monoposto presentata a Reggio Emilia rimane anche il concetto di pance che vedremo anche su altre delle vetture protagoniste nel Mondiale 2020.

Sulla carrozzeria della nuova Ferrari che avrà un rosso ancora più opaco si nota anche il ritorno al tricolore e soprattutto all'adozione di una grafica dei numeri che ricorda quella del passato, inaugurata nelle stagioni di Gilles Villeneuve a Maranello. Un richiamo al passato che non è mai veramente passato e anche il concetto sul quale abbiamo puntato in copertina in assenza di immagini della Rossa 2020. Immagini che troverete, invece, sul prossimo numero di Autosprint che vi racconterà tutto sulla Ferrari e le sue grandi rivali, alla vigilia della prima sessione di test che andrà in scena a Barcellona da mercoledì 19a venerdì 21 febbraio. Sessioni di test che finalmente avranno un po' meno segreti, perché da quest'anno le prove diventano un evento ufficiale, gestito dalla F.1, e tra le novità c'è il divieto, come già avviene ai Gran Premi, di chiudere agli sguardi di tifosi e telecamere i box con i pannelli mobili per tutta la durata della sessione, dalle 9 alle 13 e dalle 14 alle 18. I pannelli si potranno usare soltanto in caso di incidente o di problemi tecnici. In questo modo le nuove vetture saranno subito visibili a tutti. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

12 MISSIONE TITOLO ALTRIMENTI...
16 LA GRAFICA DEI NUMERI
22 TUTTI PAZZI PER CHARLES
28 ROSSA DA COPERTINA
32 QUELLA VOGLIA DI RIMANERE HAMILTON
36 HAAS GIOCA D'ANTICIPO

VELOCITA'

44 L'AFFAIRE ALONSO
48 GHIOTTO SEGNO DEL DESTINO?
52 GRAN PREMA PER I FIGLI D'ARTE
58 INCHIESTA L'ITALIA CHE VINCE
68 PALMA DA PILOTA A TEAM MANAGER
74 FORMULA E LA NUOVA MONOPOSTO

RALLY

56 MONDIALE VERSO IL RALLY DI SVEZIA
64 FRANCIA CHIAMA ITALIA

RUBRICHE

4 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
6 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
10 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
18 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
38 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT

SEGUITE IL LANCIO DELLA NUOVA **FERRARI 2020** SUL NOSTRO SITO **AUTOSPRINT.IT**



di Giorgio Terruzzi

Caccia alla stabilità

LA SPERANZA, ADESSO, È CHE IL 2020 RAPPRESENTI UN MOMENTO IN CUI LA FERRARI POSSA COMUNQUE FORTIFICARSI E AFFRONTARE UN'EPOCA NUOVA NELLE MIGLIORI CONDIZIONI

Questa nuova Ferrari, destinata da oggi, 11 febbraio 2020, ad affrontare una lunga battaglia da pista, sostiene sulle proprie sospensioni un peso molto rilevante. Da lei dipenderà certo la fortuna agonistica della stagione al varo, il che significa mettere in circolazione, al netto del risultato finale, un buonumore, una serenità, un po' di brio, tutta roba attesa e necessaria all'entusiasmo dell'intera famiglia rossa, dentro e attorno alla Gestione Sportiva. Non solo. Questa nuova Ferrari accompagna un tempo di passaggio che porterà a nuove regole e ad un nuovo Patto tra le forze in campo, vale a dire ad un tempo regolato da elementi sia tecnici che politici ridisegnati. Dunque, la speranza è che il 2020 possa rappresentare un momento in cui la Ferrari possa comunque fortificarsi e affrontare un'epoca nuova nelle migliori condizioni. In termini di stabilità per cominciare. Charles Leclerc ha firmato un contratto di cinque anni con il Cavallino. Ciò significa poter contare su un campione che ha tutti i numeri per gestire dall'abitacolo un periodo lungo e intenso, se possibile affinando ulteriormente il proprio straordinario talento. Ma Leclerc, in quanto leader designato del futuro prossimo se non del presente, avrà bisogno di sentirsi sostenuto, protetto e attrezzato per puntare davvero in alto. Il rapporto tra Louis Camilleri e Mattia Binotto si è molto rafforzato nel corso dello scorso anno. È fondamentale che questa intesa cresca e sia supportata in profondità dal presidente John Elkann, in modo da costituire un vero fronte compatto destinato a sostenere un



confronto ben più ampio di quello previsto in pista. Stiamo parlando di uno scenario che presenterà una quantità di impegni diversi, sia tecnici che politici, appunto, considerando che le nuove direttive costringeranno i progettisti ad un lavoro ben più complesso rispetto a quello affrontato questo inverno, così come saranno diversi e rilevanti i momenti di dibattito sulle regole del gioco, con la Ferrari da sempre in una posizione privilegiata ma allo stesso tempo invidiata e contrastata da chi, in questi anni, ad esempio, ha vinto di più.

Mattia Binotto, nel suo secondo anno da team principal, avrà se possibile ben più da fare rispetto al 2019 e in questo senso una intesa profonda con chi ricopre i ruoli di più alto livello dentro la Ferrari potrebbe diventare un ingrediente di grande efficacia per il Cavallino di oggi e soprattutto di domani. Migliorando il clima interno, superando questo passaggio epocale, radunando idee e forze per affrontare un tempo successivo forse meno complicato ma determinante per puntare ad una nuova supremazia rossa. Stabilità, come detto, come fonte di riflessione, programmazione e rassicurazione.

Intanto c'è una "Ferrarina" appena nata e già carica di responsabilità pensatissime. Ma questa vettura è anche l'ultima di un ciclo. Per molti versi è una macchina nata vecchia. Al contrario della vettura che verrà. La prima di un "mondo nuovo" nel quale non solo la Ferrari ma l'intera Formula Uno dovrà mostrare una tenuta adatta ad una complessità inedita, ad un aurentica modernità. ●

BINOTTO, 2ª STAGIONE DA TEAM PRINCIPAL

Alla sua seconda stagione da team principal della Ferrari, Mattia Binotto avrà un compito ancora più difficile in questa annata che fa anche da testa di ponte in vista del 2021 quando entreranno in vigore le nuove regole in F.1



di Mario Donnini



A pranzo con Forghieri

FACCIA A FACCIA CON L'INGEGNERE MITO DELLA FERRARI ANNI RUGGENTI. PER SCOPRIRE TUTTO SUL PRESENTE E DEL FUTURO DELLA F.1 E DEL CAVALLINO RAMPANTE.

Metti un giorno a pranzo con Mauro Forghieri. Volutamente in anticipo sull'arrivo della nuova Ferrari, perché parlarsi durante o dopo sarebbe scontato e fuoriviante. Mica questa è per niente una colonna controcorrente. E, al di là di tutto, anche per il gusto di ragionare non di una Ferrari nuova, ma sulla Ferrari in se stessa. Del Cavallino tutto. Privi di distrazioni e annunci di futuro. Senza lasciarsi prendere dai benauguranti entusiasmi adrenalinici della nuova monoposto. Che suscita sempre ottimismi e endorfine a pioggia, certo, ma qui e ora ciò che interessa è l'analisi secca e a prescindere. Quindi, okay, va bene tutto, ma proviamo a guardare le cose per quelle che sono, dedicando alla nuova Rossa solo la domanda dell'antipasto. Ingegnere, pare proprio che la Ferrari per il 2020 nella grafica dei numeri omaggerà anche il periodo magico iniziato con Gilles Villeneuve che abbraccia pure quello di Pironi, Tambay, Alboreto, Arnoux e anche e soprattutto del timoniere Mauro Forghie-





LO SGUARDO DRITTO NEL FUTURO FERRARI
Mauro Forghieri, classe 1935, ingegnere di culto per la Ferrari e la storia delle corse, ribadisce la sua fede per il box Rosso, a lato, anche in chiave futura

ri, fino ad arrivare a Alesi e Schumacher. Una gran bella cosa, non trova? Non siamo ancora al ventisette riportato a Maranello, però è un segnale molto bello e intenso.
Mi aspetto un profluvio d'entusiasmo da «Mister lo chiamavano Furia", invece no. Macché. Silenzio iniziale, mentre scorre il munu dei vini. E poi un quieto ed educato: «*Se è così non può che farmi piacere, è una buona cosa, che dimostra apprezzamento e rispetto per un'epoca e un modo d'essere Ferrari. Quindi, mettiamola così: se la cosa sarà vera, ne sarò contento. Se non sarà vera, tranquillo, sopravviverò*».
Ecco. Altro che a pranzo. Qui siamo già in sala operatoria. Chirurgici e analitici, scevri da anestesie buoniste. Quel che si voleva. Dunque, andiamo avanti, mentre impazzano le ordinazioni.

- Scusi, a prescindere dalla nuova monoposto, quali sono, secondo lei, i punti deboli di questa Ferrari, intesa come squadra, nel passato prossimo, nel presente e in ciò che accadrà in questa Formula 1?

«Premetto che ho profondo rispetto per chi ha responsabilità di comando. Non solo: penso che niente avvenga per caso, quindi nessuno occupa posti assolutamente apicali senza avere le carte perfettamente in regola. Tuttavia guardo ai risultati e analizzo i fatti. E allora dico che ci sono stati dei problemi all'interno della squadra e in questi casi le questioni non partono mai dal basso, ma dall'alto e neanche dal muretto. Tra tutte le Ferrari che conosco, questa è la Ferrari che complessivamente nel Dna del potere ha meno esperienza e formazione corsaiola. E quando le decisioni in assoluto vanno prese da chi la F.1 fino a oggi non l'ha vissuta a fondo, da vicino, respirandola, possono sorgere alcuni problemi. È normale, no? Ma questo vuole anche dire un'altra cosa e in proiezione positiva. L'esperienza non è mica una qualità innata, tutto il contrario. Arriva col tempo e questa Ferrari, a livello apicale, avrà possibilità e viatico per fare sempre meglio, mi auguro».

- Passare dal menu agli starter, vuol dire affrontare una questione preparatoria ma comunque saporita. Okay, detto questo, parliamo della F.1 in genere. La formula ibrida le piace?

«Mah, io dico che non è male. Certo è che si può sempre pensare di migliorare, eh, cercando soluzioni correttive e migliorative. Io spero che specie per il 2021 a livello di regolamenti i padroni della F.1 sappiano offrire di più».

- Be', al di là delle speranze, ci sono certezze. I regolamenti del 2012 in massima parte sono già delineati. La Grande Riforma è sul tavolo, anche se poi non così grande. Giusto?

«Non sono troppo entusiasta o sorpreso dalla F.1 dal nuovo volto che prenderà il via dal 2021. Però, vedi, realisticamente dopotutto non si poteva fare granché di diverso. Imboccata tale strada, il prosieguo non poteva che essere questo, ossia praticamente obbligato. E questo sarà. Speriamo sia sufficiente per vedere competitività reale tra i contendenti e un bello spettacolo in pista. Speriamolo».

- Torniamo in casa Ferrari, all'arrivo dei primi piatti. A proposito di primo pilota, come vede il dualismo da derby tra Charles Leclerc e Sebastian Vettel?

«Mmmh, bisogna essere chiari, su una questione del genere. Leclerc a tale punto rappresenta il futuro della Ferrari. Non ci sono dubbi. Detto e premesso questo, bisogna sistemare le cose e predisporle in modo da far sì che Charles possa esprimere il suo talento in armonia e senza affrontare ostacoli addirittura di carattere interno alla Ferrari stessa».

- Queste parole suonano anche come un giudizio chiarissimo sul confronto di forze e possibilità tra lo stesso Leclerc e Vettel, no?



«Guarda, nella sua lunga e importante carriera, Vettel il massimo lo ha già raggiunto tempo fa e adesso sta calando. Di questo bisogna prenderne atto, sennò non si va da nessuna parte. E qui viene il difficile. Perché il passaggio di consegne tra Leclerc e Vettel, quanto a opportunità, investitura e posizione, va portato avanti in modo indolore, il più possibile dolce e senza traumi. Chi ha la responsabilità di gestire le cose, deve far sì che ciò accada, ma senza dare l'idea che stia accadendo. Non so se mi spiego, son faccende molto, molto delicate, all'interno di una squadra. Non basta prendere lo scettro di primo pilota dalle mani di uno e consegnarlo all'altro: sarebbe troppo facile. Bisogna farlo senza che si capisca che si sta facendo. Mangia, sennò ti diventa tutto freddo...».

- Ingegnere, siamo ai secondi, in fatto di piatti, e parliamo di Mercedes. Proprio nelle pagine di Bastian Contrario, quando la Mercedes di Wolff superò ad allori vinti la Ferrari di Montezemolo, ossia alla fine dello scorso anno, scrissi provocatoriamente che per me valeva di più una saracinesca del custode di Fiorano che i dodici titoli della Stella a Tre Punte, perché conquistati sotto un regolamento tecnico che le dava - e le dà - un vantaggio di pura propulsione difficilmente colmabile dai rivali. Mi piacerebbe conoscere il suo punto di vista iluminato sull'argomento, a prescindere dalla frase paradossale che ho usato tempo addietro. Della serie, è vero o no che nell'avvento del turboibrido la Mercedes si è ritrovata tutte le briscole in mano? *«Non voglio darti né ragione né torto per partito preso, ma analizzando dettagliatamente la realtà. La scelta regolamentare del turboibdrido non poteva che privilegiare la Casa in possesso di specifiche capacità tecniche e know-how in materia. A questo aggiungi le risorse economiche e ci rendiamo conto che di fatto la Mercedes nell'era turboibrida ha l'identikit perfetto dell'entità che possiede tutto quanto necessario per dominare la scena. Quindi attenzione al concetto che sto per esprimere...».*

> A ME LECLERC PIACE MOLTO E PENSO CHE SIA OKAY. SECONDO ME VETTEL, INVECE, IL SUO MASSIMO L'HA GIÀ DATO...
>
> MAURO FORGHIERI

Prego, ingegnere. *«Vedi, tu hai usato il paradosso per sottolineare un aspetto che in realtà va spiegato meglio. Io non voglio certo dire che con l'avvio dell'era turboibrida abbiano voluto avvantaggiare la Mercedes facendola spopolare, questo proprio no. Ma, di fatto, una volta decisa per ragioni di politica sportiva la svolta verso il turboibrido e il semi-elettrificato, la Mercedes era di certo la Casa che più di ogni altra aveva in mano, come base di partenza, quanto necessario per vincere tanto, anzi, tantissimo. Quasi tutto. E così è stato. E ciò è poi avvenuto in modo credibile, lodevole e sportivamente equo. Non si può negare, in ogni caso, che con questo innovativo regolamento quella messa meglio era, e per certi versi è, la Stella a Tre Punte; e bisogna riconoscerle il merito d'aver gestito il tutto in modo praticamente perfetto».*



- Lei ha vissuto un quarto di secolo al top della Rossa, sia come uomo d'ingegno che play-maker a bordo pista delle umane cose del Cavallino. Nell'eterno andamento al grafico, positivo e negativo, della Ferrari in F.1, come vede questa fase così delicata? *«Facciamo una cosa, prima d'ordinare il dolce. Diciamo che qui, e non mi riferisco al ristorante ma alla F.1, non si può essere sicuri di nulla. Primo, perché non siamo saccenti, secondo, perché abbiamo e coltiviamo la cultura del dubbio. Ciò puntualizzato, dopo aver toccato punti poco positivi, penso, spero e mi auguro che questa Ferrari abbia le rea-*





CIASCUNA EPOCA HA I SUOI EROI ROSSI
La fede Ferrari ha per ogni era i suoi campioni. In basso, Lauda e Forghieri nella seconda metà degli Anni '70 e, a sinistra, nell'altra pagina, i pretenders di oggi, Vettel e Leclerc



li chance - e i segnali buoni non mancano -, per cominciare a prendere quota verso i target e le vette che le competono. Io sinceramente penso che ciò sia non facile ma possibile».

- Allungare il dolce col caffé significa parlare degli aspetti più piacevoli di questa F.1, ossia dei campioni. Dei migliori. Senta, a lei, personalmente, Leclerc piace tanto?

«Certo che mi piace e anche più di molto. E qui viene il bello. Charles è il pilota giusto, in seno alla Ferrari, per rappresentarne il futuro. Ecco, vedi, ora comincia l'aspetto dirigenziale più delicato. Perché, accanto a lui e sopra di lui, bisogna con molto tatto preparargli la strada. Fatto ciò, potremo vederne delle belle, credimi. E io spero tanto proprio in questo possibile nuovo corso agonistico».

Arrivati al limoncello, siamo agli aspetti agrodolci. Tipo Lewis Hamilton, storico rivale della Ferrari, al momento, e, sempre più, campionissimo in zona leggenda. Solita storia, comunque. C'è chi dice che sia immenso e chi chiosa che, senza la Mercedes, lui avrebbe tribolato assai. Lei fa parte della schiera di chi?

«Io ho le mie idee, senza schiere. Lewis Hamilton ora è il top, punto. Indiscutibilmente il migliore di questa F.1, il vero numero uno. Quello che sa sommare il fatto d'andare fortissimo alla capacità di non sbagliare praticamente mai in gara, comportandosi nel modo migliore e dicendo le cose giuste sia all'interfono che quando scende di macchina. Solo questo conta».

- Questa è la F.1 orfana di Alonso ma non è detta l'ultima. Lei non è mai stato grande fan di Fernando. Pensa sia giusto che uno forte come lui resti fuori dai top team esclusivamente per le sue reiterate propensioni alle, chiamiamole così, intemperanze caratteriali? È giusto che uno con così tanto talento abbia avuto e abbia tutte queste rogne col e nel mondo della F.1?

«Rogne spero proprio che non ne abbia. Quanto alle sue notorie difficoltà a rientrare nel giro delle squadre al top, diciamo che non sono mica stupito dai suoi problemi».

- Ignegnere, abbiamo finito. Ma, come direbbe il Tenente Colombo, un'ultima cosa. Lei, intimamente, per chi tifa, nel prossimo mondiale?

«Li vedi questi piatti? Abbiamo terminato il pasto e son vuoti e non più puliti, ormai, ma dobbiamo in ogni caso conservare buon ricordo e buon sentimento verso essi. Io tratto sempre con un certo rispetto il piatto su cui ho mangiato bene. Per questo, uscendo dalla metafora gastronomica e da questo nostro incontro, io ti dico che tifo Ferrari. Anzi, forza Ferrari!». ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

Operazione alloro mondiale

ORMAI PER LA FERRARI NON CI PUÒ ESSERE ALTRO SCOPO CHE SFIDARE ALLA PARI LA GRANDE MERCEDES



"Le auto da corsa non sono né belle né brutte. Diventano belle solo quando vincono."
Parola di Enzo Ferrari.
Aveva ragionassima.
Se poi guardiamo l'ultima acconciatura di Hamilton, in stile uomo delle caverne, il concetto si può tranquillamente applicare anche ai piloti.
Se penso all'ultima Ferrari campione del mondo (Costruttori), la 2008, beh era super stupenda, oltre che vincente.
Per noi umani è comunque difficile affermare che una Ferrari possa essere brutta, partendo dal presupposto che è una Ferrari, appunto. È come discutere se una top model è bella o brutta.
Il suo fondatore poteva permettersi questo ed altro. Era soprannominato il Drake, non per caso. Un esploratore moderno per i tempi, in un'era in cui correre voleva dire arrembare. Quel soprannome derivava, non a caso, dal corsaro Francis Drake, il primo inglese a circumnavigare il globo.
Sempre che non sia un'altra leggenda negli anni diventata realtà. Stregone o commendatore gli altri appellativi, con quello più comune ai suoi uomini che forse ne dava la giusta immagine, il CUMANDATOR. Una storpiatura in dialetto che racconta l'uomo, temuto da molti, ma leale con i suoi, in quella che sicuramente era una sua caratteristica principale, quella del comando. Di citazioni ne abbiamo a migliaia, tutte scolpite nell'anima di ogni dipendente Ferrari, nell'#essereFerrari, rilanciato da Binotto nella versione 2.0 o '20…
Sebastian Vettel ha più volte raccontato come a Maranello si senta la presenza del suo spirito. Sono passati ormai 31 anni dalla sua scomparsa, ma un mito, si sa, non muore mai. Così come l'indomite speranza, passione epazienza dei tifosi della Rossa, sempre le stesse, anche 70 anni dopo laprima Ferrari, la 125 F.1, la prima di 66 monoposto costruite a Maranelloper prendere parte al mondiale di F.1 e anche 12 anni dopo dall'ultimo titolo conquistato.
Il CUMANDATOR è quello che serve adesso, al secondo anno di Mattia Binotto da team principal, per far sì che questa Ferrari a fine stagione sia la più bella di sempre. Il comando a pugno di ferro, nel guanto di velluto, e responsabilità più elevate per tutti. Il 2019 può anche essere considerato un anno di transizione, il primo per molti nei rispettivi ruoli, a iniziare proprio dal numero 1 della Gestione Sportiva. Adesso è ben chiaro chi è responsabile di cosa e chi pagherà eventuali errori. Non che non lo fosse nel 2019, ma, ribadisco, al primo anno in ruoli diversi e con un capo nuovo, una seconda chance va concessa. Regole e dedizione maniacale per cercare di fermare l'armata d'Argento e arginare l'effervescenza dei bibitari. "*La miglior Ferrari che sia mai stata costruita è la prossima*", un'altra storica



INSEGUENDO UN SOGNO
I ragazzi della Ferrari al lavoro per sfidare la fortissima Mercedes. La grande mission per il 2020

citazione del Drake, ecco la speranza è che per il 2020 sia questa, poi alla rivoluzione dei regolamenti 2021 ci penseremo.
Una macchina nata più per Vettel che per Leclerc, non per scelta per favorire l'uno o l'altro, ma per trovare carico al posteriore e per sigillare così la monoposto all'asfalto. Un posteriore più stabile piace più a Seb che a Charles e questo non è un mistero, ma per il bene della prestazione e ovviamente ne beneficerà cosi anche il predestinato. Scenderà la velocità di punta in rettilineo a vantaggio di quella in percorrenza di curva e quindi siamo già lì, cronometro in mano, per studiare il terzo settore di Barcellona, per avere dati. Ah, a proposito avremo modo di studiarlo insieme e a lungo quel terzo settore, perché per LA PRIMA VOLTA NELLA STORIA DELLA TELEVISIONE, i test saranno tutti in diretta su Sky, dalle 9 di mattina alle 6 di sera. Una maratona per godere del sound e azzardare previsioni, consapevoli che per capire se la Ferrari 2020 sarà bella o brutta, in base alle "direttive" del Drake, dovremo aspettare Melbourne e le prime 7-8 gare.
Fino ad allora tutto vale, d"altronde, lo diceva lui, il CUMANDATOR, "*se lo puoi sognare, lo puoi fare*! ●

LA MIGLIOR FERRARI MAI COSTRUITA È SENZ'ALTRO LA PROSSIMA
ENZO FERRARI



di Pino Allievi

MATTIA COI SUOI GIOIELLI
Binotto sorride tra Leclerc e Vettel. Non sarà facile mantenere l'armonia, ma Mattia farà di tutto per riuscirci

Binotto, Vettel, Lec missione tito

C'È UN SOLO TARGET E NON PUÒ CHE ESSERE LA VITTORIA NEL MONDIALE. IN FONDO LA SQUADRA A LIVELLO DI PILOTI È LA PIÙ FORTE E ADESSO TOCCA AL CAVALLINO SFORNARE LA MACCHINA GIUSTA CORREDATA DALLE STRATEGIE ADEGUATE.TUTTO CIÒ APPARE NON FACILE MA POSSIBILE...



clerc
lo

Che cosa dobbiamo aspettarci dalla Ferrari che tra un mese debutterà nel Gran Premio d'Australia? Anno nuovo vita nuova si dice in questi casi, con l'augurio che le cose possano andare meglio rispetto al 2019. Ma stavolta c'è un imperativo: la Ferrari dovrà assolutamente andare meglio e non sarà più accettabile un campionato a inseguimento, con la Mercedes (o la Red Bull…) davanti e la "Rossa" che ci regala qualche lampo qua e là, ma poi è costretta a rinviare tutto a tempi migliori. No. Al secondo anno della gestione di Mattia Binotto bisognerà obbligatoriamente puntare al titolo mondiale. Anche se, ridotto così, il problema sembra riguardare solo il responsabile della Gestione Sportiva quando invece è la nuova dirigenza costituita dal presidente John Elkann e dall'amministratore delegato Louis Carey Camilleri che ha assoluta necessità di riportare la Ferrari al vertice della Formula 1 tornando a vincere in modo stabile come non è accaduto negli ultimi anni di Montezemolo e nella primavera di Sergio Marchionne.

John Elkann è sempre stato un po' defilato e non si è mai esposto sul tema Ferrari. Non si è visto neppure al Natale dei giornalisti a Maranello, probabilmente impegnato nella fusione tra Fca e Psa. Camilleri si è invece maggiormente esposto, dicendo il minimo necessario per non sembrare scortese quando è andato ad assistere ai Gran Premi e venendo poi alla ribalta col piglio del manager duro, di stampo americano, nella conferenza dell'11 dicembre presso la sala riunioni del modernissimo Centro Stile. È in quell'occasione che ha parlato dell'aumento di budget del Cavallino, anche in previsione 2021, sottolineando come la Ferrari stia mettendo a disposizione del Reparto Corse quello che serve per primeggiare, ovvero occorrerà darsi una mossa e portare a casa risultati pesanti.

La stagione degli assestamenti e dell'attesa si è esaurita, per Binotto e il suo gruppo, col 2019. Adesso serve di più. Un'esigenza avvertita in alto così come dalla tifoseria popolare che continua a fremere e a sperare con infinita pazienza. L'obbiettivo è centrare l'ultimo mondiale dell'era ibrida, prima della svolta regolamentare del 2021. Sarebbe bellissimo. E indispensabile, considerando il digiuno che dura dal 2007.

Ma la Ferrari ha le armi per combattere il predominio Mercedes e contenere l'arrembante Red Bull motorizzata Honda? Crediamo di sì. Binotto conosce bene i punti deboli della passata stagione ed è intervenuto. Principalmente è stata l'aerodinamica (leggi: mancanza di carico) a rendere la Ferrari poco aggressiva sulla



maggior parte dei circuiti. Poi si sono aggiunti gli errori (ripetuti) del muretto-box in solido con il remote garage, oltre agli eccessi dei piloti sfociati nella clamorosa – e ingiustificabile - ammucchiata nel Gp del Brasile.

La scelta di immettere un giovane esageratamente bravo come Charles Leclerc accanto a un Vettel che ha ancora grandi ambizioni, è stata saggia da un lato e dirompente dall'altro, perché l'agonismo è prevalso sulla ragione. L'ego è stato decisivo e distruttivo allo stesso tempo. Da un lato Leclerc ha subito tentato di demolire lo status di prima guida di Vettel, dall'altro Sebastian ha cercato di reagire con esperienza e bravura, tanto che per almeno tre-quattro gare della fase finale è parso superiore al compagno. Poi il patatrac. Annunciatissimo, inevitabile.

E adesso come la mettiamo con due piloti che partiranno alla pari e – soprattutto – con Vettel che sa di non avere più i gradi di capitano? Binotto ha chiarito che non concederà favoritismi e da un certo momento in poi punterà su chi si troverà davanti, come è sempre successo nei grandi team, cominciando dalla Ferrari stessa. Ma un Vettel in scadenza di contratto accetterà eventuali ordini di squadra? La risposta non è scontata, perché tutto dipenderà da quello che vorrà fare il quattro volte campione del mondo in futuro. Se continuerà – come pare orientato in questo momento – dovrà operare un reset e magari rassegnarsi – se sarà il caso – ad agire da supporto a Leclerc lanciato verso la gloria. La verità è che la Ferrari ha una lista lunghissima di possibili sostituti mentre Vettel, se uscirà da Maranello, dovrà inevitabilmente accettare una squadra di secondo piano, in quanto sia Mercedes sia Red Bull non lo ingaggeranno. È quindi Sebastian a trovarsi nell'angolo, non la Ferrari. A meno che Vettel non torni ai livelli di una volta e si metta alle spalle un Leclerc che è sempre stato ambiziosissimo e insaziabile come tutti i campioni di qualsiasi sport. Ma il monegasco, a sua volta, è chiamato a responsabilità enormi e sinora a lui sconosciute, come quella di lottare per un titolo iridato mantenendo saldi i nervi e tenendo a bada le pulsioni nuove di un ventiduenne che dovrà affrontare una popolarità enorme mostrando una maturità da uomo e non più da ragazzo. Facile dirlo sulla carta, più difficile trovarcisi dentro, col vertice inebriante della fama e dei guadagni che non sarà facile, mentalmente, da contenere.

Quanto alla relazione tra Leclerc e Vettel, di recente c'è stata una "due giorni" sulle nevi della Val Gardena, con tutti gli uomini chiave della Gestione Spor-

UN'ATTESA SPASMODICA

La pressione sul team Ferrari è davvero tanta. Binotto – sotto, tra Camilleri e Piero Ferrari –, alla sua seconda stagione al timone, deve a puntare al massimo...



tiva, durante la quale i piloti hanno fraternizzato in modo rilassato, dando la sensazione di essersi messi alle spalle i momenti ruvidi dello scorso autunno. L'atmosfera all'interno della squadra è serena, con la consapevolezza di dover nascondere eventuali entusiasmi che emergessero dai primi test di Barcellona: guai e illudersi e ad illudere come accadde un anno fa prima di Melbourne. Quindi non c'è da aspettarsi tempi "da titolo" dai test catalani, semmai molta sostanza e molti esperimenti proiettati sulla stagione. L'importante è che la macchina della "vernice" di Reggio Emilia vada forte ovunque, che il motore continui a sprigionare cavalli facendo ammattire i rivali, che il box funzioni. Vettel e Leclerc sono il terminale del lavoro duro, sofisticato, svolto negli ultimi mesi. Sulla carta sono loro la formazione-piloti più forte: basterà?

La grafica dei numeri 5

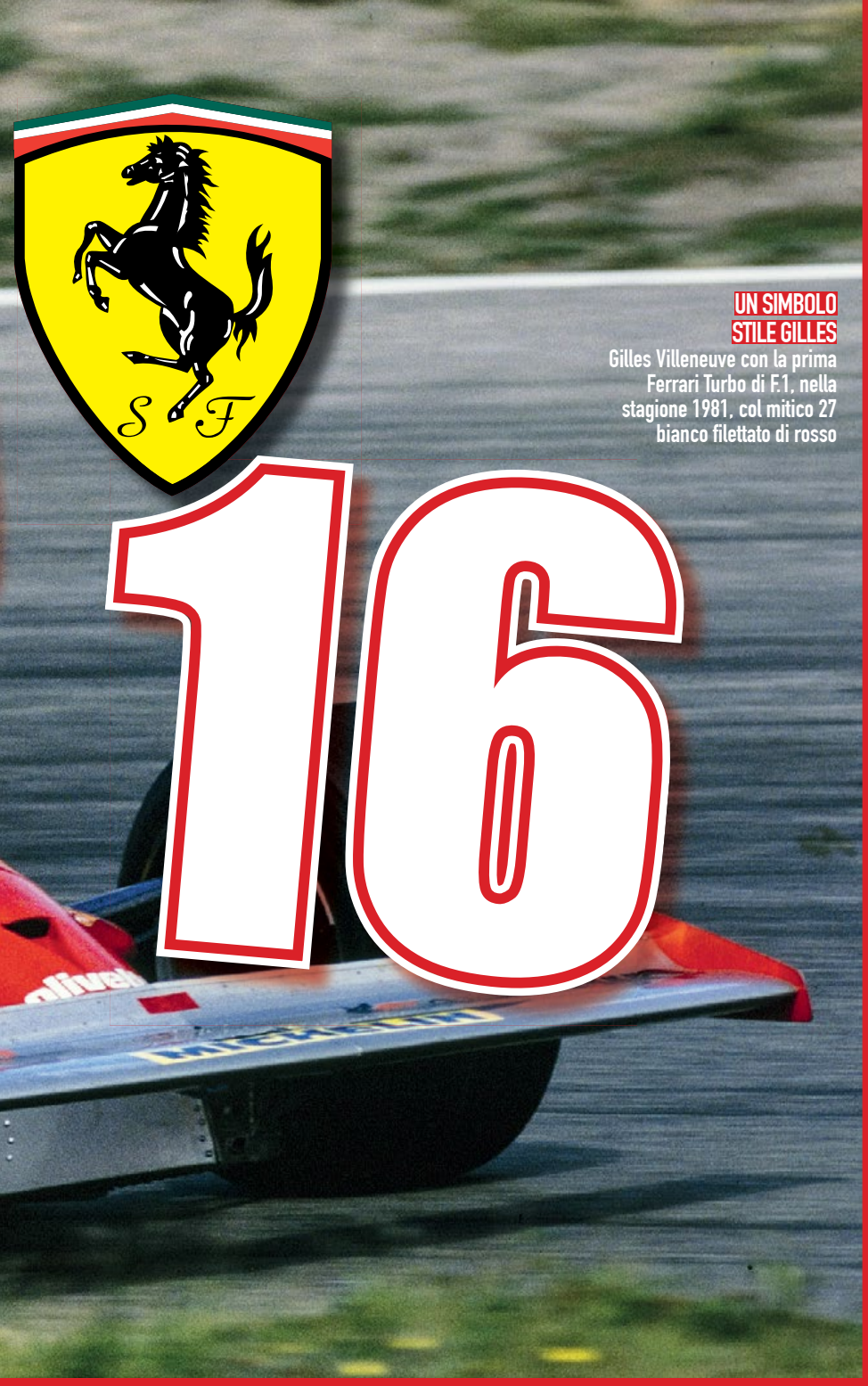
I CONTRASSEGNI DI GARA BIANCHI FILETTATI DI ROSSO SONO UN SIMBOLO CALDO NELLA STORIA E NELLA GLORIA DELLA FERRARI. ECCO COME E PERCHÉ...



di Mario Donnini

Certe volte essere presi in parola è bellissimo. Sulle pagine di Bastian Contrario, nei mesi scorsi, era partito a più riprese lo stimolo verso la Ferrari affinché fosse ripescato uno dei simboli più entusiasmanti e intensi della sua storia, ossia il numero 27 delle imprese di Gilles Villeneuve. E adesso la risposta a suo modo pare arrivare, eccome. Se non tale e quale rispetto alla domanda, di certo non casualmente a essa ispirata, perfettamente puntuale e pronta assai.

Sì, certo, è vero che Hulkenberg è fuori dalla Formula 1 e per ora il 27 resta nel frigo per il periodo regolamentare di gardening algebrico, però il Cavallino Rampante non è restato con le mani in mano, andando a sfoderare comunque il gusto colto e caldo per il citazionismo visuale. Infatti quest'anno Charles Leclerc e Sebastian Vettel parteciperanno al mondiale sfoggiando come sempre i contrasegni indentificativi - rispettivamente il 16 e il 5 -, tuttavia realizzati con una grafica che richiama chiaramente quella utilizzata dalla stessa Ferrari a partire dal 1979 in poi, col 12 per l'Aviatore e l'11 per il sudafricano Scheckter, iridato a Monza, l'ultimo mondiale Piloti con Enzo Ferrari al timone. Rosso in campo bianco, bianco in campo Rosso, la filosofia resta la stessa, ossia quello del contrassegno filettato, anche se da Sudafrica 1979 il primo ad avere il bianco filettato sul muso fu Jody (nella fiancate presentava l'opposto, tuttavia), mentre per Gilles lì



UN SIMBOLO STILE GILLES
Gilles Villeneuve con la prima Ferrari Turbo di F.1, nella stagione 1981, col mitico 27 bianco filettato di rosso

per lì fu il contrario, salvo sfoggiare entrambe le soluzioni cromatiche sul muso a Monaco, con la prevalente Rossa nella disfida di Digione, del 1° luglio 1979.
Comunque, qui si parla di una storia che inizia nella seconda stagione completa dell'era meravigliosa di Gilles, passando anche per Jody Scheckter, Didier Pironi, Patrick Tambay, René Arnoux e Michele Alboreto, compreso il gran timoniere d'allora Mauro Forghieri - in plancia di comando fino al 1984 -, e non solo. Ecco, era una Ferrari fantastica quella dei primi numeri bianchi filettati. La Rossa del primo quinquennio della F.1 finalmente ipermediatica e televisiva e anche di un Circus che deliziava i tifosi italiani dal vivo di due grandi spettacoli rombanti e nazionalpopolari virati al colore racing nazionale, sia a Monza che a Imola.
Un Cavallino Rampante che coi numeri graficamente realizzati in quella foggia originale e così distintiva sapeva stupire e far sognare, dividere e innamorare, anche più del solito. Una Ferrari che poi, nel momento di maggior supremazia, ossia dopo l'inizio del 1982, conobbe la sofferenza della crisi interna tra Gilles e Didier oltre che la tragedia di Zolder che rapì Villeneuve e il dramma di Hockenheim che spezzò per sempre le ali e la carriera di Pironi. Malgrado questo, il supplente Tambay rischiò di rimettersi in corsa iride, disputando solo una manciata di gare.
Ma un infortunio in fase di fisioterapia gli impedì di concretizzare quella meravigliosa e rinnovata superiorità Rossa.
Poi con i contrassegni grafici listati in quella foggia, fu Arnoux ad arrivare vicino al titolo nel 1983, ma a impedirgli la gioia per certi versi anche meritata ci furono due fattori, ossia un'avaria meccanica a Detroit e, soprattutto, la fantasmagorica complicità di una benzina prodigiosa che mise le ali nel finale alla Brabham-Bmw di Nelson Piquet, lanciato verso il traguardo storico del pimo titolo turbo.
E poi c'è il meraviglioso Michele Alboreto che col numero 27 filettato secondo tradizione Ferrari riporta al successo un pilota italiano a Zolder 1984 e l'anno dopo fa sognare il mondiale fino a che nella seconda parte della stagione, poi il bianco contornato fa battere forte il cuore un po' con Berger, con Mansell e pure con Prost nel 1990 esaltante ma rovinato a Suzuka per la vendetta di Ayrton nella guerra personale col francese.
Con quel magico 27 disegnato in quella foggia, si arriva all'era Alesi e financo all'arrivo di Schumi col numero 1 traslato di fresco dalla Benetton, alla primissima stagione in Ferrari, prima che di fatto i numeri stessi in pratica sparissero dalla visuale delle monoposto tutte, per lasciare più spazio nei punti strategici alle ben più remunerative decal degli sponsor, anche se l'1 di Michael nel 2004 è un omaggio al vecchio stile bianco-filettato.
Ma torniamo ai giorni nostri. Bene, il segnale in chiave e in quota 2020 è dato. Così come fece Montezemolo quando poco dopo il suo ritorno a Maranello a inizio Anni '90, disponendo la verniciatura bianca per i cupolini delle Ferrari in omaggio all'era di rinascita sancita da Lauda e Regazzoni, da metà Anni '70, allo stesso modo, qui e ora, la Ferrari si riprende il gusto di affondare le mani nelle sue radici più intime e feconde.
Alla riscoperta romantica e vera di un'appartenenza identitaria e di una caratterizzazione forte, un segnale simbolico e pregnante di storia amatissima che fa sussultare e non solo tifare, ma anche commuovere, riflettere e perfino più intensamente amare. ●



di Paolo Filisetti



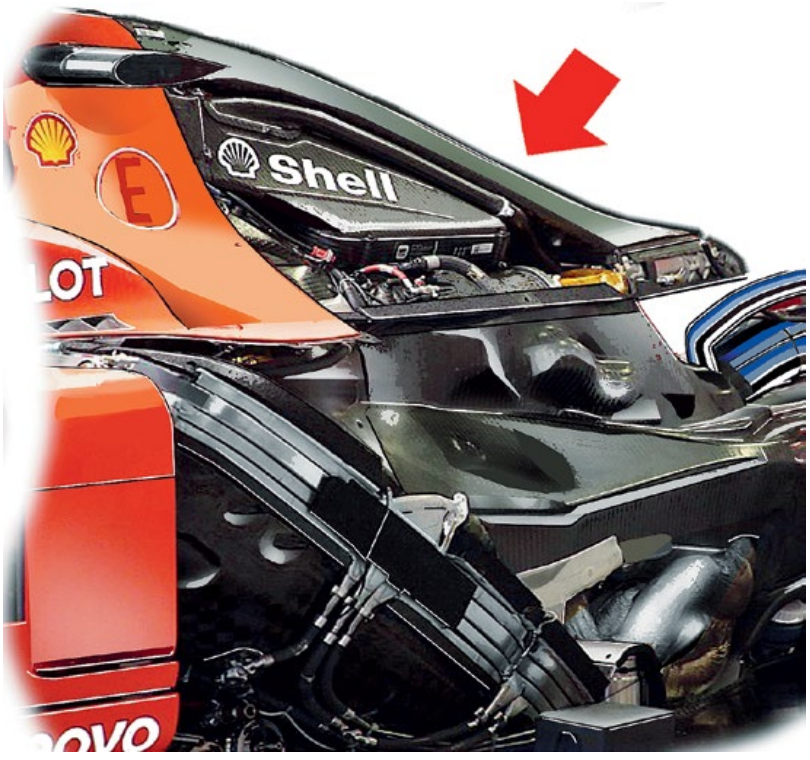
Mitica dalla nascita

ECCO TUTTI GLI UOMINI E LE FASI CHE HANNO PORTATO ALLA CONCEZIONE, E ALLA CREAZIONE DELLA NUOVA FERRARI. DESTINATA A SFIDARE LA MERCEDES COME NON MAI!



Ci siamo, martedì pomeriggio, con questo numero di AS già in edicola, la nuova Ferrari sinora identificata dalla sigla di progetto 671, sarà presentata a Reggio Emilia dal palco del teatro Romolo Valli, dove ne saranno svelate le forme e il nome ufficiale. Per gli appassionati, l'attesa è durata poco più di due mesi dalla fine della stagione 2019, ma in realtà il processo, dalle prime linee di progetto, all'ultima fase, quella di montaggio di tutte le parti che compongono la vettura, è incominciato molto prima, caratterizzato da una moltitudine di passaggi intermedi a livello teorico di analisi concettuale e di verifiche ex post, asseverando i dati con test al banco e simulazioni. Andando a ritroso, la fase del montaggio, terminata nei fatti poco prima del lancio, è quella in effetti più carica di emozione, vissuta con particolare intensità nella sua parte culminante, quella del fire-up (accensione) della power unit, verificando che tutto funzioni, che l'impianto di lubrificazione e raffreddamento non celino perdite. È il momento in cui la neonata monoposto emette il primo vagito. Quali sono stati i passaggi che lo hanno preceduto e quali reparti, ovvero quali uomini della Scuderia sono stati coinvolti? Incominciamo col dire che possano essere raggruppati in due macro dipartimenti, rispettivamente chassis (telaio) e power unit. Il primo, coordinato da Enrico Cardile David Sanchez, con Simone Resta, rientrato in qualità di responsabile del progetto dell'autotelaio. Non si tratta di un triunvirato inedito. È infatti lo stes-

so gruppo di lavoro costituito nell'estate del 2016 dopo l'uscita di James Allison, e dell'aerodinamico olandese Dirk De Beer. Questo trio ha dato vita all'innovativa aerodinamica della SF70H del 2017, seguita poi dalla SF71H, da subito competitiva nel 2018. Date queste premesse, ovvio che le aspettative sulla nuova monoposto siano elevate. Dietro questi nomi, ormai noti al grande pubblico, un folto gruppo di tecnici costituisce la struttura portante del reparto. A partire da chi, come Diego Tondi, in Ferrari da oltre dodici anni, ha la responsabilità della definizione iniziale del concetto (layout) della nuova Rossa. Il gruppo interdisciplinare di Tondi, composto da circa una dozzina di elementi tra aerodinamici, progettisti, e responsabili del meshing CFD, di fatto getta le basi della filosofia della nuova vettura seguendo nel contempo l'evoluzione del concetto aerodinamico della vettura precedente. Si intuisce quindi, che il lavoro inizi quando la monoposto dell'anno prima è in piena evoluzione, ergo a stagione in corso, da giugno in poi. È una fase che si conclude verso la fine dell'estate. Si tratta di un iter in cui i dati, la loro generazione, ma soprattutto interpretazione sono fondamentali. Figure come quella di Michele Corsetti, responsabile della correlazione dati svolgono una grande mole di lavoro, peraltro controllando, anzi interpretando a livello numerico anche le performance aerodinamiche degli avversari. Il reparto conta una ventina di ingegneri, occupandosi della correlazione tra i dati e le performance aerodinamiche, in pista e in galleria del vento. Fondamentali, tra i suoi compiti, la definizione, lo sviluppo e integrazione delle metodologie da applicare e di tecniche di analisi e interpretazione dei dati raccolti. In sostanza la creazione di strumenti per capire sempre più a fondo cosa accade. Il reparto aerodinamico della Ferrari, è una struttura che ha dimostrato negli ultimi anni, notevole capacità innovativa, grazie anche ad un mix di ingegneri esperti, a Maranello da parecchi anni, affiancati da giovani, sia con precedenti esperienze in F.1, sia cresciuti in Ges partendo da programmi di intership universitaria. In esso, uno dei più densi come organico scopriamo, infatti, ruoli che costituiscono un anello di congiunzione fondamentale tra il passato, il presente ed il futuro. Ad esempio, quello dell'analisi dei metodi. Capo, delle metodologie CFD, Peter Mlinaric, a Maranello da luglio 2018, proviene dalla Red Bull dove ha lavorato per un decennio. Team leader aerodinamico l'Olandese Remko Sterkman in Ferrari da tredici anni. Tra gli innesti più recenti, un giovane ingegnere italiano, Marcello Gentile, approdato a Maranello dopo proficue esperienze in Dallara, Haas, Racing Point, lo scorso autunno. L'incremento di organico del reparto si giustifica anche con la necessità di produrre da subito gli sviluppi destinati ai test ed ai primi Gp. È infatti chiaro che la configurazione del lancio differirà notevolmente da quella che vedremo a Barcellona nella seconda sessione e poi a Melbourne. In parallelo alla progettazione aerodinamica, procede quella strutturale dello chassis e delle sospensioni. Si tratta peraltro di una fase che termina quando inizia la produzione dei pezzi, a partire dal primo chassis, quello che di fatto viene sottoposto ai crash test, tra fine dicembre e l'inizio di gennaio. Il reparto progettazione compositi, già prima di allora è chiamato al massimo sforzo. Juan Sebastian Navarro Braniff, messicano responsabile senior, in Ges da sei anni, e Stefano Soldati, bresciano, a Maranello da otto, ne sono parte integrante. Di fatto coordinano tutta la progettazione degli elementi in materiali compositi della vettura, da quelli strutturali, come lo chassis, a quelli aerodinamici, ali, barge boards, carrozzeria. A livello di sospensioni e dinamica del veicolo, in pratica per trovare, ricreare sempre le migliori condizioni di stabilità in pista, è cruciale il ruolo di Andrea Ferrarelli, in Ferrari dal 2019, dopo aver trascorso l'ultimo anno prima di discutere la tesi, alla Mercedes, a Brackley , sempre nell'ambito della dinamica del veicolo, nel 2017 per poi passare ad Enstone alla Renault. Il suo, al pari di altri innesti è stato funzionale allo studio delle nuove sospensioni della vettura, anche per mezzo dell'analisi dei test al "seven post rig" (banco dinamico), o nelle "celle" impegnate su tre shift (turni) nelle ultime settimane. Passando alla power unit, il lavoro svolto dallo staff che annovera dal 2017 Guido di Paola, (dopo l'uscita di Lorenzo Sassi), nel ruolo di responsabile progetto e concetto del

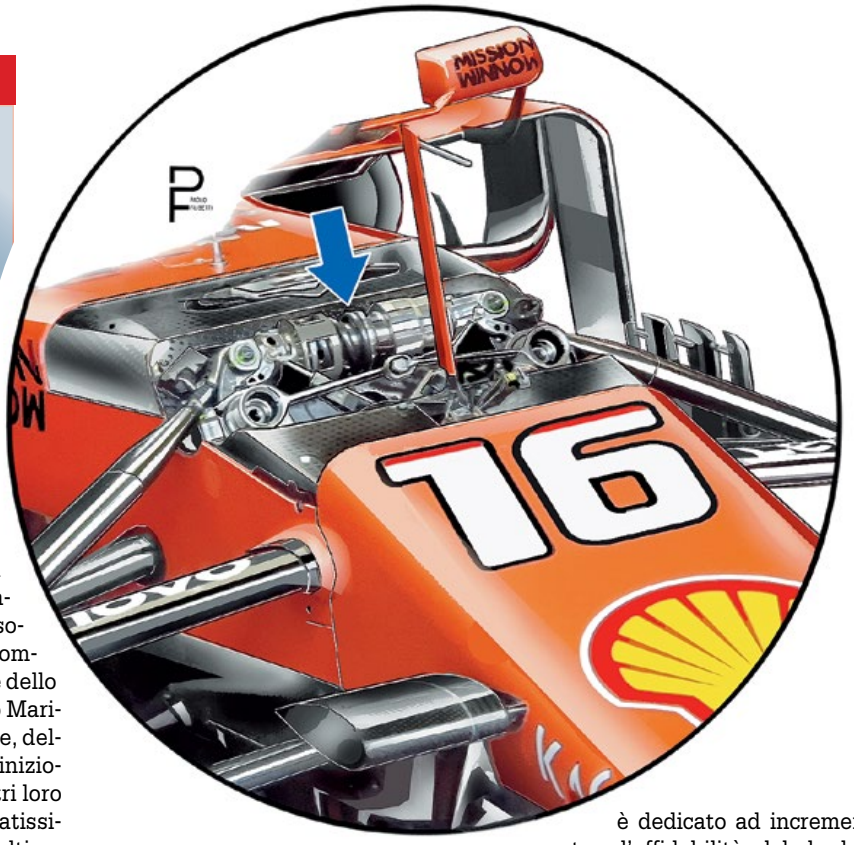


POWER UNIT DEL TUTTO RIDISEGNATA

È IL CUORE DELLA NUOVA VETTURA. COMPLETAMENTE RIDISEGNATA NELLA PARTE ALTA CON L'OBIETTIVO DI RESTARE AL VERTICE TRA I PROPULSORI. INCLUDE SOLUZIONI INEDITE.

QUEL TERZO ELEMENTO...

LA SOSPENSIONE ANTERIORE È STATA AL CENTRO DELLA DEFINIZIONE DEL PROGETTO, CON L'ADOZIONE DI UN TERZO ELEMENTO IDRAULICO, PER MIGLIORA L'HANDLING DELLA VETTURA, E GESTIRE I TRASFERIMENTI DI CARICO LONGITUDINALI



motore a combustione interna (ICE), sulla nuova unità motrice è iniziato non appena è stata deliberata l'ultima evoluzione della 064, a cavallo dell' estate 2019. All'interno del reparto, sono molteplici le figure che hanno permesso, soprattutto in alcuni ambiti del propulsore, di compiere il salto prestazionale intravvisto nel 2018 e palesemente confermato nel 2019. Ioannis Kitsopanidis, a Maranello dal 2010, con solide competenze sulla combustione, è il responsabile dello sviluppo della Power Unit dal 2015. Roberto Mariconti, in Ferrari da otto anni si occupa, invece, della ricerca e sviluppo della performance e definizione carburanti. Il loro lavoro con quello di altri loro colleghi, ha permesso di raggiungere l'elevatissimo grado di efficienza termodinamica delle ultime power unit. Prestazioni, il cui raggiungimento, ed analisi, sono alla base del lavoro svolto da Carlo Barattino a Maranello da sette anni e da cinque responsabile performance dei test al banco dei V6 turbo. Si occupa della calibrazione base del propulsore e dell'analisi dei dati raccolti. Leonardo Di Stefano, bresciano, è invece responsabile coordinamento dei test di sviluppo delle P.U., per l'incremento delle performance. Queste non possono essere avulse dall'efficienza dell' ERS (il sistema di recupero dell'energia) di specifica competenza di Thierry Barithaud, parigino, ormai trapiantato in Emilia da quasi vent'anni. Prestazioni, che nei fatti, possono essere raggiunte e mantenute, solo se è garantita l'affidabilità, l'integrità strutturale del propulsore.

Quentin Kire, power unit stress engineer, si occupa della valutazione delle sollecitazioni a cui sono sottoposti vari elementi del propulsore, utilizzando metodi analitici FEA (FINITE ELEMENT ANALYSIS) applicati sia a materiali metallici sia compositi, con particolare focus sul turbo compressore e sulla MGU-H. Il suo lavoro è continuo, non solo legato alla progettazione del nuovo propulsore, in quanto ogni evoluzione è legata a quella precedente. Emanuele Guidotti, invece, è team leader dello sviluppo del turbo compressore. Si tratta di ruoli strategici e delicati, con l'obbiettivo prestazionale strettamente connesso all' affidabilità. A Applicando questa logica all'intera monoposto, il ruolo "interdisciplinare" di Nick Collett, rappresenta un cardine. Il suo ristretto gruppo di lavoro è dedicato ad incrementare l'affidabilità globale della vettura. interagendo con la direzione tecnica nei vari ambiti della progettazione. Monitora, inoltre, tutte le attività collegate, interfacciandosi con i reparti telaio, power unit, operazioni in pista e controllo di qualità. Un elemento, profondamente rinnovato, sulla nuova vettura, seguendo anche esigenze di compattezza a fini aerodinamici, è il cambio. Il suo progetto è iniziato non appena è stato definito prima dell' estate il layout generale della nuova vettura. Leader del gruppo di progetto della trasmissione è Giacomo Giusfredi, a Maranello dal 2012 ricopre questo ruolo da Marzo 2018. Accanto a lui Emanuele Puricelli, 27enne, in Ferrari dal 2015 si occupa del progetto del sistema di selezione delle marce, del monitoraggio e la creazione di modelli di prevenzione di cedimenti degli elementi interni del cambio mediante uso della telemetria, calcoli strutturali e metodi statistici di prevenzione. Inserito da poco più di sei mesi nello stesso reparto, Alessio Canuto, proveniente dalla Toro Rosso. Il rafforzamento dei singoli reparti, avvenuto in tempi ben precisi è stato funzionale ad uno sviluppo, o meglio ad un approccio aggressivo nella fase di progetto di ogni singolo componente. I nomi citati, ovviamente, rappresentano una piccola percentuale degli uomini e donne della Ges. Colpisce la giovane età di molti, alla luce di risultati di eccellenza specifici nelle rispettive aree di competenza. Ci sembra un buon viatico in previsione dell'inizio stagione. Ma ora, silenzio, buio in sala, riflettori puntati sul palco, si alzi il sipario: entra la nuova "rossa"! ●

Tutti pazzi per Charles

ANCHE MARKO, ASSAI ABBOTTONATO NEL GIUDICARE BENE I PILOTI ALTRUI, SI ESPRIME IN TERMINI MOLTO ELOGIATIVI SU LECLERC. IL QUALE STA DIVENTANDO SEMPRE PIÙ UN VERO SFIDANTE PER HAMILTON, LA PUNTA DELLA FERRARI E L'ALTERNATIVA GENERAZIONALE A VERSTAPPEN

di Alessandro Gargantini

Di solito, Helmut Marko non parla mai di piloti che non fanno parte del mondo Red Bull. La settimana scorsa, invece, al cospetto di una domanda molto diretta, il settantaseienne ex pilota austriaco non si è sottratto dal tracciare le lodi di un pilota che non è, e non lo sarà per parecchio tempo, alla sua portata. A meritarsi l'eccezione alla regola è stato Charles Leclerc, dipinto dal manager di Graz come il miglior talento in circolazione tra i piloti non legati all'energy drink austriaco.
Pur senza farsi trascinare in un accostamento diretto con il coetaneo Max Verstappen, il consulente di Dietrich Mateschitz si è aggiunto volentieri alla lunga lista di estimatori del ventiduenne pilota monegasco sul quale la Scuderia Ferrari ha deciso di puntare a lungo termine, prolungando negli ultimi giorni del 2019 i suoi termini contrattuali dal 2022 al 2024. Mai in precedenza la Casa di Maranello aveva investito con tanta decisione su un ragazzo così giovane e con solo due stagioni alle spalle. È difficile che Marko esca allo scoperto, ma è chiaro che anche lui non sia rimasto insensibile al talento mostrato dal pilota di Mattia Binotto.

Leclerc dovrà ripetersi nello stesso contesto

La Formula 1 moderna ha ampiamente dimostrato quanto sia vantaggioso investire sui giovani. In termini economici, un ragazzo in ascesa costa assai meno, se non altro nel breve termine, di un pilota affermato. E, in un ambito iper competitivo come la Formula 1, ogni risorsa aggiuntiva che può essere risparmiata su altri fronti per essere dedicata allo sviluppo della macchina può fare la differenza.



CERCO DI FOCALIZZARMI SUI MIEI ERRORI PER NON RIPETERLI. L'ANNO PROSSIMO DOVRÒ ESSERE PIÙ CONSISTENTE IN GARA

CHARLES LECLERC



LECLERC È SENZA DUBBIO IL PILOTA DI MAGGIOR TALENTO SUL QUALE NON SONO RIUSCITO A METTERE LE MANI

HELMUT MARKO

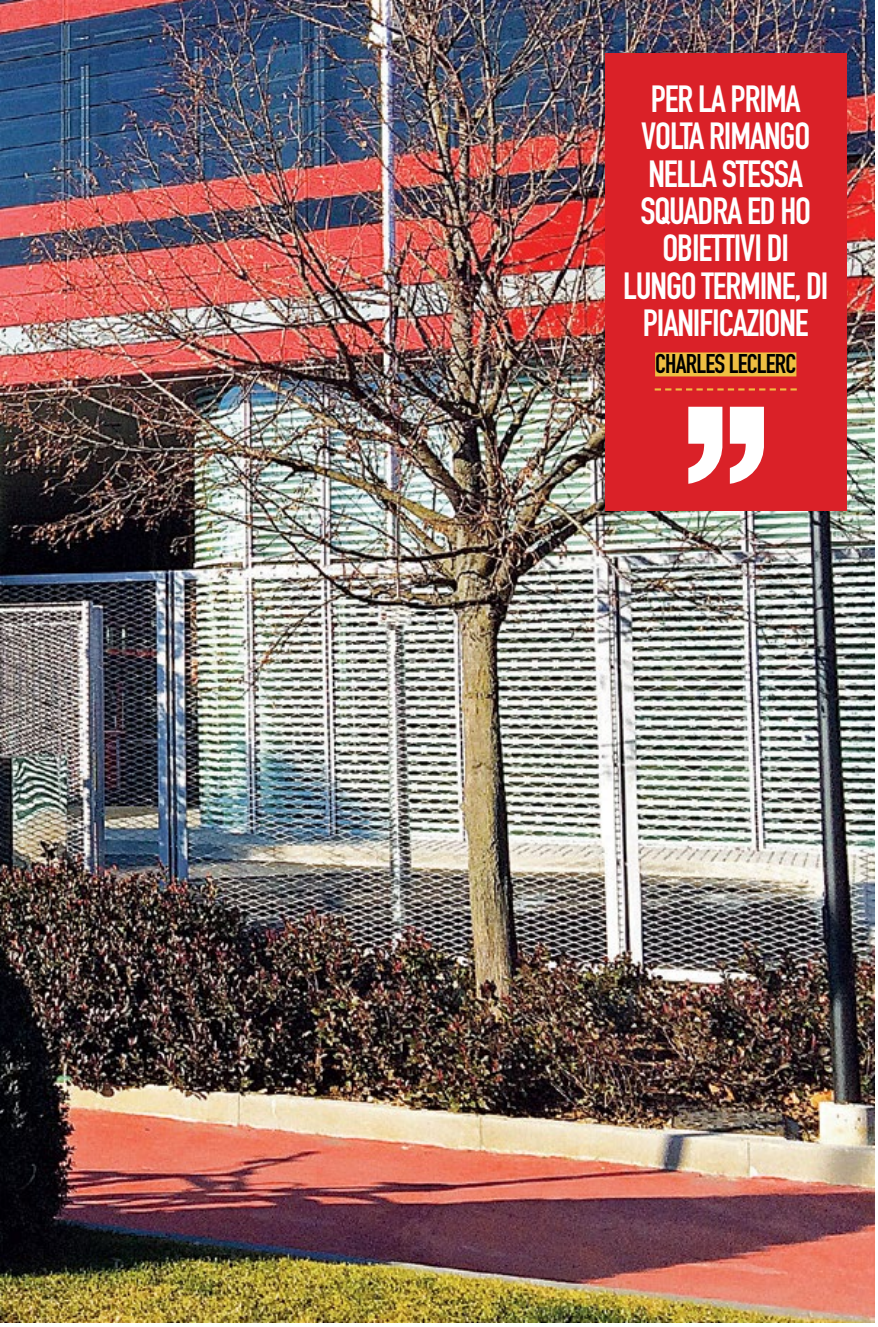
Non è un caso che le squadre della massima serie si spartiscono i piloti più validi selezionandoli spesso sin dai tempi del karting in maniera sempre più sistematica sin dalla seconda parte degli anni duemila. Ron Dennis e Martin Whitmarsh non hanno esitato a scommettere su Hamilton e sono stati ampiamente ripagati. Briatore ha fatto la medesima cosa con Alonso e Marko con Vettel e Verstappen, solo per portare ad alcune scelte premiate con la conquista del titolo. Ora anche la Casa di Maranello si è messa al passo con i tempi e ha fatto la sua mossa bruciando tutti su Leclerc, legandoselo a lungo termine ed assicurandosi un talento dai margini di crescita ancora inesplorati. Il monegasco ha sempre bruciato i tempi, adattandosi con una velocità mostruosa alla condizioni esterne. Ogni volta che ha cambiato categoria o squadra, circostanza che è avvenuta ogni anno, il ventiduenne ha sempre avuto una reattività sorprendente. Quest'anno, invece, si troverà per la prima volta nello stesso team per la seconda annata consecutiva e dovrà riuscire a rinnovare questa capacità di evolversi.

Esordienti a confronto

Il monegasco è stato la più grande sorpresa dello stesso mondiale, ha sovrastato nei numeri e nelle performance un quattro volte iridato come Vettel e si è posto frequentemente come uomo di riferimento di Mattia Binotto, un po' come lo sono stati Hamilton e Verstappen per Wolff e Horner. Il suo primo anno in Ferrari è stato senza dubbio migliore rispetto all'esordio di Verstappen in Red Bull, che nel 2016 colse una vittoria (a Barcellona dopo l'auto-scontro di Rosberg e Hamilton) e sette podi, mentre il monegasco ha conquistato due successi di tappa battendo sul campo la Mercedes, ben dieci podi e sette pole-position. Più complicato è il paragone con Hamilton, che nel 2007 ha debuttato in McLaren perdendo il mondiale per un punto, ma si è ampiamente rifatto l'anno dopo conquistando il mondiale con una lunghezza di vantaggio su Massa al termine di un rocambolesco gran premio del Brasile. Al suo secondo anno in Mercedes, il sei volte iridato ha inanellato cinque vittorie, dieci podi e sette pole position.

IL CONFRONTO COL DURO MAX

A lato, Leclerc e Verstappen, due freshmen rivali fin dai tempi del kart. Sopra, la Ferrari, ossia il regno di cui Charles è sempre più principe pretendente... col dono dell'investitura!



> PER LA PRIMA VOLTA RIMANGO NELLA STESSA SQUADRA ED HO OBIETTIVI DI LUNGO TERMINE, DI PIANIFICAZIONE
>
> CHARLES LECLERC



Charles deve migliorarsi in gara

È stato lo stesso Leclerc, in una recente intervista concessa ad Autosport.com, a spiegare su quali aspetti ha lavorato per presentarsi ancora più forte al via del prossimo mondiale. «*Nel prepararmi alla prossima stagione ho cercato di focalizzarmi sui miei punti deboli, sulle aree di miglioramento. È un po' una mia abitudine. Nella passata stagione, dopo le prime tre-quattro gare, mi sentivo debole in qualifica. Di conseguenza, ho lavorato sul giro secco e ho compiuto un bel passo in avanti. Ora voglio migliorare il mio rendimento in gara. Penso di avere ancora tanto lavoro da fare e margini di crescita. Vettel ha una grande esperienza in gara, più di me. Inoltre, con la squadra dobbiamo lavorare sul set-up in gara, magari penalizzando le prove per migliorarci la domenica. Cerco di avere un approccio critico nell'analizzare le mie performance. A cominciare dai miei errori, con il fine di non ripeterli. Spesso lo dico alla radio con la massima chiarezza quando faccio errori, mi serve per migliorarmi, a esorcizzarli*».

Obiettivi di medio-lungo termine.

Ora sono in molti a scommettere sulle qualità di Leclerc. Marko è in ottima compagnia. Leclerc ha messo tutti d'accordo mostrando sul campo di possedere doti inedite, speciali, che lo differenziano dagli altri. Leclerc sa lasciare il suo marchio grazie ad un'innata abilità nel fare qualcosa di inatteso. Un po' come la giocata del fuoriclasse che esce dagli schemi e sorprende il pubblico, facendo esattamente il contrario di quello che la gente si attende. Un approccio talmente inedito da portare la Casa di Maranello a credere così tanto in lui da modificare i suoi comportamenti consolidati e che volevano, salvo rare eccezioni, soprattutto piloti dal curriculum affermato approdare alla Rossa. Leclerc, sotto questo punto di vista, potrebbe essere un apripista o soltanto l'eccezione che conferma la regola. Sarà il tempo a dirlo. Il prolungamento del contratto di Charles fino alla fine del 2024 rientra tra gli episodi chiave del presente periodo invernale. Il ventiduenne monegasco ora può lavorare con la massima tranquillità e dovrà imparare a porsi anche obiettivi di medio-lungo termine, cosa completamente nuova per lui. «È una bella sensazione, è la prima volta nella mia carriera che ho un contratto così lungo. *È rassicurante sapere che ci sarà stabilità nella mia carriera e quello che accadrà nel prossimo futuro* – ha spiegato Leclerc soffermandosi sul suo contratto di lungo termine con la Casa del Cavallino – *Ora mi sento mentalmente più a mio agio e posso focalizzarmi al cento per cento sul lavoro che mi viene chiesto dalla squadra. È una gran bella sfida, in partnership con la Scuderia Ferrari, mettere anche le basi nel futuro e svolgere un'attività di pianificazione che non avevo mai sperimentato*».
Schumacher è approdato in Ferrari dopo aver vinto due mondiali in Benetton. La stessa cosa vale per Alonso, mentre Vettel di mondiali in Red Bull ne aveva inanellati ben quattro di fila prima di spostarsi in Emilia nel 2015. A parte Schumacher, né

Alonso né Vettel sono riusciti a portare il mondiale a Maranello. Se paragonato a quello dei tre famosi predecessori nel momento in cui hanno raggiunto la Scuderia Ferrari, il curriculum di Leclerc appare certamente molto più corto e privo di successi iridati.

Trentanove punti nella prima stagione all'Alfa Romeo Sauber sono bastati a garantirgli il sedile di un ex campione del mondo come Raikkonen. Dodici mesi dopo, una serie di prestazioni convincenti ed il terzo posto nel mondiale hanno portato all'allungamento dei termini contrattuali fino al 2024. Leclerc ha conquistato tutti sin dai sui primissimi chilometri alla Ferrari. Il monegasco ha chiuso negli scarichi di Vettel all'esordio a Melbourne e non ha esitato a passarlo in Bahrain dopo soli sei giri di gara. Dopo due corse, la considerazione che Leclerc aveva in Ferrari era già cresciuta esponenzialmente, supportata dalla consapevolezza di avere a che fare con un ragazzo iper-reattivo e che sa lasciare il segno con le medesime modalità in qualsiasi categoria dalla Formula 4 alla Formula 2.





Sempre in grado di lasciare il suo marchio

Anche all'interno della Scuderia Ferrari, quella che mette più pressioni, Leclerc ha saputo lasciare il segno con le medesime modalità alle quali ci aveva abituato nelle categorie minori. Il monegasco aveva debuttato in Formula 3 nel 2015 mantenendo nel suo mirino la leadership della graduatoria fino all'incidente di Zandvoort, conciso con la scomparsa di Jules Bianchi. L'anno dopo, Leclerc ha vinto all'ultima gara la GP3 Series. Nel 2017 il monegasco ha semplicemente dominato la Formula 2, uccidendo il campionato già alla prima corsa con delle prove di forza che son rimaste l'emblema di quella stagione. Pensi a quella stagione e ti balza subito in mente il fotogramma del monegasco che, a metà turno delle qualifiche della corsa d'apertura della stagione in Bahrain, osserva divertito i suoi rivali con un bibita reintegratrice in mano nel vano tentativo di fare meglio di lui. Leclerc era al debutto, mentre i suoi più forti avversari avevano due o tre anni di esperienza nella categoria. E non possono che esserne usciti mortificati nell'animo. Due gironi dopo, la domenica, Leclerc ha sferrato il suo colpo di grazia, compiendo un cambio gomme nella corsa Sprint, cosa più unica che rara, per poi vincere recuperando dall'ultima posizione. Di fatto, il campionato era appena incominciato, ma per molti era già finito. Nel 2018 Leclerc ha portato a sesto posto la Sauber Alfa Romeo a Baku, finendo una stagione in crescendo al tredicesimo posto con un bottino di 39 punti, soltanto quattro in meno rispetto a Kimi Raikkonen l'anno prima. Passato alla Scuderia Ferrari, sono poi bastate due corse a mettere in discussione la leadership di Vettel, con il quale il chiarimento appare totale.

Patti chiari con Vettel

«*Siamo abbastanza maturi per giudicare quello che è successo. Siamo in competizione, vogliamo vincere* – ha spiegato Leclerc in merito al suo rapporto con il pluri-iridato tedesco – *Possiamo avere frizioni in pista, ma fuori dall'abitacolo è un'altra cosa. Essere in competizione ci rende più forti*».

Per quel che concerne gli obiettivi per il mondiale 2020 e per quelli successivi, Leclerc non vuole però limitare la rincorsa al titolo ad un duello con i soli Verstappen e Hamilton. «*Ci sono parecchi piloti giovani che hanno valore e lo dimostreranno nei prossimi anni. Ho conosciuto il loro talento nel kart e nelle serie minori. La Formula 1 avrà un livello sempre più in alto. Vettel e Hamilton sono sempre stati i miei riferimenti, lottare alla pari con loro per me è stato motivo di orgoglio. Ero invece abituato a lottare con Verstappen, visto che combattiamo insieme dai tempi del kart. Combattere con lui è qualcosa di più normale. Sono più forte rispetto a 12 mesi fa, quando non avevo mai vinto un gran premio o siglato una pole. Quest'anno parto certamente con degli obiettivi più alti, sono più maturo e consapevole*».

E pronto a dare conferme alle parole del nuovo estimatore Helmut Marko, che come tu già pregusta un testa a testa tra l'inglese, Leclerc e Hamilton. Bottas e Vettel permettendo…

Leclerc ha assaggiato le gomme da 18 a Jerez

Mentre la Mercedes ha preferito conoscere per la prima volta i nuovi pneumatici da 18 pollici lo scorso mese di dicembre, con George Russell che è rimasto a Yas Marina in coda ai post-season test ottenendo i primi riscontri con il nuovo prodotto della factory della Bicocca (il pilota inglese ha percorso 218 giri l'8 e 9 dicembre), la Scuderia Ferrari ha completato la sua prima giornata di test con la nuova gomma sabato 8 febbraio sul tracciato Andaluso di Jerez de La Frontera. Sul circuito sul quale nell'ottobre del 2017 il ventiduenne monegasco aveva conquistato in anticipo il titolo di Formula 2, una monoposto derivata dalla SF90, e adattata per ospitare le nuove gomme ribassate e l'impianto frenante, ha coperto la distanza di 130 giri con una temperatura esterna che nel corso della giornata ha raggiunto nelle ore centrali i 20 gradi, cinque un meno rispetto all'asfalto. Non sono emersi problemi. La sessione è iniziata con ritardo a causa della nebbia. La Pirelli preparerà un report che verrà inviato a tutti i team. ●

LA COMPETIZIONE ALL'INTERNO DELLA FERRARI RENDE VETTEL E ME PIÙ FORTI

CHARLES LECLERC



SAGGIATTA LA NOVITÀ A 18 POLLICI

In un recente test a Jerez, Leclerc ha saggiato gli pneumatici a 18 pollici, sopra a destra e in basso. nell'altra pagina, Leclerc mostra anche fuori pista tutta la sua determinazione...





1995



1996



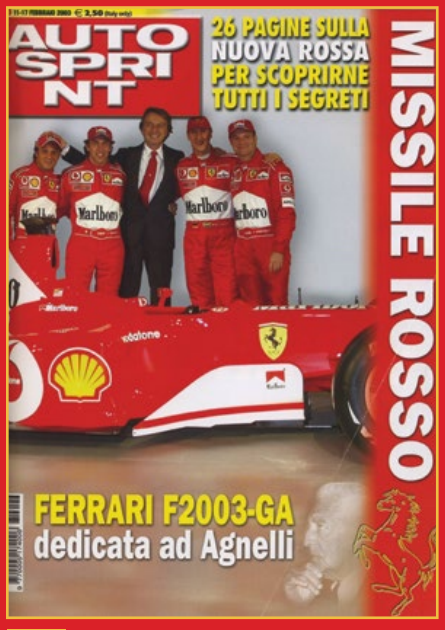
1997



2001



2002



2003

Rossa da



1998



1999



2000



2004



2005



2006

copertina

25 ANNI DI PRESENTAZIONI



2007



2008



2009



2013

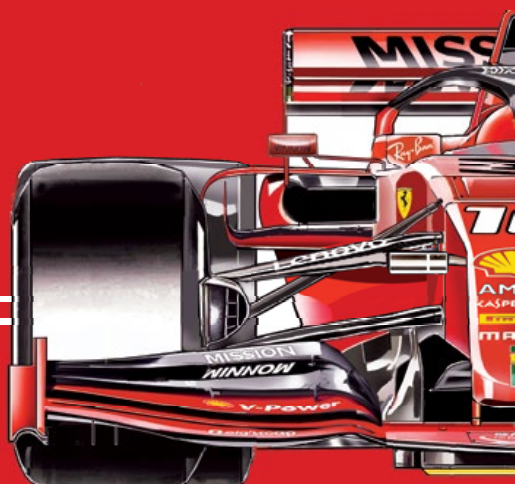


2014



2015







2010



2011



2012



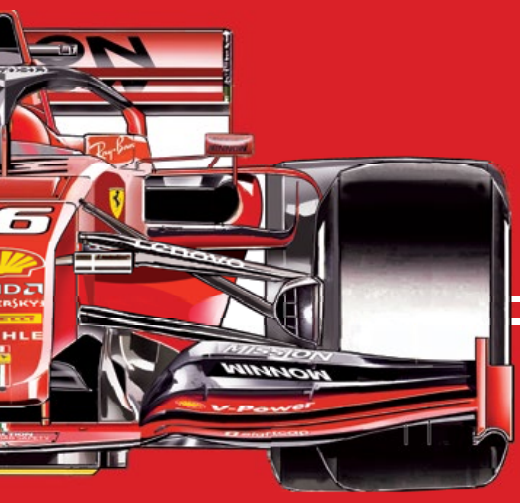
2016



2017



2018





2019

Quella voglia di rest Hamilton

IL CAMPIONE IN CARICA SI STA ARMANDO FISICAMENTE E MENTALMENTE PER DIFENDERE IL TITOLO DALL'ATTACCO DEI PRETENDER, LECLERC E VERSTAPPEN SU TUTTI. ANCHE PERCHÉ PUNTA SEMPRE PIÙ AI RECORD DI SCHUMI DEI GP VINTI E, PRIMO FRA TUTTI, A QUELLO DEI SETTE ALLORI MONDIALI

di Alessandro Gargantini

Ci attende una settimana campale. Settimana prossima, tra martedì e venerdì, nel giro di quattro giorni vedranno la luce le grandi protagoniste del prossimo mondiale. Ferrari, Red Bull, e dopo un solo giorno di pausa la Mercedes, sveleranno le rispettive armi in vista del nuovo campionato. Le attese sono alle stelle. Il primo passo sarà quello di studiare la nuove monoposto, analizzarle in controluce, emettere le prime considerazioni in attesa che la pista fornisca le prime indicazioni.
Se la macchina è quella giusta lo capiremo soprattutto a Melbourne, e ancor di più quando il mondiale rientrerà nel vecchio Continente a inizio maggio. Sarà un mondiale di mezzi, di tecnologia, ma soprattutto d'interpreti. Una squadra vincente, senza un finalizzatore inspirato e concreto, è destinata a soccombere. I successi ottenuti dalla Mercedes negli ultimi sei mondiali portano il marchio di Hamilton, il punto di riferimento, l'uomo da battere, per tutti. Esattamente a metà marzo inizierà una nuova sfida iridata che vede il sei volte iridato al centro del mirino di avversari che si rinnovano ciclicamente. Da quando la Formula 1 è entrata nell'era ibrida, sono stati soprattutto Rosberg e Vettel a mettere i bastoni tra le ruote del pilota nato a Stevenage. Il tedesco della Mercedes ha prevalso una volta, ma al termine di un tale sforzo talmente invasivo che l'ha portato a lasciare da vincente la massima serie, mentre quello della Scuderia Ferrari non è mai riuscito a rovesciare il predominio di Hamilton. Alla vigilia del nuovo mondiale un'autentica guerra generazionale sembra destinata a infiammare la passione dei tifosi. Sarà l'anno giusto per le nuove leve Leclerc e Verstappen, in crescita imponente, o prevarranno ancora la classe e l'esperienza dell'inglese? E quale sarà il ruolo di Bottas e Vettel, che sono probabilmente i due che hanno più da perdere?

Hamilton teme i rivali e si sta armando

Sono tanti gli elementi che portano a ritenere che Hamilton non stia per niente sottovalutando la minaccia che possono recargli i più giovani rivali. Leclerc e Verstappen sono stati protagonisti di una stagione 2019 in crescendo e puntano a compiere il passo decisivo per giocarsela finalmente alla pari con il sei volte iridato inglese. I risultati più pesanti Leclerc li ha colti dopo la pausa estiva. Al termine del Gran Premio d'Ungheria il monegasco occupava la quinta posizione nel mondiale e non aveva ancora vinto un gran premio. Anche il talento della Red Bull, che pur era terzo in campionato forte dei successi di Spielberg e Red Bull, sul finale di stagione ha dato due impressionanti prove di forza in Messico, dove non ha potuto lottare per il terzo successo di fila a causa di un'ingenuità in qualifica non alzando il piede quando è uscito Bottas, ed in Brasile, quando ha colto il terzo successo stagionale che gli ha consentito di riprendersi la miglior posizione alle spalle delle Mercedes nel mondiale proprio ai danni di Leclerc. La genuina espressione di gioia di Ha-

are



TANTA VOGLIA DI CONFERMARSI

Ha trentacinque anni compiuti il 7 gennaio e una voglia immensa di continuare a essere il numero uno del Circus. Per Lewis Hamilton sarà dura, ma motivazioni e capacità sono quelle dei giorni migliori...



milton, autore della pole-position e vincitore nella prova finale di Yas Marina, è stata realmente liberatoria e ha implicitamente dato la conferma di quando Hamilton ci tenesse a chiudere il mondiale con una vittoria, fornendo l'ennesima prova di forza ai rivali e mandando un segnale fondamentale allo staff della Mercedes in vista della pausa invernale. Hamilton non poteva archiviare il mondiale con una sconfitta, e così è stato.

Un gran lavoro dal punto di vista mentale e fisico

Hamilton sta lanciando avvertimenti molto chiari su quanto ci tenga a ripresentarsi al top delle condizioni fisiche e mentali al via del nuovo mondiale. Come da abitudine, il pilota inglese ha staccato la spina, allontanandosi da tutto e tutti, ma è rimasto molto focalizzato sulla sua condizione fisica. Hamilton si ripresenterà al via del mondiale rimodellato nell'aspetto, avendo abbandonato il tipo di preparazione che l'anno scorso lo aveva portato a esaltare la massa muscolare. Hamilton quest'inverno ha già perso ben cinque chili, passando da 78kg a 73kg. Da questo punto di vista, sarà una versione più reattiva e nervosa dell'inglese, fisicamente assimilabile a quando era più giovane. L'inglese ha trascorso i mesi invernali dedicandosi alla preparazione atletica, con tanta corsa e windsurf. Sotto l'aspetto personale, pilota di Toto Wolff ha ricucito le relazioni con papà Anthony con il quale ha avuto una relazione parecchio burrascosa, ma che ora si è ricomposta. Hamilton vuole rimettere tutte le caselle a posto per essere più forte quando riprenderà il mondiale. L'inglese ha l'obiettivo di aprire una nuova fase della sua carriera, come se a trentacinque anni volesse azzerare tutto e partire da capo, mettendo tutto in discussione. Esattamente come nel 2007, quando ha messo piede nel mondiale. Partendo dagli affetti, dagli aspetti che l'hanno plasmato e l'hanno portato dov'è, ovvero la famiglia, la serenità, la forma fisica e le motivazioni.

VERSO LA ZONA DEL MITO ASSOLUTO

Lewis Hamilton sfreccia in una zona sempre meno oscura, resa luminosa dal suo viatico eccezionale. Ormai le sue cifre statistiche sono sempre più in linea con quelle di Schumi

Re Lewis ancora a lungo

L'approccio di Hamilton rivela una dedizione incondizionata e un impegno totale verso la Formula 1. Il suo comportamento è lontano anni luce da quello di un pilota pago che punta a mettere le mani sui pochi record che ancora gli mancano. Ogni immagine che Lewis sta comunicando in questi mesi invernali mostra un uomo incredibilmente determinato, affamato e pronto al sacrificio come se avesse ancora tutto da conquistare. Ha vinto sei mondiali, l'ultima gara della passata stagione, ma il pilota di Toto Wolff appare totalmente concentrato su ogni minimo aspetto in vista del prossimo campionato. Hamilton ha perfettamente capito che per battere Leclerc e Verstappen dovrà fare ancora di più di quello che ha fatto fino ad ora. Ciò rappresenta il miglior modo per ripagare Toto Wolff, con il quale ha un amalgama sempre più totale, e tutto lo staff Mercedes. Ma Hamilton non ha come unico obietti-



vo di mantenere saldo tra le sue mani il titolo iridato. L'inglese vuole diventare il numero uno di tutti i tempi ed ha alla sua portata il settimo titolo iridato, che gli consentirebbe di raggiungere Michael Schumacher. Dopo aver vinto il suo primo mondiale nel 2008, Hamilton ha dovuto attendere per ben sei stagioni prima di tornare sul tetto del mondo. La sequenza impressionante di successi che ha portato Hamilton sulla scia di Schumacher è stata propiziata dal passaggio dell'inglese alla Mercedes, ironia del destino, proprio in sostituzione del pilota di Kerpen che ha mollato la Formula 1 al termine della stagione 2012, nella quale ha conquistato soltanto un podio in occasione del gran premio d'Europa destinato sul tracciato cittadino portuale di Valencia. In sei anni con le Frecce d'Argento, Hamilton ha vinto cinque mondiali, esattamente come il tedesco con la Scuderia Ferrari, e colto una serie di record che anche nei numeri rendono il suo palmares sempre più sovrapponibile a quello di Michael Schumacher.

Numeri sempre più in linea con quelli di Schumi

Ad oggi, Hamilton ha disputato 250 gran premi, contro il 306 di Schumacher, che detiene ancora il record di vittorie, 91 contro 84. Già dal gran premio d'Italia del 2017 il tedesco ha perso il primato delle pole position che vede l'ex ferrarista fermo a 68, contro le 88 del pilota inglese, suddivise tra McLaren (31) e Mercedes (57). È realmente impressionante il fatto che Hamilton abbia conquistato il miglior tempo in qualifica nel 35,2% delle corse disputate, contro il 22,2% di Schumacher, che invece ha conquistato ben trenta giri più veloci in gara, 77 contro 47. Non ha invece valore il confronto nel punteggio, rivisto nel 2010 quando lo score del primo classificato è passato dai dieci ai venticinque punti, rendendo le statistiche poco rappresentative. In sintesi, i numeri di Hamilton e Schumacher si assomigliano sempre di più in numerosi parametri. Hamilton avrà dunque due forti leve sotto l'aspetto motivazionale in vista del prossimo mondiale. Il pilota di Toto Wolff non solo vuole raggiungere il mito di Schumacher, l'inglese ci tiene terribilmente a mostrare in pista che è ancora lui il più forte e che non è assolutamente disposto a cedere nemmeno un centimetro ai suoi avversari. Si chiamino Leclerc, Verstappen o chicchessia. Poco importa. Basta pensare agli ultimi fotogrammi del gran premio di Ungheria della passata stagione quando, al termine di una corsa intera alle spalle di Verstappen, a quattro giri dalla fine Hamilton ruppe gli equilibri privando l'olandese di una vittoria che ormai sembrava scritta proprio sulla pista dove il pupillo di Helmut Marko aveva colto la sua prima pole position. Esattamente come ad Abu Dhabi, la ricreazione per i suoi rivali era finita, era il momento per l'olandese di tornare nei ranghi. In fondo, questo è Hamilton. Prepariamoci a un grande mondiale, ci sarà da divertirsi. ●



Haas gioca d'anticipo

SUL PIANO DELLA FORMA IL TEAM USA TORNA AI SUOI CLASSICI COLORI IN GRIGIO-ROSSO MENTRE DAL PUNTO DI VISTA DELLA SOSTANZA LA VF20 RIVELA LA SUA PARENTELA ALLA SF90

di Massimo Costa

Doveva essere l'ultima squadra, assieme all'Alfa Romeo, a presentare la propria nuova monoposto per la stagione 2020 del Mondiale F.1. La Haas aveva scelto di mostrare al mondo la VF-20 direttamente nella corsia box del primo giorno dei test collettivi sul circuito catalano di Montmelò, mercoledì 19 febbraio. Una cosa triste, la mattina presto prima dell'accensione del semaforo verde, in mezzo al freddo. Il velo tirato via dai piloti (almeno di solito funziona così), quattro foto, il tutto con l'ansia di rientrare rapidamente nel garage dei box per iniziare le prove molto importanti, in quanto da quest'anno le giornate sono state ridotte da otto a sei. Ma l'ufficio marketing e media ha cambiato idea e senza alcun annuncio precedente, sorprendendo tutti, nel pomeriggio di giovedì scorso sui social della Haas sono apparse cinque foto che ritraggono la VF-20 da diverse angolazioni. Non ce la facevamo più ad aspettare, è stata la simpatica frase scritta su Twitter dalla squadra americana. Come previsto, è cambiata la livrea, con il ritorno ai colori sociali della Haas, quel grigio-rosso che lo scorso anno era stato abbandonato per sposare il nero-oro dello sponsor (rapporto burrascoso e controverso) Rich Energy. Gene Haas ha detto la sua: *«Sono contento di aver riportato i nostri colori, gli appassionati ci potranno identificare meglio. Ed ha aggiunto: Francamente, spero che la VF-20 ci riporti al livello avuto nel 2018, quando abbiamo concluso al quinto posto nel Mondiale. Il 2019 è stato difficile, educativo, è una fase che prima o poi tocca a tutte le scuderie. Sono fiducioso che la lezione sia stata imparata»*. Il crollo è stato inesorabile. Da team pretendente al quarto posto, alle spalle delle

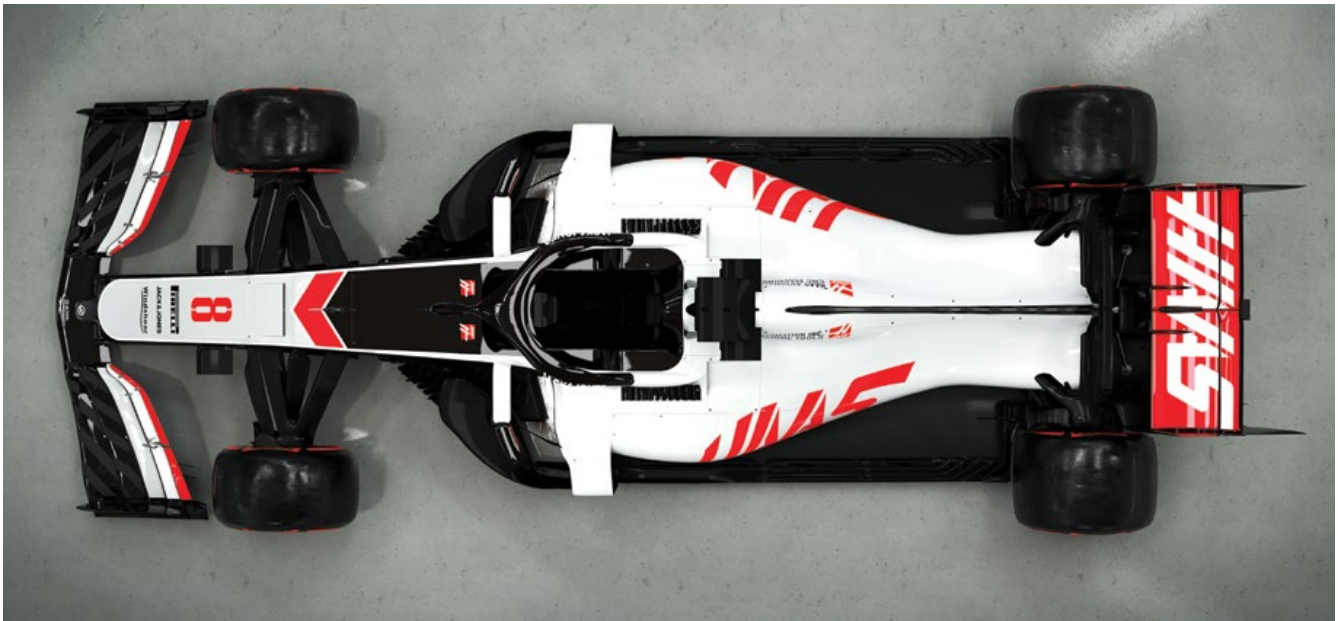
ISPIRAZIONE MARANELLIANA
Nelle sue vedute in tre quarti, sopra, di lato e dall'alto – nell'altra pagina –, la nuova Haas progettata da Rob Taylor mostra una chiara somiglianza con la Ferrari Sf90, sua evidente fonte ispiratrice



grandi squadre, dopo un 2018 eccellente, è arrivata la doccia fredda per via di una VF-19 sbagliata e di una ulteriore serie di errori commessi durante la stagione, con la mancanza di connessione tra dati emersi dalla galleria del vento ed il riscontro sulle piste. Sono convinto che abbiamo appreso molto da quegli errori, tutto ci è stato di lezione, e in base a quel percorso sbagliato intrapreso, per la VF-20 è stata intrapresa una via completamente diversa, non ripetendo gli stessi sbagli ovviamente. Dovremo tornare a giocarcela ad ogni gara per entrare nella zona punti, questo è il nostro obiettivo, questo è quello che avremmo dovuto fare anche nel 2019. La Haas ha le capacità per far bene, per puntare a un certo tipo di risultati e considerando l'ottima organizzazione di cui disponiamo, possiamo farcela. Haas è ottimista e non potrebbe essere diversamente. È un vincente, nel proprio business e nel mondo delle corse Nascar, dal quale è arrivato. In F.1, la Haas è rapidamente salita verso il vertice fino a sbattere contro il muro incontrato nel 2019. La monoposto progettata da Rob Taylor, a un primo sguardo, sembra non troppo distante in quanto ad aerodinamica, alla Ferrari SF90 dello scorso anno. Il muso, l'ala anteriore, l'airscope, le pance laterali, ricordano la vettura di Maranello targata 2019. Un chiaro segnale per quanto riguarda il rapporto con la Ferrari che va ben oltre alla semplice fornitura delle power unit, ma si estende ad altre componenti come i freni, le sospensioni, la trasmissione.
In tutto questo va rimarcato il consueto supporto della Dallara per quanto concerne lo sviluppo aerodinamico svolto in galleria del vento. Sinergie che da sempre la Haas ha impiegato, anzi, sono stati fattori determinanti per poter entrare nel Mondiale F1.
E che hanno permesso, a parte il disgraziato 2019, di proiettare la squadra diretta in pista dall'italiano Gunther Steiner, nel mix come dicono gli inglesi, ovvero a centro gruppo e non perennemente ultimi come capitato agli ultimi costruttori apparsi in F1 come Manor, Caterham, HRT. Il team principal Steiner non ha mancato di dire la sua: *«È sempre emozionante vedere nascere una nuova monoposto, il suo sviluppo. Senza dubbio la VF-20 deve cancellare tutto quello che la VF-19 non è riuscita a ottenere. Grazie ai regolamenti che quest'anno non sono cambiati, abbiamo potuto migliorare la nostra conoscenza della vettura, capire le soluzioni corrette da applicare sulla VF-20 in base agli errori commessi con la VF-19. Non mi sarei mai aspettato un 2019 così complicato, ma alla fine possiamo dire che è stato utile per compiere un esame di coscienza ed esplorare nuove situazioni. Tutti nel team siamo stati costretti a guardarci in faccia per capire da dove ripartire e adesso non vediamo l'ora di vedere come si comporterà in pista la VF-20. Speriamo nei test di accumulare un buon numero di chilometri, di avere l'affidabilità necessaria per poi arrivare a Melbourne pronti per l'inizio della stagione»*.
I piloti Romain Grosjean e Kevin Magnussen fanno il conto alla rovescia. Anche loro devono cancellare una annata storta, condita da errori e comportamenti a volte poco comprensibili. ●

SONO CONVINTO CHE ABBIAMO APPRESO MOLTO DAI NOSTRI ERRORI E QUESTA NUOVA MONOOSTO DEVE ESSERNE LA PROVA

GENE HAAS



Aston Martin

un conto aperto con la F.1



di Mario Donnini

C'è un conto ben aperto, nella storia della Formula 1, e riguarda proprio l'Aston Martin. Dalla ferita dolorosa alla possibile sutura, con tanto di cauterizzazione felice, passa mezzo secolo esatto. Perché la gloriosa Casa britannica nei Gp balla due soli estati, nel biennio 1959-1960, con aspettative fortissime, un impatto deludente e un quasi subitaneo abbandono che da allora resta a mezz'aria. Tipo un grido che cerca giustizia o, come amano dire gli stessi figli d'Albione, un "unfinished business". Un affare ancor da chiudere, oh yes.

Certo è che alla fine degli Anni '50 l'Aston Martin è sulla cresta dell'onda anche dal punto di vista racing.

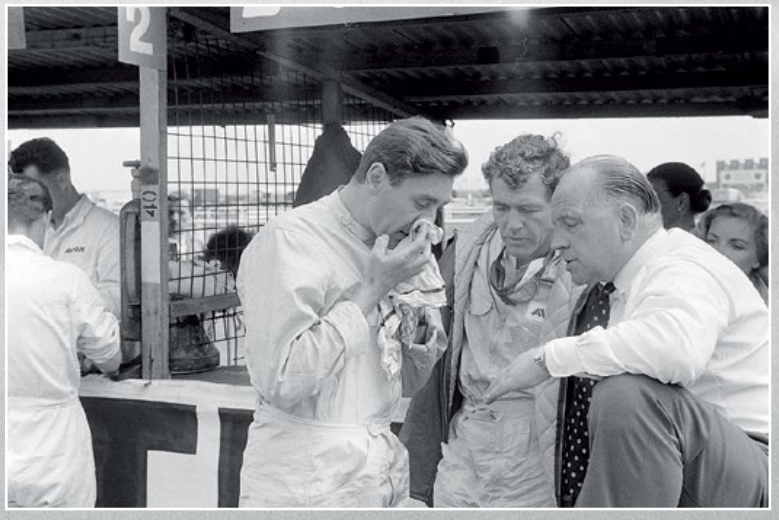
Le cose erano cambiate nel corso della stagione endurance 1958, col trionfo di Moss e Brooks nel Tourist Trophy, seppur a punteggio ridotto, che aveva fatto seguito al clamoroso secondo posto di Peter e Graham Whitehead alla 24 Ore di Le Mans, al volante di una Db3S privata. Ma l'anno campale è il 1959, quando la Casa attacca in simultanea il campionato del mondo Sport e il mondiale di Formula 1, ponendo in essere una clamorosa offensiva globale.

Il 1959, un anno da leggenda nell'endurance

Nelle corse di durata, delle cinque prove in programma, Sebring e Targa Florio non rientrano nel mirino dell'Aston Martin, ma dal Nurburgring in poi l'equipe guidata dal grande stratega John Wyer - che da lì in poi diventerà uno dei più validi e vincenti team manager dell'endurance -, coglie successi a ripetizione. Tanto da aggiu-

A FINE ANNI '50 L'ASTON MARTIN È UNA CASA TOP NELLE CORSE, CON UN TEAM CHE SBANCA LE MANS E IL MONDIALE SPORT. MA PARALLELAMENTE IL DEBUTTO IN F.1 NON PORTA I RISULTATI SPERATI PERCHÉ LE MONOPOSTO A MOTORE ANTERIORE SONO SUPERATE FIN DALLA NASCITA, CAUSA L'AVVENTO DELLA COOPER A PROPULSORE POSTERIORE. E PER LE DBR4 E LE DBR5 È GIÀ LA FINE...

LA PROSPETTIVA DI RIVEDERE IN AZIONE IL GLORIOSO MARCHIO BRITANNICO NEI GP, OFFRIRÀ ANCHE LA POSSIBILITÀ DI CANCELLARE LA DELUSIONE CAUSATA DALLE PRESTAZIONI DELLE DBR4 E DELLE DBR5 NELLE SOLE DUE STAGIONI DI GARE DISPUTATE, NEL BIENNIO 1959-1960





NEL 1960 C'È LA DBR5 EVO SFORTUNATA
Trintignant in azione nel Gp di Gran Bretagna 1960 con l'Aston Martin DBR5. Siamo già alla fine dell'avventura della Casa in F.1... In alto, i piloti Salvadori e Shelby a colloquio col team manager Parnell, nel 1959

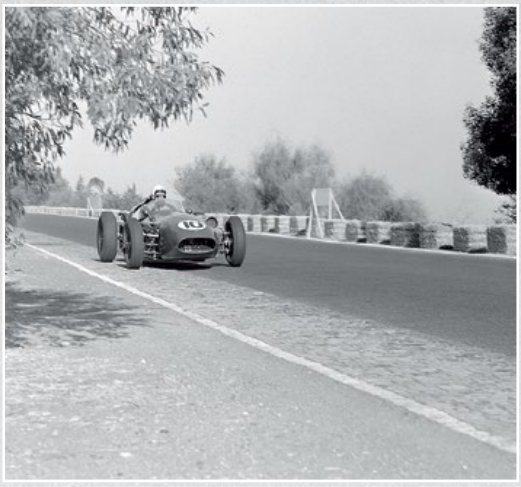
dicarsi col modello DBR la 1000 Km del Nurburgring con Stirling Moss e Jack Fairman, la 24 Ore di Le Mans grazie a Roy Salvadori e a Carroll Shelby e, infine, di nuovo il Tourist Trophy, col terzetto composto da Carroll Shelby, Jack Fairman e dall'immenso Stirling Moss, stella di prima grandezza anche - e verrebbe da dire soprattutto - al volante delle vetture Sport.
Per inciso, le immagini della gloriosa e vincente campagna Aston Martin alla 24 Ore della Sarthe sono quelle iniziali e mirabilmente ricostruite dal film "Le Mans '66-La grande sfida", per raccontare il giorno più bello nella carriera di Carroll Shelby da pilota, prima che problemi al cuore lo costringeranno all'addio al volante.

Luca Pierotti

Quando il convoglio Aston Martin parte per Le Mans, il boss John Wyer è capocarovana. Le auto da corsa - buone anche per viaggiar su strada - se ne stanno incolonnate nella piccola fila che vede lui in testa, alla volta d'un castello avvolto nel verde, che sarà il suo quartier generale di ogni 24 Ore.
Dieci anni così producono frutti meravigliosi, se è vero che nel 1959 l'Aston Martin vince la 24 Ore di Le Mans e s'aggiudica il Mondiale. Roy Salvadori, uno dei suoi piloti top, ricorda: *«Wyer era durissimo, inflessibile, ipersevero. Nel pre-gara stabiliva un passo di corsa ideale - se ne fregava delle prestazioni pure -, e noi piloti eravamo tenuti a osservarlo. Ma per buggerarlo, io e Hawthorn avevamo studiato una divertente controtattica. Battagliavamo allegramente sul misto sfidandoci come fosse un Gp, per poi rallentare nell'ultima parte del circuito, la più veloce, e rientrare nel crono imposto. Giusto per non annoiarci... L'avesse saputo, Wyer ci avrebbe sbranati»*.
Wyer non amò mai la F.1. Quando l'Aston Martin tenta l'avventura nei Gp - dal 1957 al 1960 -, è contro il suo parere. Resta laterale al progetto e Dio sa quant'ebbe ragione. *«La F.1 non concede possibilità di reale gestione dai box* - dice un giorno -. *Là vinci solo se hai la macchina migliore. Inve-*



IN LOTTA MA SENZA SPERANZA
Nella foto grande, Brooks, su Ferrari n.14, insegue l'Aston Martin di Salvadori, a sua volta alla caccia della Brm di Flockhart, nel corso del Gp del Portogallo 1959, disputato sul tracciato di Monsanto. A lato, lo stesso Salvadori transita nel Gp di Gran Bretagna 1959 accanto alla Brm di Flockhart, ritirato





I PROBLEMI ARRIVANO FIN DALLE PRIME GARE
Sopra, Roy Salvadori al volante della DBR4 nel Gp del Portogallo 1959. A destra, un meccanico al lavoro sulla Aston Martin monoposto del pilota britannico, in occasione del Gp di Gran Bretagna di quell'anno

ce nell'endurance, grazie a un'opportuna visione tattica, c'è la possibilità di aggiudicarsi una corsa anche se sulla carta si è più deboli».

Nel 1957 nasce la DBR4 (ma non corre...)

L'idea di fondo e il target in F.1 appaiono semplici nel concetto ma difficilissimi nell'applicazione, perché si tratta di estendere alle monoposto i successi delle ruote coperte. Così, disegnata dal tecnico Ted Cutting e costruita nonché testata per la prima volta nel 1957, arriva la DBR4.

Il telaio tubolare in acciaio deriva dalla DBR1. Presenta sospensioni a bracci oscillanti con molle elicoidali all'anteriore e ponte De Dion al posteriore. Il motore anteriore di 2,5 litri è a 6 cilindri in linea bialbero con due valvole per cilindro, da 260 cavalli di potenza. Il cambio David Brown è a 5 marce e i quattro freni a disco sono di marca Girling. Il massimo immaginabile per quel momento, perché l'Aston Martin vuole battere la regina della F.1.

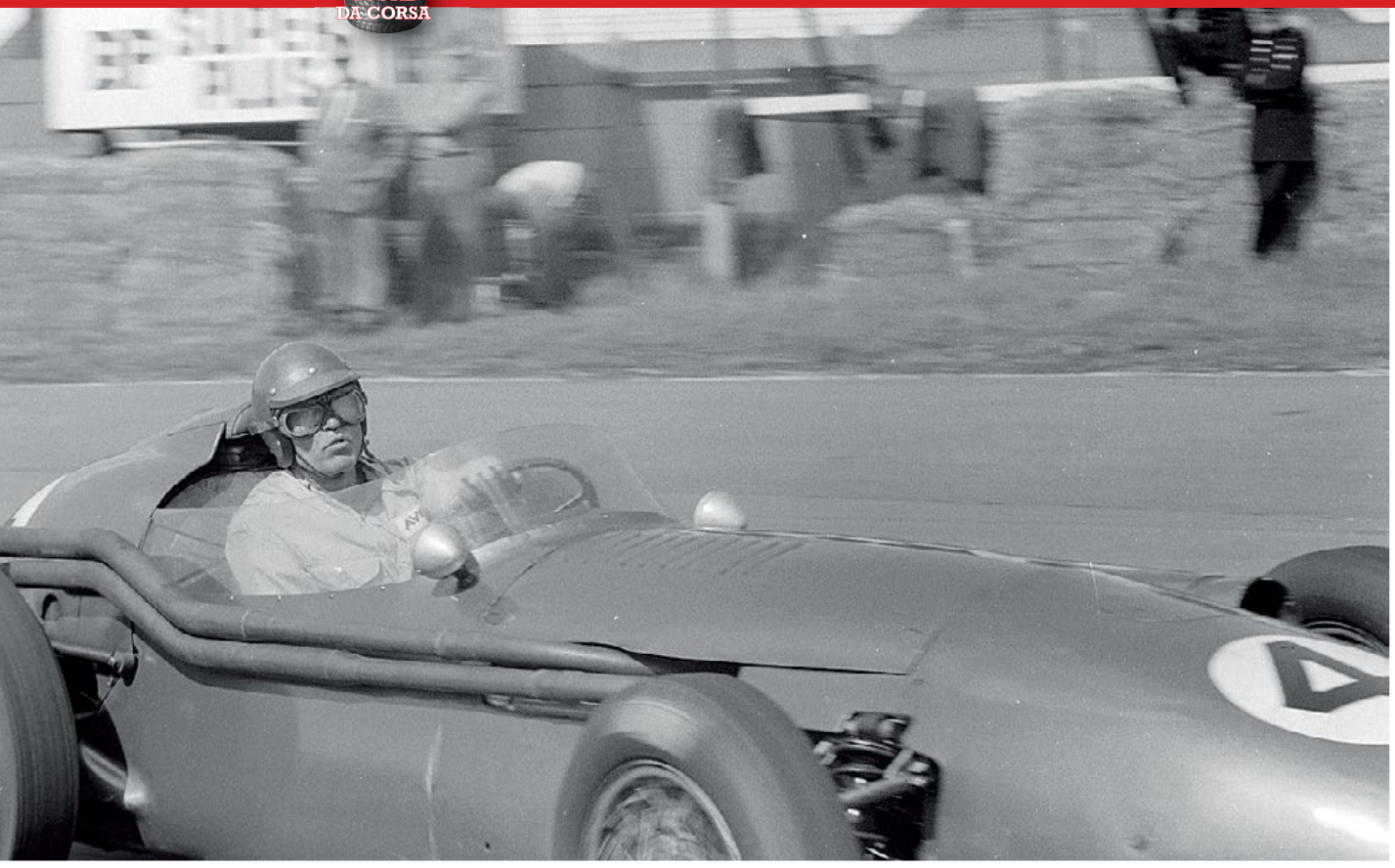
Ecco, è proprio questo il punto.

La vincente è la Maserati 250F di Fangio, mentre da lì a poco, il mondo dei Gp sarà scosso dalla rivoluzione delle vetture a motore posteriore, Cooper in testa, capaci di rendere obsolete e antidiluviane le superatissime rivali.

In altre parole, l'Aston Martin paga caro, carissimo, lo stand by dato al programma, che resta in frigo per tutto il 1958, salvo partire davvero nella stagione 1959 quando ormai le vetture prodotte, secondo l'ottica del cronometro, sono già pezzi da museo e molte energie del marchio vengono dirottate sulla mirabile stagione endurance che la vedrà trionfare, come abbiamo visto.

Quel 1959 molto deludente

Per il 1959 la campagna nei Gran Premi prevede uno sviluppo del prototipo con la DBR4/1 che viene modificata cambiando la sospensione anteriore, su indicazione di John Wyer, che resta nell'ombra. In sei settimane viene approntato il secondo esemplare DBR4/2. Presentato al pubblico nell'aprile 1959 e, sotto la direzione ai box



LA FOGA AGONISTICA DI CARROLL SHELBY

Sopra, Carroll Shelby con l'Aston Martin nel Gp di Gran Bretagna 1959 ad Aintree. Sotto, un'immagine recente della sfortunata DBR4 nella sua seconda carriera all'interno delle gare veteran. Si nota il roll-bar di protezione aggiunto a fiini di sicurezza e, soprattutto, il motore 6 anteriore a cilindri

dell'ex pilota Reg Parnell, portato al debutto in gara il 2 maggio nel Brdc International Trophy a Silverstone, con Roy Salvadori gran secondo alla fine e Carroll Shelby sesto. Ma, al di là del podio subito ghermito, le indicazioni dei piloti son già preoccupanti: la macchina risulta pesante e difficile da guidare, rispetto alle più moderne rivali. Se tanto mi dà tanto, la festa, appena cominciata, è già finita.
Il debutto vero e proprio nel mondiale avviene a stagione bella iniziata, nel Gp d'Olanda 1959 a Zandvoort, con Shelby e Salvadori solo al decimo e al tredicesimo posto in griglia, ritirati in gara entrambi per guai al motore. Un verdetto semi-tombale, quindi. Le altre tre partecipazioni, in Gran Bretagna, Portogallo e Italia, portano solo a due sesti posti dell'esperto Salvadori, che suonano come un rintocco a morto per il progetto DBR4/250.

Nel 1960 il canto del cigno

L'Aston Martin ha davanti a sé due vie: ripartire da zero con una nuova macchina a motore posteriore centrale, ovvero lasciar perdere tutto. Viene scelta la terza, ossia provare a ritoccare il progetto dando vita alla DBR5, aggiornamento poco convinto e ancor meno convincente della consorella, guadagnando un po' in leggerezza e in tutto venti cavalli in potenza, in un ridotto programma di partecipazione, più che altro a cabotaggio locale.
La vecchia DBR4 viene utilizzata nell'International Trophy del 1960, con Trintignant decimo e Salvadori out già al 4° giro col motore cotto. In Olanda nessuna Aston al via, a causa di una disputa sul denaro dovuto per il premio partenza. Quindi poca gloria anche per la DBR5, che nel Gp di Gran Bretagna non va oltre un anonimo e mortificante undicesimo posto, sempre col veterano Trintignant.
Il finale è triste assai, perché l'Aston Martin termina quindi fuori dalla top ten e accusa addirittura cinque giri di svantaggio dal vincitore Jack Brabham, al volante della quasi imbattibile Cooper a motore posteriore Climax, destinato a vincere il mondiale piloti per la seconda volta consecutiva.
In pratica, l'era d'oro del marchio Aston Martin nelle corse ruggenti finisce qui. Gli allori endurance sono già un ricordo e le performance nel mondiale di F.1 neanche quello. Il marchio, destinato da lì a poco a diventare il preferito dell'Agente 007, sparisce dalla F.1 proprio perché non in grado di prevedere tramite insider la veloce evoluzione altrui.
Magari, se il sodalizio con James Bond fosse cominciato prima, certe scelte tecnologiche non si sarebbero rivelate così precocemente sorpassate...
Dai, pazienza. Scherzi a parte, ora la sorte offre una seconda possibilità, grazie all'intraprendenza di Lawrence Stroll. E l'agognata rivincita dell'Aston Martin in F.1 potrebbe diventare, entro un anno, una stimolante quanto possibile realtà. ●



LASCIA UN SEGNO.
CONQUISTA IL SOGNO.

ROMA, 29 MARZO 2020

MARATONA
& STAFFETTA

ISCRIVITI SUBITO!

80 EURO

FINO AL 29 FEBBRAIO

Sei pronto a **correre** per le strade del **museo a cielo aperto** più straordinario al mondo? Vivi l'esperienza della **maratona a Roma**, 42,195 km che ti faranno restare senza fiato. Quest'anno, inoltre, c'è una grande novità: la **staffetta Acea Run4Rome**, un'impresa da condividere in **team**. Scegli 4 amici e corri in successione, ognuno sarà il protagonista di una parte del percorso... per **una vittoria di gruppo!**

RUN ROME THE MARATHON ROMA CAPITALE

acea

runromethemarathon.com

powered by infront

Corriere dello Sport

Italia Marathon Club

acea

joma

OFFICIAL ELECTRIC CAR NISSAN

NAMEDSPORT SUPERFOOD

SAN BENEDETTO

vueling AIRLINES

RADIO UFFICIALE RADIO 105

GLOBO

REGIONE LAZIO

ROMA

atletica italiana


kimoa
sparco
mindmaze
AutoNation
DELL
Technologies
R.J.Reynolds
vapor
FRNando
66

L'affaire Alonso

CON CHI CORRERÀ LA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS 2020 FERNANDO? SCOPRIAMO TUTTE LE OPZIONI DEL FERRARISTA DOPO CHE È SALTATO L'ACCORDO CON IL TEAM ANDRETTI PER DARE L'ASSALTO ALLA TRIPLA CORONA

di Marco Cortesi

Il mercato dell'IndyCar 2020 passerà alla storia per delle situazioni letteralmente ribaltate rispetto a quanto accade d'abitudine. L'inverno che si appresta a terminare ha visto infatti protagonisti non, come spesso capita, piloti autori di clamorosi passaggi di casacca o conferme multimilionarie, ma coloro che invece non hanno trovato posto. Paradossalmente, si è parlato quasi solamente di chi è rimasto a piedi rispetto a chi può contare su un sedile stabile. Dopo il caso Hinchcliffe, che vede il canadese ancora alla ricerca di una soluzione alla vigilia dei test collettivi di Austin, è arrivato l'appiedamento di Sebastien Bourdais, che ha fortunosamente messo in cascina un programma da quattro gare con il team Foyt salvando una stagione che lo vedrà protagonista principalmente con la Cadillac nell'IMSA. La parte del leone l'ha poi fatta Fernando Alonso, che dopo la sua partecipazione alla Dakar avrebbe dovuto annunciare il suo programma per la 500 Miglia di Indianapolis, e invece si è visto fermare sul più bello.

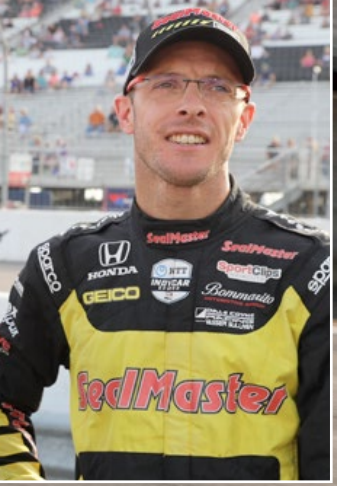
Alonso era ormai dato per certo al team Andretti, ovvero la scuderia che, alla prima partecipazione alla 500 Miglia di Indianapolis, gli aveva dato la possibilità di figurare alla grande sin dai primissimi chilometri. Dopo la débacle dell'accoppiata Carlin-McLaren dello scorso anno, c'era la voglia di tornare in una situazione ideale, cosa comprensibile quando l'obiettivo è quello di vincere e portare a casa la "tripla corona". Dopo la fine del rapporto con la McLaren, tutti gli ostacoli per il ritorno da Michael Andretti sembravano essere finalmente rimossi, e le voci parlavano di un accordo non solo per Indy, ma anche per altri appuntamenti. Invece, secondo quanto emerso recentemente, la Honda si sarebbe messa di traverso. Non la filiale americana, assolutamente positiva e pronta ad accogliere Alonso consapevole del suo talento, ma la casa madre in Giappone. Era ovvio l'interesse di casa Honda motorsport in USA (HPD), dato che dopo due anni di vittorie Chevrolet col team Penske, l'asturiano poteva essere un'importante arma segreta. Ma al quartier generale di Tokyo si è fatta una scelta di campo. A posteriori, forse qualche avvisaglia c'era stata, quando nei giorni precedenti Alonso aveva tenuto a spiegare il famoso commento "GP2 engine", uno dei momenti più critici della sua relazione con il costruttore del sol levante, al Gran Premio di Suzuka 2015. O forse la decisione era già stata presa. Sta di fatto che da Honda è arrivata l'ultima parola, e sarà veramente difficile che la dirigenza cambi opinione. Oltre ai trascorsi passati con F1 e McLaren, potrebbe non essere stato gradito il rapporto fresco e recente coi rivali di casa Toyota, con la partecipazione alla Dakar e anche qualche apparizione promozionale, come quella per la nuova Yaris. Certo, va detto che anche Kyle Busch è pilota Nascar della Toyota, eppure sembrerebbero tutti ben contenti di accoglierlo a braccia aperte, anche da un giorno all'altro, se si decidesse a partecipare. Motivi di mercato.

Cosa accadrà ora? Alonso dovrà sperare in una nuova soluzione. Soluzione che però, come insegna la situazione di Bourdais e Hinchcliffe, non è così facile da mettere in piedi perché fisicamente non ci sono molte vetture "buone" disponibili, anche se la qualifica di due volte campione del mondo di Formula 1 può dare sicuramente una mano. Quali sono le opzioni? Una potrebbe essere tornare tra le braccia di casa McLaren, anche perché è sembrato che la fine della collaborazione sia stata tutto sommato amichevole. Forse la situazione attuale della scuderia è però più dimensionata sulle due vetture, ma, con la volontà, si possono fare miracoli. Un altro interessante rumor parla di un possibile "scambio" con una squadra motorizzata Chevrolet, che "presterebbe" un proprio pilota ad Andretti per la 500 Miglia di Indianapolis con un avvicendamento per l'occasione.



L'oggetto di questo cambio potrebbe essere identificabile in Conor Daly, che quest'anno dividerà la vettura numero 20 dell'Ed Carpenter Racing insieme al patron Ed Carpenter, con il "bonus" di Indianapolis. Daly, pilota e personaggio generalmente molto apprezzato, può contare sul supporto della US Air Force, l'aeronautica americana, e già nel 2019 aveva corso con Andretti. Viceversa, per Alonso ci potrebbe essere una Dallara-Chevrolet competitiva in particolare sul giro secco, ma anche in grado di chiudere al secondo posto nella stagione 2018. E' anche vero però che il programma di Andretti sarebbe perfetto per… Hinchcliffe, che ha annunciato di aver raggiunto il budget necessario almeno per la 500 Miglia. Ovviamente, esiste la possibilità che Honda… cambi idea, visto e considerato che non c'è stato nessun diniego ufficiale, e tutto il trambusto di questi giorni potrebbe essere etichettato come una "boutade" di stampa. L'affaire-Alonso potrebbe anche essere il primo vero banco di prova per la gestione di Roger Penske al timone di Indianapolis. Il vulcanico Capitano ha sicuramente il peso politico ed economico per fare pressione in favore dell'ex pilota Ferrari e McLaren. Oltre ad essere un grandissimo imprenditore, e come tale importante pedina in qualunque gioco politico, anche per una multinazionale, Penske ha con Honda anche delle collaborazioni professionali. D'altra parte, gestisce il programma ufficiale della casa nell'IMSA col marchio Acura e sviluppa la ARX-05 su base Oreca. In altre parole, se da una parte potrebbe avere da guadagnare a fare "il cattivo", cercando di forzare la mano, dall'altra ha anche un interesse a rendere felice la Honda. Come si muoverà? In questa situazione si potrebbero anche evidenziare gli equilibri di marketing per il futuro: quanto sarà considerata importante nell'economia dell'IndyCar la presenza di un grande pilota, campionissimo, di straordinario talento, ma extra-americano, quando si è già stabilito che la priorità sarà principalmente il mercato interno?

Per quanto riguarda il resto del mercato, le situazioni da risolvere si riducono col passare del tempo. Sistemato Bourdais, Hinchcliffe è ancora in attesa e sta mantenendo il più assoluto riserbo sulla sua situazione. Però ci sono stati altri interessanti annunci. Primo tra tutti quello che ha coinvolto Santino Ferrucci al team Coyne. Il pilota americano ha "fatto le scarpe" a Bourdais ereditandone vettura, sponsor e responsabile tecnico, Olivier Boisson. Ferrucci, dopo il burrascoso addio alle categorie europee con gravi polemiche, accuse e penalità, si è ricostruito un'immagine in IndyCar, approfittando del fatto di avere il passaporto "giusto" in una serie da sempre un po' campanilistica. Dopotutto, ha ancora solo 21 anni. Le sue prestazioni sono comunque state positive, in linea con quelle dei piloti che l'avevano preceduto sulla seconda vettura di Coyne, ovvero Ed Jones e Daly. Ferrucci ha guadagnato la fiducia della squadra e soprattutto un discreto seguito. Il problema è purtroppo che Dale Coyne durante l'inverno ha perso molta









quota, vedendo una riduzione del supporto della Honda. Non solo, dal punto di vista ingegneristico sono venute a mancare due risorse importantissime. Craig Hampson è passato in McLaren, mentre Michael Cannon, che seguiva proprio Ferrucci, sarà l'ingegnere di Scott Dixon. In Coyne arriverà anche Alex Palou, spagnolo dalle grandi qualità ma un po' altalenante… quindi altro lavoro in più in termini di approccio con le gare. Una delle storie più belle della stagione che si appresta a partire riguarda invece Scott McLaughlin. Il neozelandese, che corre nel campionato Supercars australiano, prenderà parte col team Penske al Grand Prix di Indianapolis, quello che si corre ad inizio marzo sul layout stradale dello Speedway. La cosa straordinaria è che McLaughlin, 26 anni, a parte tre gare nella Formula Ford Australiana, non ha mai corso nelle ruote scoperte, passando subito alle categorie turismo ed entrando nella filiera delle Supercars. Dopo aver centrato il suo secondo titolo nella categoria al team DJR Penske, il Capitano ha pensato bene di premiarlo con un test sulla pista di Sebring. Il risultato, un tempone comparabile con quelli degli altri piloti IndyCar che ha convinto la squadra a dargli un'opportunità anche in gara. Dopotutto, McLaughlin è uno dei talenti più brillanti della sua nazione. Il debutto col Garry Rogers Motorsport in Supercars l'aveva portato a diversi piazzamenti, incluso un terzo posto con la meteora Volvo, e il passaggio in Ford, con l'arrivo di Penske nella compagine societaria di Dick Johnson, ha accelerato le sue potenzialità. Dopo un secondo posto, McLaughlin ha iniziato a dominare senza più fermarsi: su 31 manche disputate nel 2019, ne ha vinte 18 finendo 22 volte sul podio e vincendo anche la Bathurst 1000. Ora, la chance in IndyCar che ha veramente del miracolo, e che potrà unire due delle realtà più professionali del panorama internazionale delle corse.

PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI

La stagione di Indycar si sta rimettendo in moto e in molti sono attesi a una stagione ad alto livello. Da Kanaan, sopra, a Ferrucci, sopra a sinistra. In alto a sinistra Ferrucci e Bourdais e in alto a destra, McLaughlin

Paradossalmente, la storia di McLaughlin fa quasi da contraltare a quella di Dalton Kellett, che condividerà al team Foyt una vettura con Tony Kanaan e Bourdais. Il ventiseienne canadese è in arrivo dalla Indy Lights nella quale non ha ottenuto risultati di particolare rilievo. Nelle ultime stagioni con Andretti, Kellett ha concluso le ultime due stagioni rispettivamente all'ultimo e penultimo posto. Dopo le difficoltà del2019, la scuderia spera che l'esperienza di due piloti come Bourdais e Kanaan nella prima parte della stagione possa fare la differenza anche per il resto dell'anno. Ma è difficile che sia così. Ci si affiderà anche a Charlie Kimball, invece al via sulla seconda Dallara full-time. Kimball, 34 anni, è alla sua nona stagione in IndyCar, e mai come quest'anno dovrà fare il salto di qualità. Ultimo in ordine di tempo ad annunciare la sua partecipazione, o meglio il ritorno alla serie, è stato Max Chilton, che correrà sulle piste stradali con Carlin. Chi correrà sulla seconda vettura del team inglese non è ancora noto, ma i test in programma proprio mentre è in uscita questo numero scioglieranno i dubbi. ●



Ghiotto segno del destino?

AVEVA SALUTATO IL CIRCUS DELLA F.2, MA UNA CHIAMATA INATTESA LO HA RIBUTTATO NELLA MISCHIA. VEDIAMO COM'È ANDATA E COME LUCA ALTERNERÀ LA SECONDA CATEGORIA CON L'ASTON MARTIN IN GT3

di Alessandro Gargantini

Ghiotto segno del destino? Aveva salutato il circus della F.2, ma una chiamata inattesa lo ha ributtato nella mischia. Vediamo come è andata e come alternerà con la seconda categoria l'impegno con la Aston Martin in GT3.

Avevamo lasciato Luca Ghiotto sul gradino più alto del podio di Abu Dhabi in occasione della prova conclusiva del FIA Formula 2 Championship 2019. Il pilota di Arzignano, commosso, aveva salutato tutti al termine di quello che avrebbe dovuto essere il suo ultimo fine settimana nella seconda serie. Il veneto aveva in tasca un contratto per disputare da ufficiale la GT3 con l'Aston Martin con la R-Motorsport e considerava conclusa la sua carriera in monoposto con la conquista della terza posizione nella graduatoria generale dello scorso anno. Invece, l'ingresso del team Hitech GP come undicesima forza nella serie ha creato l'occasione per il suo ritorno. La squadra diretta dall'ex talento del kart Oliver Oakes, e posseduta dalla famiglia Mazepin, l'ha voluto con sé con tale decisione da riuscire in un progetto che ai più sembrava irrealizzabile. Venerdì sera si è avuta l'ufficialità che Ghiotto disputerà al fianco di Nikita Mazepin il FIA Formula 2 Championship 2020 al fianco. Le concomitanze non consentono al veneto di andare al momento oltre le sette presenze in campionato, ma l'obiettivo di Luca è di affrontare gara dopo gara con l'obiettivo di vincere e aiutare la squadra. E se nelle fasi finali del campionato il titolo fosse alla portata, non è detto il boss della R-Motorsport Florian Kamelger lo liberi per coronare il suo sogno.

AVRA UNA VETTURA DI HITECH GP

Alla vigilia dello scorso week end è arrivata l'ufficialità che Ghiotto correrà anche la prossima stagione in F.2. Avrà una monoposto di Hitech GP che entrerà come undicesima forza nella serie



La notizia del tuo accordo con la Hitech GP ha sorpreso tutti. Ci spieghi cosa è successo?

«*È una cosa che non si aspettava nessuno, capisco che ci sia stata parecchia sorpresa. Ad Abu Dhabi lo scorso dicembre avevo salutato tutti con la certezza che l'addio alla seconda categoria fosse definitivo. Anche io non potevo sapere che di lì a poco mi sarebbe stato riproposto un sedile nella seconda categoria, anche perché avevo altri programmi e davo per scontato che quest'anno avrei corso in GT3 con l'Aston Martin. Invece è nata questa chance, inattesa anche per me, e mi ritroverò nuovamente al via del FIA Formula 2 Championship il prossimo 22 marzo a Sakhir. L'entrata nella categoria del Team Hitech aveva creato un grande interesse, tutti scommettevano su chi sarebbero stati i piloti, ma nessuno aveva fatto il mio nome. Invece, la trattativa è andata avanti sotto traccia. Già nelle prime settimane del nuovo anno era in fase molto avanzata, e ora è arrivata l'ufficialità*».

- Disputerai tutta la stagione?

«*Purtroppo gli impegni con l'Aston Martin, che sono antecedenti, m'impediranno di disputare tutta la stagione in monoposto. Sono sette le corse non concomitanti tra la GT e la F2. L'Aston Martin e la R- Motorsport hanno la priorità. Vedremo, se in casi estremi o se ci dovessero essere condizioni eccezionali, se ci saranno eccezioni. Soltanto se lotterò per il campionato, forse, potrebbe cambiare qualcosa. Ma anche io personalmente ci tengo moltissimo a fare bene nel mio programma in GT3. Anche se dovessi vincere la prima gara in Bahrain, salterei comunque la seconda tappa di Zandvoort*».

> PURTROPPO GLI IMPEGNI CON ASTON MARTIN M'IMPEDIRANNO DI DISPUTARE TUTTA LA STAGIONE IN MONOPOSTO
>
> LUCA GHIOTTO

- Ti senti ancora un formulista o no?

«*Io mi sento ancora un pilota da formula, anche perché ci ho fatto l'ultima corsa a Abu Dhabi due mesi fa, mentre nel GT non ho mai corso. A Bathurst, dove avrei dovuto debuttare, non sono nemmeno partito perché il mio team mate Kirchhöfer ha demolito la macchina in Q2. È quindi fisiologico che io viva ancora le corse nella mia mente da formulista, ci vorrà tempo a cambiare ordine di idee. La Formula 2 è sempre collegata alla Formula 1 ed è una categoria importantissima, la si lascia sempre con rimpianto. Nella vita, non si sa mai*».

- Credi al destino?

«*Bisogna anche chiedere al destino. Ci sono tante storie stranissime nel Motorsport, fatte di piloti che tornano indietro in Formula 1 facendo dei passaggi stranissimi. Pensate ad esempio a Brendon Hartley. L'importante per me è sfruttare le occasioni che mi vengono date. Mentalmente, non ho avuto esitazioni nell'accettare la proposta del Team Hitech, nonostante sappia che, non disputando cinque corse, sarà quasi impossibile puntare al titolo. Io lavorerò gara dopo gara, con la massima determinazione. In Formula 2 ho l'obiettivo di aiutare il team con la mia esperienza e cercare di vincere tutte le gare che posso se saremo competitivi, prendendole singolarmente. Quest'anno ho davanti a me 2 programmi molto tosti, con oltre venti eventi da disputare*».

- Non rischi di fare confusione passando continuamente da una F.2 a una GT3?

«Dopo aver firmato con Hitech GP mi sono chiesto se sarò in grado di adattarmi al passaggio da una



GT3 a alla Formula 2 (e viceversa) da una settimana all'altra ed essere sempre competitivo. Ma non è una novità che i piloti si debbano adattare a situazioni estremamente diverse. Penso che sarà più difficile passare dalla GT3 alla Formula 2, visto che abbiamo solo 45 minuti di libere, prima delle qualifiche. Nella serie GT la macchina dà molta più confidenza e si gira molto di più: quello che è difficile è spremere gli ultimi millesimi al giro, con un lavoro molto accurato».

- Quando ti ha avvicinato la Hitech GP?

«I contatti con Hitech risalgono alla fine del 2019. Avendo un impegno molto con Aston Martin abbiamo trattato la cosa con molta delicatezza, passo dopo passo. Non sapevamo se la Casa inglese avrebbe accettato il doppio programma. Abbiamo valutato se ne valesse la pena affrontare l'argomento, poi abbiamo parlato i con i responsabili della R-Motorsport che hanno avvallato la mia scelta. Con Hitech disputerò anche i test pre-campionato, il mio programma prevede tutti i test e sette corse almeno».

- Come vedi il livello qualitativo della F.2 nel 2020?

«*La Formula 2 quest'anno potrebbe rivelarsi tra i campionati più duri che ci siano mai stati. Ci sono rookies fortissimi come Shwartzman, Armstrong e Lundgaard. A loro, si sommano piloti di esperienza come Markelov e Deletraz. Infine, penso che Mick Schumacher, al suo secondo anno, sarà molto competitivo. Lo stesso Mazepin è un pilota veloce, è stato tester Mercedes F1 (ha siglato il miglior tempo assoluto a Barcellona nel 2020) ed è andato forte nei test con il Carlin Motorsport*».

PER LUCA DOPPIO IMPEGNO NEL 2020

Luca Ghiotto sarà di nuovo al via del campionato di Formula 2 che disputa dal 2016. Nel frattempo proseguirà anche la sua avventura con Aston Martin in Gt3: sotto eccolo in azione alla 12 Ore di Bathrust

- Passando alla GT3, è davvero così speciale Bathurst?

«Bathurst mi è piaciuta tantissimo, per quello che ho potuto vedere. La nuova Vantage V8 ha fatto più fatica rispetto alla vecchia V12, che dodici mesi fa colse la pole e conquistò la seconda posizione. In gara il passo della nostra macchina era buono, ma ci sino stati problemi elettrici all'inizio e si è rotto uno splitter. Ciò che ha costretto la macchina a stare per sei giri in pit-lane. Purtroppo Kirchhöfer è finito fuori pista in Q2 e non abbiamo potuto presentarci al via. Il nostro potenziale era da top-ten in qualifica. In gara, sarei dovuto partire io. Sarebbe stato un super debutto. Mi dispiace molto che non ci sia stato, sarà per l'anno prossimo. Chissà». ●





Gran Prema per i figli d'arte

VILLENEUVE, CHEEVER, SCHUMACHER, VERSTAPPEN E ORA MONTOYA. DA PIÙ DI TRENT'ANNI LA STORIA SI RIPETE CON IL TEAM DI GRISIGNANO DEL ZOCCO CHE ALLEVA I GIOVANI DISCENDENTI DI ALCUNI DEI PIÙ GRANDI DELLA STORIA DELLA F.1. PATRON ANGELO ROSIN CI SPIEGA PERCHÉ

di Dario Lucchese

Villeneuve, Cheever, Schumacher, Verstappen, Fittipaldi e Montoya. In ordine apparentemente casuale, sembra di scorrere una rassegna di campionissimi. Buttata lì, con un senso però ben preciso. Perché tutti hanno un legame con Grisignano del Zocco, piccolo centro della provincia di Vicenza dove oggi c'è la sede del team Prema. Figli e nipoti d'arte di alcuni dei più grandi della storia della Formula Uno. Attrazione fatale, magico destino o più semplicemente passione ed esperienza. Quelle che la squadra di Angelo Rosin ha nel suo dna, praticamente da sempre. Giovani promesse crescono in Prema e così anche il team, nei suoi quasi 40 anni di storia, si è evoluto diventando un nome di riferimento a livello mondiale. Vera eccellenza italiana all'estero. Anche grazie ai numerosi successi conquistati nell'ambito delle varie serie cadette. Prema come garanzia. Anche per padri e nonni da corsa, che nelle proprie discendenze ritrovano il proseguimento di un mito. Da Jacques Villeneuve a Sebastian Montoya. Dopo 31 anni la storia si ripete. L'ultimo arrivato in casa Prema è il figlio di Juan Pablo, che ha conquistato due vittorie alla 500 Miglia di Indianapolis e disputato cinque stagioni nella massima categoria al volante di Williams e McLaren. Sulla carta il giovane colombiano non ha ancora l'età. Compirà 15 anni ad aprile, giusto in tempo per salire sulla Tatuus del team veneto con cui prenderà parte al tricolore F4 e ad alcuni appuntamenti della serie tedesca. Era il 1989 quando il figlio di Gilles giunse alla corte della squadra che Rosin aveva fondato da pochi anni assieme a Giorgio Piccolo. Un giovane come tanti altri, allegro e determinato, ma con un'eredità pesante. Obbligato a confrontarsi ogni sacrosanto



SCHUMACHER E MONTOYA SOTTO LO STESSO TETTO
Mick Schumacher, a fianco con Angelo Rosin è praticamente cresciuto in casa Prema. Dove adesso si appresta ad arrivare anche Christian Montoya, in basso che correrà nella F.4 tricolore





giorno con sé stesso, nel nome del padre. L'entusiasmo non cambia, le generazioni si evolvono, ma il team Prema rimane un caposaldo per tutti. Due anni fa a laurearsi campione dell'Italian F4 Championship powered by Abarth con la squadra veneta è stato Enzo Fittipaldi, che nel 2019 ha proseguito la sua scalata nel Formula Regional European sempre con Prema: secondo in campionato dietro al compagno Frederik Vesti al termine di una stagione entusiasmante, il nipote di "Emmo" (due volte campione del mondo di F1 nel 1972 e '74) ha ottenuto due vittorie salendo 13 volte sul podio. Da una leggenda all'altra. Quella di Michael Schumacher. Parliamo di Mick, figlio ventenne del sette volte iridato, oggi nel programma Ferrari Driver Academy, cresciuto praticamente in Prema. Dopo una prima stagione nell'Adac F4 con il Van Amersfoort Racing, il tedesco ha raggiunto la famiglia Rosin laureandosi due anni fa campione del FIA Formula 3, per fare nel 2019 il suo debutto in F2 condito da una vittoria all'Hungaroring. Una meteora quella di Max Verstappen, che nel 2014 ha preso parte alla Florida Winter Series, all'epoca proprio gestita sotto l'aspetto tecnico dal team vicentino. E con la Prema ha disputato due stagioni anche Eddie Cheever III. Il figlio dell'americano di Roma, nel 2012 ha conquistato il titolo dell'Italian F3 European Series prima di fare il salto nella serie europea. A questa lunga lista va aggiunto anche Jack Doohan, che dal papà Mick (pluricampione del mondo della classe 500 nelle moto) ha avuto trasmessa l'indole per la velocità, optando però per le monoposto. L'australiano con il team Prema ha fatto due anni fa il suo debutto in Formula 4, pren-

GIOVANI TALENTI DAL COGNOME INGOMBRANTE
Dohan in questa immagine, Fittipaldi, a destra, Cheever, in basso nell'altra pagina e Villeneuve, sotto: da sempre la Prema è in prima linea per la crescita e la formazione dei giovani talenti dal cognome ingombrante









IL LAVORO NON CAMBIA A PRESCINDERE DAL FATTO CHE TI RITROVI DAVANTI UNO SCHUMACHER O MONTOYA. ABBIAMO SEMPRE CERCATO DI DARE IL MASSIMO IN TERMINI DI PROFESSIONALITÀ

ANGELO ROSIN

dendo parte tanto alla serie italiana che a quella tedesca. Infine c'è Leclerc, Arthur non Charles. Il fratello del ferrarista, che ha appena 18 anni, prenderà parte con la squadra vicentina a tutto il Formula Regional continentale. Buon sangue, si spera, non mente.

«*Sinceramente tanto difficile lavorare con dei nomi famosi non lo è. Il lavoro non cambia, indipendentemente dal fatto che ti ritrovi davanti uno Schumacher o Montoya. Abbiamo sempre cercato di dare il massimo in termini di professionalità, senza fare alcuna differenza*».

René Rosin, figlio di Angelo, è oggi uno degli elementi chiave del team Prema. Ha lavorato fianco a fianco con i figli e parenti di tanti campioni e di loro ne conosce ormai anche gli aspetti del carattere più segreti. «*Certo, dal fatto di avere un nome importante deriva un po' di pressione in più, ma non per il team. Tutti i ragazzi con cui ci siamo trovati a lavorare, sono sempre riusciti a gestire al meglio la situazione senza problemi. Noi continuiamo a svolgere il nostro impegno come abbiamo fatto sempre*».

- Ma quanto interferiscono la presenza o le scelte dei papà campioni sulle decisioni del team?

«*È normale che quando un ragazzo come Sebastian Montoya arriva da noi a 14 anni, ci sia sempre qualcuno a seguirlo. Però noi diamo sempre il massimo e questo rende inutile qualsiasi tipo di intromissione. Parlando di genitori con importanti esperienze alle spalle, ognuno cerca di dare il proprio apporto, ma senza mai interferire con il nostro lavoro Con tutti i piloti che abbiamo avuto in passato, figli d'arte e non, siamo sempre rimasti in ottimi rapporti. Ognuno ha il suo carattere, i propri pregi. A volte anche nascosti. Prendi Mick Schumacher. All'apparenza è poco estroverso. Ma è ciò che sembra dall'esterno. Quando ci lavori accanto ti accorgi che è un ragazzo fantastico, sempre vicino alla sua squadra e molto alla mano con tutti*». ●

Generale inferno



LA GARA NORDICA È STATA A UN PASSO DALL'ESSERE ANNULLATA PER MANCANZA DI GHIACCIO E NEVE. SARANNO SOLO 171,74 I KM DELLE PS IN PROGRAMMA E QUASI TUTTE CONCENTRATE IN NORVEGIA. CON JARI-MATTI LATVALA SCOPRIAMO CHE SFIDA SARÀ

di Marco Giordo

Svezia si o Svezia no? La sensazione netta tra gli addetti ai lavori era stavolta che il Rally di Svezia venisse annullato. Nel sud della Scandinavia non è infatti nevicato per quasi due mesi, una spruzzata di neve c'è stata solo a fine gennaio, e così gli organizzatori svedesi hanno dovuto sudare le proverbiali sette camice per riuscire ad allestire un percorso di gara ridotto. Un percorso che supera comunque il 51% di quello originale, 171,74 km cronometrati corrispondono al 57%, il che garantisce punteggio pieno a case e piloti. Un percorso che ha ricevuto il placet della FIA, dopo un sopralluogo effettuato martedì 4 febbraio su tutte le speciali da parte di Marcus Gronholm e Timo Rautiainen. La situazione neve è buona in Norvegia, dove si svolgerà la maggior parte della corsa, mentre l'unica prova del rally in Svezia veramente innevata e ghiacciata è quella di Likenas che si disputerà domenica. Per il resto tutte le altre speciali, quelle previste nella tappa di sabato a Torntorp, Hagfors e Vargasen, erano tutte asciutte con un fondo sterrato morbido e sono state pertanto annullate. C'è da sperare ora che dopo quanto successo di recente nel 2016, il "Rally Sweden" non venga ulteriormente ridotto in corso d'opera. Dopo la sforbiciata che gli



> NORMALMENTE IN SVEZIA È SEMPRE MEGLIO PARTIRE DIETRO, MA OCCHIO PERCHÉ SE NON C'È NEVE E SOLO GHIACCIO SARÀ MEGLIO PARTIRE IN TESTA

organizzatori svedesi hanno dovuto effettuare per via del clima troppo mite di quest'inverno, l'unica cosa certa è che quest'anno non vedremo un classico "winter rally", stavolta di neve infatti ce n'è davvero poca. Per il resto l'incertezza è in agguato in questo 68° Rally Sweden, seconda manche iridata della stagione, la prova preferita dagli specialisti di neve e ghiaccio. Visti i soli 171,74 km cronometrati, si preannuncia infatti una gara molto tirata e molto combattuta, un Gran Premio sulla neve, in cui le sorprese saranno in agguato. Chi è stavolta favorito per vincere? Difficile dirlo visto che dopo il dominio Ford, con ben sei successi consecutivi dal 2005 al 2012 grazie a Gronholm, Latvala e Hirvonen, è stata poi la volta della Volkswagen con quattro vittorie consecutive dal 2013 al 2016 (tre di Ogier e una di Latvala), seguita dai due successi della Toyota con Latvala nel 2017 e Tanak nel 2019 e dall'unico trionfo Hyundai con Neuville nel 2018.

Gara per specialisti

Quello svedese è sempre stato per antonomasia un rally per veri specialisti di neve e ghiaccio, in cui per via delle particolari condizioni ambientali, tipicamente nordiche, hanno praticamente quasi sempre trionfato i piloti scandinavi. Tant'è vero che nelle 67 edizioni sinora disputate solo Sébastien Loeb nel 2004 sulla Citroen XSara, Sébastien Ogier nel 2013, '15 e '16 sulla VW Polo, e Thierry Neuville due anni fa sulla Hyundai i20, hanno interrotto questo dominio incontrastato della scuola nordica. Che affida quest'anno le sue speranze a quattro piloti: Ott Tanak, Jari-Matti Latvala, Teemu Suninen ed Esapekka Lappi. Ed è proprio con Jari-Matti Latvala, che vincendo a Karlstad nel 2008 sulla Ford Focus Wrc della MSport diventò a soli 22 anni e 313 giorni il pilota più giovane della storia a vincere una gara di campionato del mondo (un primato ancora imbattuto), che parliamo di questa edizione 2020 davvero unica nel suo genere. *«Quel successo del 2008 resta per me un ricordo unico, indimenticabile»*, ha ricordato al telefono il 34enne "flying finn" . Latvala stavolta è a priori avvantaggiato dal fatto di partire nella tappa di venerdì nelle retrovie subito dopo Tanak, in una corsa che conosce a menadito e che ha poi vinto ancora in altre tre occasioni, nel 2012 su Ford Fiesta, nel 2014 su VW Polo e nel 2017 su Toyota Yaris Plus. *«So di avere una buona posizione di partenza* – ha ammesso senza problemi Latvala - *Normalmente infatti in Svezia è sempre meglio partire dietro, ma occhio perché se non c'è neve e solo ghiaccio sarà meglio partire in testa. Se però nevica anche un po', tutto cambia perché i primi puliranno la strada agli altri che avranno decisamente più grip»*.

- Insomma che tipo di gara ci dobbiamo aspettare?

«Una gara open, molto open nei tre giorni, senza tattiche, full attack. Per noi scandinavi sarà abbastanza normale, conosciamo questo tipo di condizioni con poca neve, le abbiamo già

vissute, vedremo invece come si troveranno gli altri a cominciare da Ogier e Neuville. Anche perché salvare i chiodi sarà importante soprattutto nella tappa di sabato, perché quello sarà il secondo passaggio sulle tre speciali norvegesi e la strada sarà peggiorata parecchio rispetto a venerdì».

- Gara corta significa dunque gara sprint?

«Sarà come in Giordania nel 2011 o in Corsica nel 2016 (due gare accorciate dove Latvala si trovò a nozze ndr). Bisognerà essere subito veloci e tenere sempre un ritmo alto. Ricordo poi che nel 2005 le condizioni in Svezia erano simili a quelle attuali, era nevicato solo alla vigilia e io sulla Subaru del Motoring avevo rotto una sospensione. Perché è facile farlo in queste condizioni, dato che con le gomme da neve decisamente più strette se non c'è neve non puoi tagliare, e se lo fai possono essere dolori».

- E le tre giornate di questa corsa come le vede?

«Il primo e secondo giorno con le recenti modifiche sono esattamente uguali. Nella prima speciale di Hol-Finnskog la neve dovrebbe esserci, nella seconda di Finnskogen invece potrebbe esserci della terra, mentre il terzo crono di Nyckelvattnet, che si corre tutto sulla frontiera tra Svezia e Norvegia, non so come sia perché non l'ho mai fatto, è una speciale completamente nuova. Ci sarà infine neve di sicuro domenica anche a Likenas al momento lì non ci sono snow banks, ma se nevicherà e si formeranno sarà meglio per tutti».

- Il suo obbiettivo qual è?

«Finire nella top 5 ok sarebbe bello, ma essere sul podio tra i top 3 sarebbe fantastico. Abbiamo una Yaris che ci viene fornita direttamente da Puppola dalla Toyota, una vettura praticamente ufficiale».

- La principale novità sarà il suo navigatore?

«E' vero, stavolta il mio codriver sarà infatti Juho Hanninen. Abbiamo corso negli ultimi due anni insieme nelle storiche, è molto motivato e poi essendo il tester della Yaris conosce la macchina molto bene, e quindi mi sarà davvero utile durante la gara».

- E se alla fine vincesse lei?

«In un rally mai dire mai. Di sicuro sarà una corsa molto combattuta e una gara sprint con distacchi minimi tra i primi, statene certi».

- Ed il suo futuro quale sarà?

«A breve disputerò un altro winter rally storico con la Toyota Celica, mentre con la Yaris Plus sarò certamente al via in Finlandia e forse in Sardegna. Ci sto lavorando con i miei sponsor, ad Alghero e Olbia vorrei esserci anche quest'anno». ●

NOI NORDICI SIAMO ABITUATI A CORRERE IN CONDIZIONI CON POCA NEVE, VEDREMO GLI ALTRI...

JARI-MATTI LATVALA

DIDA

Sotto in azione Suninen nella passata edizione del Rally di Svezia. Quest'anno si correrà in condizioni davvero anomale con poca neve e tutta concentrata sulle speciali in Norvegia



Il rally **iridato** più corto della storia

VISTI I SUOI 171,74 CHILOMETRI DI PROVE SPECIALI LA SFIDA NORDICA FA SEGNARE UN NUOVO RECORD. SCOPRIAMO COME SARÀ LA GARA

Su una cosa non ci sono dubbi, questo Rally di Svezia 2020 sarà la prova mondiale più corta della storia iridata. Visti i suoi 171,74 km cronometrati il rally svedese è nettamente più corto del Rally di Svezia del 2016 che, con i suoi 226,48 i km cronometrati percorsi allora dai piloti, deteneva questo record. Per regolamento, per assegnare un punteggio pieno i concorrenti devono aver percorso almeno il 51% del chilometraggio originale pari in questo caso a 300,84 km cronometrati, pertanto nel caso della Svezia sarebbero bastati 150,42 km cronometrati. Invece in caso di chilometraggio cronometrato compreso tra il 25 e il 50% (cioè in Svezia tra 75,21 e 150,42 km), ai piloti sarebbe assegnato solo il 50% dei punti. Gli organizzatori del "Rally Sweden" hanno allestito un percorso di 171,74 km cronometrati, confermando per il terzo anno consecutivo la sede della gara nel nord del Varmland a Torsby, vale a dire 100 km a nord di Karlstad. L'edizione riveduta del 2020 si correrà soprattutto dove la neve c'è, cioè in Norvegia, ed inizierà mercoledì 12 con le ricognizioni, poi giovedì 13 con lo shakedown di Skalla (7,21 km) seguito in serata dalla classica super speciale d'apertura all'ippodromo di Karlstad (1,90 km) dopo la quale i piloti rientreranno a Torsby. Venerdì 14 la prima tappa parte con il classico sconfinamento in Norvegia che prevede la disputa di tre prove speciali, quelle di Hol-Finnskog (21,26 km), Finnskogen (20,68 km) e Nyckelvattnet (18,94 km), per terminare poi la giornata con il crono di Torsby Sprint (2,80 km) dopo un totale di 63,68 km cronometrati. Sabato 15 stessa musica, si disputeranno infatti di nuovo le tre speciali in Norvegia a Hol-Finnskog (21,26 km), Finnskogen (20,68 km) e Nyckelvattnet (18,94 km), per terminare poi la giornata ancora con il crono di Torsby Sprint (2,80 km) per ulteriori 63,68 km cronometrati. Infine domenica 16 ci sarà la tappa finale di soli 42,38 km cronometrati composta da sole due speciali, vale a dire due passaggi a Likenas (21,19 km) il secondo dei quali sarà la power stage che verrà trasmessa in diretta tv da DAZN. La corsa avrà così un totale di complessivi 171,74 km cronometrati suddivisi in 11 prove speciali. ●



55 al via nel 2° round del Wrc 2020

UNDICI LE WRC PLUS IN GARA. TUTTA DA SEGUIRE LA SFIDA SOLBERG KRISTOFFERSON NEL WRC3. QUATTRO I FORFAIT DA PARTE DEI PILOTI ITALIANI

Sono 55 gli equipaggi iscritti (l'anno scorso erano 63) alla 68ª edizione del Rally di Svezia, mentre i 30 iscritti al rally storico resteranno a casa visto l'annunciato annullamento da parte degli organizzatori della loro gara. In pratica ci saranno 11 Wrc al via, perché insieme alle 3 Hyundai i20 di Neuville, Tanak e Breen ed alle 3 Ford Fiesta di Lappi, Suninen e Jocius, la Toyota schierà ben 5 Yaris affiancando a Ogier, Evans e Rovanpera anche Latvala e Katsuta. Da segnalare poi la presenza nel Wrc 2 di Mads Ostberg (Citroen C3 R5), delle Hyundai di Veiby e Gryazin e delle Fiesta di Fourmaux e Yates, mentre nel Wrc 3 spiccano l'idolo locale Oliver Solberg e il campione di rallycross Kristofferson (entrambi su VW Polo R5), a cui va aggiunto Huttunen (Hyundai i20 R5). Tra gli italiani al via oltre ai 3 equipaggi di ACI Team Italia, vale a dire Andolfi-Savoia, Ciuffi-Gonella e Pollara-Messina, nello Junior ci saranno anche Oldrati-De Guio. Hanno dato forfait Umberto Scandola (Hyundai i20 R5), Giacomo Costenaro (Skoda Fabia R5), Fabio Frisiero (Ford Fiesta R5) e Alberto Battistolli (Skoda Fabia R5). ●



AciTeam assalto allo Junior

IN SVEZIA PRENDE IL VIA ANCHE LA SERIE RISERVATA AGLI UNDER 28 CHE SI CORRE CON LE FIESTA R2 ECOBOOST GOMMATE PIRELLI. LA PATTUGLIA TRICOLORE NELLA SFIDA NORDICA SARÀ FORMATA DA FABIO ANDOLFI, MARCO POLLARA E TOMMASO CIUFFI. OCCHIO ANCHE A ENRICO OLDRATI

Sono in totale 16 gli equipaggi in rappresentanza di 11 nazioni, che saranno al via in Svezia della prima delle cinque prove del mondiale Junior. Solo 7 dei piloti partecipanti alla scorsa edizione hanno confermato la loro partecipazione, in primis il forte svedese Tom Kristensson ed il nostro Enrico Oldrati navigato da Elia De Guio. Ci saranno poi in gara altri tre piloti italiani iscritti da ACI Team Italia alla serie iridata, riservata agli under 28 sulle nuove Ford Fiesta R2 EcoBoost gommate Pirelli, vale a dire Fabio Andolfi, il pilota più esperto tra quelli in gara con già al suo attivo 33 gare iridate, Tommaso Ciuffi e Marco Pollara. Da segnalare che sono 5 le prove in programma nel **mondiale Junior 2020**, vale a dire **Svezia**, **Sardegna**, **Finlandia**, **Germania** e **Galles**.

Le impressioni alla vigilia degli italiani al via nello Junior in Svezia

Fabio **Andolfi**

«Abbiamo fatto un centinaio di km di test in Norvegia con la MSport, abbiamo girato su un lago ghiacciato e in una prova speciale con neve e ghiaccio. Non è stato semplice per me passare da una R5 a trazione integrale ad una R2 a trazione anteriore con motore a 3 cilindri, la Fiesta si è rivelata comunque una vettura competitiva nella sua classe. Per me è questa la prima volta che sarò al via in Svezia, la mia prima volta su fondi innevati e ghiacciati, in cui tra l'altro sarò al via insieme al mio primo navigatore con cui ho iniziato a correre, Stefano Savoia. Il tracciato della gara è stato accorciato, speriamo non annullino altre prove, noi ci stiamo impegnando al massimo come sempre per ben figurare».

Marco **Pollara**

«Nei test effettuati in Norvegia sulla Fiesta della MSport ho avuto sensazioni positive. Era la prima volta che guidavo sulla neve, era la prima volta che pilotavo con queste condizioni e mi sono trovato subito bene grazie anche alle Pirelli Sottozero che mi hanno sorpreso molto. Adesso prepariamoci per la gara che tra l'altro è stata accorciata. Lo spirito è sempre quello di far bene cercando di fare esperienza, il mondiale è un campionato di altissimo livello in cui ci tengo a fare bella figura».

Tommaso **Ciuffi**

«Ho avuto impressioni molto positive dai test in Norvegia, abbiamo fatto alla fine in totale circa 200 km di preparazione per il Rally di Svezia. Sappiamo di non avere molta esperienza ma cercheremo di fare sempre del nostro meglio. Sarà una grande opportunità per crescere e per migliorarci durante l'anno gara dopo gara».

Enrico **Oldrati**

«L'obbiettivo principale in questa stagione è quello di fare meglio degli anni scorsi, bisogna continuare a progredire. Per questo mi sono preparato per lo Svezia facendo con la MSport dei test in Norvegia dove c'era davvero tanta neve. Non sarà facile in Svezia correre in queste condizioni di poca neve per noi che partiamo dietro dopo le Plus che scavano molto. Vedremo last minute come sarà in gara sperando che nevichi ancora, noi ci siamo preparati al meglio. Non vedo l'ora di ripartire e di iniziare questa stagione, puntiamo a far bene e ad essere il più possibile tra i protagonisti». ●



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

Telefono: 06.78.14.73.11
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.



BRC torna al primo amore

DOPO DUE STAGIONI IRIDATE NEL WTCR CON TARQUINI E MICHELISZ, LA SQUADRA DI CHERASCO RIENTRA NEI RALLY. GESTIRÀ IL PROGRAMMA DI CRAIG BREEN NELL'EUROPEO CON LA HYUNDAI I20 R5. INTERVISTA AL CEO DELL'AZIENDA MASSIMILIANO FISSORE

di Daniele Sgorbini

Torna nei rally la BRC e la fa dalla porta principale. La squadra di Cherasco gestirà infatti il programma di Craig Breen nel Campionato Europeo, con la Hyundai i20 R5 equipaggiata con gli pneumatici indiani MRF. L'obiettivo è chiaramente quello di dare l'assalto al titolo continentale e di continuare, anche nelle corse su strada, la striscia di successi iniziata nel WTCR, con i due titoli mondiali vinti nel 2018 e nel 2019 con Gabriele Tarquini e Norbert Michelisz: «*Ritorniamo? A dire il vero non ce ne eravamo mai andati* – dice Massimiliano Fissore - *È vero che dopo la stagione con Loubet nel 2018 lo scorso anno non abbiamo affrontato un programma completo, ma non abbiamo mai avuto intenzione di lasciarli i rally*».

- Del resto le corse su strada sono anche il primo amore di Fissore, CEO dell'azienda, appassionatissimo uomo di motorsport, amante delle motociclette classiche e pure ex pilota, capace di qualificarsi, nel 1993, alla finalissima di un combattutissimo Trofeo Cinquecento... «*Vero anche senza avere a disposizione un gran budget ero riuscito a fare tutta*



BREEN PUNTA PER L'ATTACCO
Craig Breen sulla Hyundai R5 impegnato nel rally di Monza

la stagione con risultati piuttosto buoni, sufficienti per accedere alla finalissima di Varano. Lì però è andato tutto storto ed è successo di tutto, ma pazienza, restano i ricordi di un gran bel periodo».

- Cresciuto a pane e rally, come tanti manager che poi hanno fatto strada vera nel mondo dell'automotive e delle corse... *«La Rorally era praticamente nel mio cortile di casa, a Roreto di Cherasco. Appassionarsi era normale, così come provare a correre con una delle loro vetture. E sì, è vero, i rally mi sono rimasti nel cuore. In questi anni abbiamo fatto grandi cose correndo in pista, abbiamo vinto due Mondiali, però i rally hanno un altro fascino, un altro impatto. Possono aiutare anche a promuove il territorio. E soprattutto nei rally c'è sempre il contatto con il pubblico, si va in mezzo alla gente, ci sono gli spettatori. In pista questo non è scontato e a volte ci si ritrova a correre in autodromi deserti.»*

- Due anni fa avete fatto correre Loubet, che nel frattempo ha fatto un bel po' di strada e si prepara a esordire in Portogallo sulla Wrc Plus, ora tocca a Breen che dopo essere stato chiamato da Adamo a sostituire nientemeno che Loeb in Svezia, riparte da voi e dall'Europeo per un affrontare un campionato completo. Quasi che, per un pilota, accasarsi in BRC sia sempre una sorta di punto di svolta o di ripartenza nella carriera...
«Se possa rappresentare un punto di svolta o di ripartenza non so dirlo, di certo questo progetto è un bel mix di interessi convergenti. Per noi il Motorsport è una business line dell'azienda, non abbiamo l'ambizione di arricchirci con le corse, ma ogni operazione si deve sostenere. Questa è un'operazione vincente, per varie ragioni: MRF vuole entrare nel mercato europeo degli pneumatici da competizione, Hyundai sta lavorando in maniera eccellente e tiene in attività, in un campionato ad altissimo livello, un pilota che schiera all'occorrenza anche nel Wrc e noi abbiamo la competenza necessaria per mettere assieme il tutto».

STIAMO ANCORA PARLANDO CON HYUNDAI: SONO ABBASTANZA FIDUCIOSO CHE CONTINUEREMO L'AVVENTURA ANCHE NEL WTCR
MASSIMILIANO FISSORE

- Qualche anno fa, con la Fiesta a Gpl, siete stati dei pionieri in un mondo che tecnicamente pare troppo ingessato. Nessuna voglia di riprovarci con qualcosa di simile?
«Beh non mi dispiacerebbe affatto tornare a fare qualcosa con le energie alternative, che fanno parte del core business dell'azienda, però al momento abbiamo tanti impegni, a partire dal WTCR con la Hyundai, per cui per ora non è in agenda».

- A proposito di WTCR, non farete come la squadra di Loeb che ha mollato la serie turismo per l'Europeo Rally...
«Stiamo ancora parlando con Hyundai, ma io sono abbastanza fiducioso sul fatto che continueremo».

- Due parole su come sono messi i rally in Italia e su come è finito il Cir 2019, vogliamo provare a farle?
«Purtroppo anche le polemiche fanno parte dello sport, più o meno da sempre. Sul caso specifico non so proprio cosa dire, non so entrare in questa discussione, non ho elementi per valutare. Di certo ciò. che è successo non ha contribuito al buon epilogo di quella che era stata una bella stagione».

- Facile immaginare che simili situazioni non invoglino aziende come la vostra a tornare ad impegnarsi nel Tricolore. Non è vero?
«Quello è sicuro, indubbiamente non abbiamo interesse, in questo momento, a fare un programma nell'Italiano. Un po' per queste situazioni che si sono venute a creare e un po' perché se dovessimo fare un programma per promuovere prodotti del nostro business, saremmo più propensi a farlo a livello internazionale».





Francia chiama Italia

YOHAN ROSSEL E MATHIEU BIASION, CON IL LORO TEAM, CERCANO UN GIOVANE ITALIANO PER DARE LA SCALATA ALLA PEUGEOT 208 RALLY CUP FRANCESE, CHE GARANTISCE UNA CARRIERA CERTA

di Daniele Sgorbini

L'accademia di specializzazione da rally più efficace nello sfornare campioni? È in Francia e porta il marchio del Leone, come testimonia la storia. Senza scomodare i 9 titoli consecutivi di Loeb e i 6 di Ogier, basta guardare alle vicende più recenti, con Yohan Rossel che corre nel Mondiale col sostegno diretto della FFSA, dopo aver iniziato la sua scalata al successo vincendo il celebre Volant Peugeot. Alle sue spalle una filiera che funziona, un ambiente virtuoso che – grazie anche all'impegno costante del gruppo PSA che continua a credere nei rally, nonostante l'interruzione del programma di Citroën Racing nella classe regina – seguita a produrre campioni e soprattutto a garantire loro concrete prospettive di crescita. Un esempio importato anche da noi grazie al lavoro dell'Aci Team Italia, ma che in Francia ha alla base una serie promozionale dallo straordinario successo come la Peugeot 208 Rally Cup, che da sempre non si limita solo a distribuire premi in denaro, ma che mette in palio, per il vincitore tra gli under 28, un posto da pilota ufficiale nel Campionato Francese al volante di una Citroën C3 R5 e un programma dello stesso tenore con la Peugeot 208 R4 per il miglior under 23. In questo campionato, in passato, si sono formati piloti come Stéphane Lefebvre, Kevin Abbring, Denis Millet, Éric Camilli, Jean-Baptiste e Mathieu Franceschi, oltre allo stesso Yohan Rossel, che lo scorso anno si è imposto nel Campionato Francese con la C3 e ha corso nell'Europeo con la 208 R2 della Peugeot Rally Academy, dopo aver conquistato il Volant Peugeot l'anno prima con la Peugeot 208 R2 gestita dalla Sarrazin Motorsport. Rossel in questa stagione è impegnato nel WRC3 con la Citroën C3 R5, ma al tempo stesso, assieme a Mathieu Biasion, ha deciso di fondare un proprio team – il Rossel Compétition - per schierare le nuove Peugeot 208 R4 nell'edizione 2020 della Cup. Una di queste, nelle intenzioni di Biasion (nessuna parentela con il nostro due volte campione del mondo, ma un passato anche sulle nostre strade, nel Trofeo Stilo nel 2003e nel Trofeo Citroën dieci anni dopo, ndr) dovrebbe essere affidata a un pilota italiano: *«Vogliamo portare un pilota a vincere il ti-*





VOGLIAMO PORTARE UN PILOTA A VINCERE IL TITOLO E PERSONALMENTE MI PIACEREBBE MOLTO AVERE UN RAGAZZO ITALIANO

MATHIEU BIASION

IL CALENDARIO DELLA PEUGEOT 208 RALLY CUP 2020. PRIMA GARA A MAGGIO SULLA TERRA		
8-10 maggio	Castine	Terra
12-14 giugno	Vosges Grand Est	Asfalto
24-26 luglio	Langres	Terra
3-5 settembre	Mont-Blanc	Asfalto
9-11 ottobre	Cardabelles	Terra
30 ottobre - 1 novembre	Critérium des Cévennes	Asfalto
27-29 novembre	Var	Asfalto

tolo – spiega Biasion – *e personalmente mi piacerebbe molto avere in squadra un ragazzo italiano. All'Italia sono molto legato non solo perché vi ho corso, ma perché credo che il livello del motorsport sia molto alto e che i piloti italiani siano molto forti. Poi quest'anno il Trofeo Italiano non si correrà con la nuova vettura, per cui correre in Francia può essere un'opportunità anche in questo senso*». Per i nostri non sarebbe una prima assoluta sulle strade francesi. In passato il piacentino Andrea Carella ha tentato fortuna nel Volant Peugeot, disputando due stagioni tra il 2015 e il 2016, riuscendo a chiudere con un ottimo 4. posto assoluto il secondo anno, quando ottenne anche la vittoria ad Antibes. Esperienza simile quella fatta in precedenza da Andrea Crugnola, che nel 2012 oltre a vincere il Citroën Racing Trophy italiano chiuse quarto in quello transalpino. Ancora Biasion: «*Stiamo cercando di fare le cose al meglio, avremo a disposizione un ingegnere e alcuni meccanici che provengono da Peugeot Sport. Vogliamo vincere il campionato e quindi non lasceremo nulla al caso. Io e Yohan seguiremo i nostri piloti in ogni aspetto, con un servizio di coaching, con i video per aiutarli nelle ricognizioni, addirittura con un fisioterapista a disposizione in tutte le gare*». Un'opportunità certamente da valutare per qualcuno dei nostri, che arriva nel momento dell'anno in cui si mette a punto il budget per la stagione entrante. Quanto costerebbe correre a quel livello? Una stima ragionevole oscilla tra i 12.000 e i 13.000 euro a gara, considerando però che la cifra comprende tutto – anche le gomme – e che i rally sono molto più lunghi (e di conseguenza più formativi) che da noi. Per dire, il Rally Castine, primo appuntamento della Cup in programma a maggio su terra, lo scorso anno contava 135 km di speciali, mentre le gare su asfalto hanno una media di 200 km di speciali, con il Var che ne ha quasi 235. Bello tosto anche il Rallye Terre des Cardabelles, lo scorso anno interrotto prima del tempo ma con oltre 163 km di prove in programma. E poi ci sono i premi in denaro che possono aiutare in modo sostanziale i più competitivi. Forse, per qualcuno dei nostri, varrebbe davvero la pena provarci. ●

Monte secco per gli italiani

IN UN MONTECARLO HISTORIQUE DECISAMENTE ATIPICO IN UN'ATMOSFERA QUASI PRIMAVERIVILE, LA PATTUGLIA TRICOLORE È ANDATA IN DIFFICOLTÀ



È stato un Montecarlo Historique decisamente atipico, pervaso da un'atmosfera fortemente primaverile che non ha certo giovato alla fama di gara invernale della manifestazione. Temperature costantemente superiori ai 10° C con punte fino a 25° C non sono certo una cosa normale in questa stagione, specialmente su percorsi alpini, e le strade completamente sgombre da neve e ghiaccio ne hanno snaturato completamente l'indole. Tanto è vero che il malcontento era evidente tra i concorrenti. Malcontento che si è vieppiù manifestato soprattutto a causa di presunti errori di misurazione del percorso da parte dell'organizzatore (si tratta, ricordiamo, di una gara di regolarità a media), con allungamento delle prove speciali e mal segnalate modifiche del percorso che hanno prodotto risultati spesso falsati che hanno penalizzato soprattutto gli equipaggi più esperti e preparati. Così la classifica, soprattutto nelle prime tappe, ha portato alla ribalta gli outsider a scapito delle teste di serie. Basti vedere la posizione finale intorno al 90° posto di chi l'anno scorso dominò letteralmente la gara. A farne le spese sono stati soprattutto gli equipaggi italiani, da sempre molto competitivi su queste strade, che si erano aggiudicati la classifica a squadre consecutivamente nelle ultime quattro edizioni grazie ai piloti della Scuderia Milano Autostoriche, e che quest'anno hanno veramente faticato a tenere il ritmo. A iniziare dai guai meccanici che hanno tolto di classifica già nella prima tappa protagonisti come Bergamaschi-Soffritti col Maggiolone Salzburg, Schon-Giammarino con il Cooper S e Bertolini-Bertolini con la Beta Montecarlo, seguiti dalle forti penalizzazioni per problemi meccanici di Deserti-Torlasco con la Fulvia HF e Cristina-Berzero con la Renault 12 Gordini. Così unici a tenere alta la bandiera nazionale sono rimasti Roveta-Merenda con la 124 Spider e Canella-Arena con la Fulvia Coupè che lo scorso anno portarono sul terzo gradino assoluto: entrambi costantemente tra i 20 di testa, con i primi autori anche di un assoluto sulla prova dell'Echarasson, hanno forzato finchè hanno potuto per non perdere il contatto con la testa della gara. Peccato che alle loro spalle ci fosse il deserto, dovuto anche alle defezioni di cui abbiamo parlato, con gli altri concorrenti italiani costantemente oltre il 60° posto, cosa che avvalora la tesi















delle misurazioni non corrette: equipaggi con esperienza da vendere nella gara monegasca come Zanchi-Agnese con la Flavia Coupè, vincitori dell'edizione 2015, De Angelis-Sisti con la Ritmo 60, secondi lo scorso anno e Fontanella-Scrivani con la 128 Rally, terzi nel 2017, navigavano costantemente intorno alla 100^ posizione. Le condizioni di strada secca hanno subito congelano la situazione al vertice già dalle prime battute con una classifica particolarmente "corta", modificata solo da errori o penalizzazioni. Così a fine seconda tappa hanno preso la testa il danese Bjerregaard col ceco Svec sulla Escort RS2000 MkII, abili ad amministrare ed aumentare il vantaggio fino all'arrivo, che li vede vincitori di questa edizione del Montecarlo Historique. Dietro è stata una lotta tutta spagnola tra Zorrilla-Gutierrez al volante della Golf GTI e Fernandez Cosin-Martinez sulla Fulvia HF, con questi ultimi che riescono a sopravanzare i compaesani durante l'ultima notte. Nella tappa finale, tutta in notturna, le durissime prove del Col de Braus e del Col de Turini hanno fatto la differenza tra gli inseguitori. Qui sono emerse le qualità di guida, e subito si è messo in luce Walter Roehrl con la Porsche che fa segnare un assoluto davanti a Bruno Saby con la Renault 5 Alpine. Ma anche gli italiani hanno recuperato a suon di temponi, con De Angelis-Sisti che risalgono 70 posizioni e sono 38^ all'arrivo appena a ridosso di Giugni-Biagi con l'Alpine A110, Zanchi-Agnese che di posti ne guadagnano una cinquantina e sono 56^ e Seno-Bertuzzi con la Opel Kadett GTE che risalgono 60 posizioni fino al 44° posto, per poi perdere tutto con gli interessi per una deviazione mal segnalata di percorso durante il trasferimento di arrivo. Peccato solo che proprio sulla penultima prova termina la bella gara di Roveta-Merenda, in pieno recupero verso i top ten, ribaltatisi sul Col de Braus. Così unici a tenere alta la bandiera italiana restano Massimo Canella e Nicola Arena, 15^ sul traguardo ma lontani dalle prestazioni che valsero loro il podio lo scorso anno. E lontana anche dai fasti degli anni passati, che la ha vista primeggiare per cinque volte -di cui quattro consecutive nelle ultime edizioni- nella classifica a squadre, la performance della Scuderia Milano Autostoriche, prima sì tra i team italiani, ma fortemente penalizzata per le defezioni iniziali e finali dei propri equipaggi. ●



SALTO DALL'ALTRA PARTE DELLA BARRICATA
Andrea Palma, 43 anni, da quest'anno ha deciso di passare dall'altra parte della barricata e dare virta a un team col quale disputare la Carrera Cup. In alto a destra nell'altra pagina Andrea e la sua compagna Isabelle Maserati che lo affiancherà nella direzione sportiva

Da **pilota** a team manager

25 ANNI DI ESPERIENZA, DRIVER E PURE COLLAUDATORE DELLA PAGANI, ANDREA PALMA HA DECISO DI FONDARE UN TEAM, IL RAPTOR ENGINEERING, COL QUALE DISPUTARE QUEST'ANNO LA CARRERA CUP ITALIA. E SOTTOLINEA: «VOGLIAMO SUBITO PUNTARE IN ALTO»

di Dario Lucchese

Oltre 25 anni di esperienza, prima come pilota e poi da collaudatore Pagani. Nella sua carriera Andrea Palma ha vinto tanto. Nel 2004 è arrivato il successo nel Trofeo Maserati e l'anno dopo, sempre con una vettura del Tridente, si è imposto nel tricolore Gt3 con i colori della Af Corse. Nel 2012, su Ferrari Gt2 del Black Team, si è laureato campione GtSprint. Tre anni dopo, in equipaggio con Carina Lima, ha vinto il titolo del Lamborghini Super Trofeo Europa nella categoria riservata alle Gallardo. Poi diverse altre apparizioni importanti. Come alla 24 Ore di Spa del 2008, che ha concluso quinto nella Gt2 con il team Kessel, ancora con una Ferrari. Più recentemente, nel 2019, ha preso parte ad alcuni round del Tricolore Gt con una Mercedes del team Antonelli Motorsport, prima di prendersi una pausa di riflessione. In realtà a Palma, 43 anni e una carriera di tutto rispetto alle spalle, sono venute meno le motivazioni per andare avanti. Ma non di certo la passione che lo ha portato a scegliere una strada diversa, dando vita al team Raptor Engineering che debutterà quest'anno nella Carrera Cup Italia con l'obiettivo di schierare due vetture. Ad affiancarlo ci sarà la sua compagna di ogni giorno Isabelle Maserati, alla guida della direzione sportiva e per lui fonte di ispirazione. Poi un uomo di assoluto riferimento per ciò che riguarda tutta la parte tecnica, ovvero Enio Bolsieri. Nel frattempo Palma continuerà a dividersi con il suo impegno di responsabile dei collaudi e consulente per lo sviluppo delle vetture Prototipi per l'area R&D (Research & Development) di Pagani Automobili. Racconta: «*Lo scorso anno, dopo alcune belle stagioni in Gt con la Lamborghini della Petri Corse, ho deciso di passare con il team Antonelli Motorsport che schierava nel campionato italiano la Mercedes con motori Amg, che fornisce anche la Pagani. Man mano che andavo avanti, mi sono reso conto tuttavia di non avere più gli stimoli di una volta. Avevo completato quel percorso iniziato anni prima con l'obiettivo di arrivare un giorno a lavorare per una casa ufficiale. Ho capito che era giunto il momento di trasportare l'esperienza e la passione per le corse verso qualcosa che mi appartenesse. Da lì è nata l'idea di fondare un mio team*».

- Cosa ti ha spinto a scegliere







la Carrera Cup Italia?

«Ho scoperto attraverso questo brand una bella realtà. Horacio Pagani è inoltre un collezionista di vetture Porsche. Tramite lui ho conosciuto Pietro Innocenti, direttore generale di Porsche Italia. Con Valentina Albanese, che oggi ne ricopre il ruolo di responsabile del motorsport, c'è un bel rapporto di amicizia. Isabelle da due anni lavora con Porsche all'accoglienza, sia negli eventi in pista che in occasione dei weekend di gara. Anche grazie a lei mi sono avvicinato alla Carrera Cup Italia e ne ho apprezzato qualità ed immagine. Le vetture sono affidabili e dai costi contenuti, con un motore che fa 100 ore, praticamente tre stagioni. Tutti gli ingredienti giusti per prendere in considerazione una realtà del genere».

- Con quali obiettivi vi affacciate nella serie Porsche?

«Vi entriamo con grande determinazione. Siamo estremamente motivati e puntiamo ad affrontare questa nostra prima stagione ai massimi livelli. Abbiamo allestito nella Motor Valley una struttura innovativa di 1000 metri quadrati. Vogliamo subito puntare in alto».

- Sulla base dell'esperienza maturata in pista, qual è il prototipo di pilota che vorresti avere nel tuo team?

«Mi sono sempre piaciuti quelli veloci e determinati, che quando scendono dalla macchina sono in grado di dare quante più indicazioni agli ingegneri. Del resto tutto ciò fa ormai parte della mia forma mentis».

- Quali sono oggi le tue ambizioni?

«Ho una motivazione: andare sempre avanti. Magari domani con il mio team potrei guardare al mondo delle Gt o a quello delle vetture Sport da cui sono particolarmente attratto, dal momento che lavoro con le Pagani, che in effetti sono dei Prototipi stradali».

- Come è nato il tuo impegno con Pagani?

«Il mio amico Andrea Piazzolla mi disse che stavano cercando un collaudatore, mettendomi in contatto con il responsabile della Ricerca e Sviluppo, Andrea Galletti. Mandai loro un mio curriculum e una sera, mentre ero a cena, Horacio in persona mi chiamò a casa. Anche Ivano Pignatti, del team Imperiale Racing, con cui avevo corso in passato, gli aveva parlato bene di me. Da cosa nacque cosa. Ho iniziato come collaudatore nel 2015, per poi diventare responsabile dei test e consulente per lo sviluppo dei Prototipi per l'area R&D».

- Quanto ti impegna questo lavoro?

«7 giorni su 7, dalle otto del mattino alle 20 di sera. Pagani è una persona molto esigente, che cerca la perfezione e non si accontenta mai».

- Praticamente, in cosa consiste il tuo ruolo di responsabile dei collaudi?

«Ho una mia postazione in scrivania, dove raccolgo al computer la reportistica dei test che svolgo personalmente e mi confronto con gli ingegneri e tecnici per dare gli input a cui fanno seguito dei briefing dove tutti facciamo convergere le idee per apportare le modifiche alle vetture. Tra test dinamici in pista per trovare il giusto handling e quelli su strada finalizzati ad ottenere il massimo in termini di affidabilità, mi occupo della vettura a 360 gradi».

> SIAMO MOLTO MOTIVATI E PUNTIAMO AD AFFRONTARE LA PRIMA STAGIONE IN CARRERA CUP ITALIA AI MASSIMI LIVELLI
>
> ANDREA PALMA

- Quale modello di Pagani ti è rimasta più delle altre nel cuore?

«Sicuramente la Huayra Bc, che è nata nel momento in cui sono arrivato in Pagani. Ne esisteva già un modello coupé. Ma l'intenzione di Horacio era di realizzarne una versione più dedicata alla pista. È stata la prima vettura di cui ho seguito tutto lo sviluppo, da un foglio bianco sino alla consegna finale al cliente».

- Tra le varie auto con cui hai corso c'è anche la Porsche?

«Incredibile a dirsi, ma non ho mai guidato in pista una vettura della Casa di Stoccarda. Questo è uno stimolo in più a dare il massimo, ad affrontare una sfida nuova e al tempo stesso affascinante, per me e per il team Raptor Engineering».

- Con quante probabilità tornerai ad indossare casco e tuta, escludendo ovviamente il tuo impegno di collaudatore?

«Mai dire mai. Probabilmente tornerò presto al volante, magari in qualche gara endurance. Ma nei campionati seri preferisco lasciare spazio a giovani promettenti ed ambiziosi».



Remo Girone: Così sono diventato il Drake

L'ATTORE DI LE MANS 66 SI RACCONTA: «INTERPRETARE ENZO FERRARI È STATA UNA GRANDISSIMA RESPONSABILITÀ, PERCHÉ È UN PERSONAGGIO MITICO»

di **Fiammetta La Guidara**

Enzo Ferrari è un uomo-leggenda: fondatore del marchio più iconico della storia del motorsport, il 'Drake' aveva una capacità di visione eccezionale, e in un periodo difficile come il dopoguerra è stato capace di avviare una fabbrica che tuttora costruisce sogni. Qualcuno lo ha definito a tratti 'scorbutico' e 'duro' ma comunque sempre attento a ciò che gli accadeva intorno. Insomma, un burbero dal cuore d'oro. È evidente che per un attore chiamato ad interpretare il suo ruolo non dev'essere una passeggiata. Lo conferma Remo Girone, che ha avuto l'onore - e l'onere - di dare vita a Enzo Ferrari nel film 'Le Mans 66 – La grande sfida. Firmata dal regista James Mangold e costata 98 milioni di euro, la pellicola ha avuto un successo planetario: candidata a 4 Premi Oscar, un Golden Globe e 5 Critics Choice Awards, ha incassato 3 milioni di euro nelle prime settimane di programmazione in Italia e 220 milioni di dollari in tutto il mondo (pari a quasi 200 milioni di euro).

Il film racconta la storia della rivalità tra il colosso Ford in crisi di vendite, e Ferrari, che aveva vinto le ultime sei edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans. Il 'Drake' accetta di intavolare una trattativa con Ford, ma poi, quando scopre che avrebbe perso la sua indipendenza nell'attività sportiva, mette alla porta i dirigenti americani. Il teatro della sfida successiva diventerà, appunto, la 24 Ore di Le Mans del 1966.

«Interpretare Enzo Ferrari è stata una responsabilità, ho sentito il peso della cosa», rac-







LE MANS 66 CANDIDATO A 4 PREMI OSCAR E UN GOLDEN GLOBE

A sinistra Remo Girone è Enzo Ferrari nel film Le Mans 66-La Grande Sfida candidato a 4 Premi Oscar, un Golden Globe e 5 Critics Choice Awards

conta Remo Girone, divenuto popolare negli anni Novanta con l'indimenticabile interpretazione di Tano Cariddi, il 'cattivo' del serial 'La Piovra'. Sottolinea: *«Enzo Ferrari è un personaggio mitico ed era facile che qualcuno avesse qualcosa da dire. Bisognava stare attenti a non esagerare a non fare delle interpretazioni troppo caratterizzate, ma tenere presente i lati del suo carattere per essere il più realistici possibile. Per questo mi sono documentato molto. Oggi, poi siamo favoriti perché su internet si trova tutto: ho guardato diverse sue interviste, poi ho cercato cosa dicevano di lui i collaboratori e il figlio... L'ho sentito parlare con il suo accento tipico e infatti nel film ho detto una frase in dialetto, perché secondo me doveva essere così... mia mamma poi è emiliana, quindi non ho fatto neanche tanta fatica!»*.

- Che idea si è fatto di Enzo Ferrari?

«In quel momento era un uomo in difficoltà finanziarie, ma ha avuto il coraggio di dire di no alla proposta di un accordo con un grosso industriale come Ford per non rinunciare ai suoi sogni e alla sua passione: le corse. Ed è anche un uomo che sa riconoscere il talento degli avversari, come quando Ken Miles su richiesta di Ford aspetta sul traguardo l'altra Ford di Chris Amon e Bruce McLaren ma per un cavillo del regolamento viene classificato secondo e non primo. Dopo la gara Ferrari saluta Miles dispiaciuto della truffa che gli hanno fatto, riconoscendo che è un grande campione».

- Dove si sono svolte le riprese?

«Per la maggior parte in un aeroporto privato, a Sweet Waters, nei pressi di Los Angeles: hanno chiuso la pista per tre settimane e hanno ricostruito la tribuna di Le Mans su tre piani, lunga come un campo da calcio. Le macchine erano tutte in vetroresina con motori Chevrolet e a guidarle erano piloti veri. Quando hanno visto che io interpretavo Enzo Ferrari, tutti hanno voluto farsi la foto con me, perché anche in America è molto famoso».

- Come ha vissuto questo clima di gare?

«Ho vissuto la 24 Ore nel vero senso della parola, perché le riprese avvenivano di giorno, di notte, all'alba, al tramonto, sotto la pioggia... per tre settimane tutti noi del cast siamo rimasti a disposizione. Ho visto i piloti che si costruivano i sedili su misura e li ho visti sfrecciare dalle tribune, ho visto macchine sparate da un

Remo Girone alias Enzo Ferrari durante il film Le Mans 66- La grande sfida. Sotto l'attore intervistato dalla nostra collaboratrice Fiammetta La Guidara ad Automotoretrò a Torino

BISOGNAVA STARE ATTENTI E NON ESAGERARE FACENDO INTERPRETAZIONI TROPPO CARATTERIZZATE DI ENZO FERRARI

REMO GIRONE





cannone per simulare incidenti… praticamente non ci sono stati effetti speciali, tranne aggiungere il pubblico sulle tribune, cosa che è stata fatta in post produzione. Ma già mentre giravamo c'erano centinaia di persone».

- Non è la prima volta che gira un film dedicato all'automobilismo...

«E' vero: ho interpretato anche il ruolo del pilota Giovanni Nobile nel film Rosso Mille Miglia, insieme a mia moglie Victoria Zinny. Guidavo una Cisitalia e tutte le vetture erano autentiche, messe a disposizione dai proprietari. Il film era ambientato ai tempi moderni, e io guidavo nella rievocazione della Mille Miglia, dopo essere stato un pilota di talento».

- È appassionato di automobilismo?

«Mi piacciono le auto d'epoca, e quando posso vado a vedere la rievocazione del GP storico a Monaco, dove si vedono le Bugatti, le Ferrari, le Porsche, le Lotus… che mi ricordano quando ero ragazzo. Non mi sono mai potuto permettere una macchina potente, ma da giovane, quando vivevo in Eritrea, avevo una vecchia Balilla coloniale che andava tranquillamente in fuoristrada. Quando andavo da Asmara a Addis Abeba, erano 1000 km, ma ci impiegavo una settimana, perché di asfalto ce n'era poco, più che altro si viaggiava sui letti dei fiumi…».

- Le belle macchine le piacciono?

«Molto. Ma ricordo con piacere quando ai primi tempi delle tournée in teatro, con mia moglie Victoria abbiamo attraversato l'Italia con una vecchia 500, che andava dappertutto.Qualche anno fa ho girato un film, 'Area di rigore', dove portavo una delle prime Mercedes S, di quelle che hanno il massaggio Shiatsu sui sedili: era un film on the road, dove interpretavo l'allenatore di una squadra di calcio. Abbiamo fatto un viaggio da Parigi a Budapest e poi fino al confine con la Serbia. Era un piacere guidarla, ma poi abbiamo avuto un problema tecnico e ci siamo resi conto che oggi per riparare una macchina bisogna avere un computer e una decina di corsi alle spalle. In Africa, con la Jeep, mettevo le mani nel motore, bastava controllare le puntine, il carburatore, l'aria… e non ti fermavi mai».

- La domanda è d'obbligo: segue il motorsport?

«Guardo sempre la F.1 e mi piace molto la Ferrari, sia per le macchine, sia perché mi sono più simpatici i piloti. Hamilton è eccezionale ma non è simpatico come Leclerc, spero tanto in lui per la prossima stagione. La Formula E? Non la guardo perché non si sente niente… Per la verità anche le F.1 sono più silenziose oggi: un tempo il rumore prendeva allo stomaco…" conclude Remo Girone, lasciando trasparire un'autentica passione per le competizioni autentica. Del resto, non a caso è stato nei giorni scorsi ha tenuto a battesimo la trentottesima edizione di Automoretrò, il Salone dell'auto storica a Torino. ●



Un bel ritocco estetico

PRESENTATA LA VETTURA CHE VERRÀ USATA NELLA PRIMA EDIZIONE DA CAMPIONATO DEL MONDO

di Fulvio Cavicchi



Le prime edizioni della Formula E hanno visto team e piloti usare la stessa Spark Srt 01E per quattro anni, attendendo con ansia l'arrivo dell'auto di nuova generazione e dell'eliminazione della sosta per cambio macchina. Poi la quinta annata ha visto l'entrata in scena della vettura Gen 2, assieme ad un aumento di prestazioni, attenzione dei media e partecipanti. Questa vettura, che sta venendo utilizzata anche nell'annata in corso, era previsto avesse una durata di tre anni, poi portati a quattro per avere il tempo di definire correttamente con tutti i costruttori coinvolti nel campionato le caratteristiche che dovrà avere la Gen 3. In attesa di quel momento, si è deciso di dare "una rinfrescata" alla Spark in uso a metà di questo periodo, e quindi la prossima edizione del campionato, che sarà caratterizzata anche dall'arrivo del titolo di Campionato del Mondo attribuito dalla Fia. Lo scorso anno il direttore dei campionati in circuito della FIA Frederic Bertand, spiegando la nuova temporizzazione del progetto per la vettura che anima il campionato, aveva dichiarato riguardo la Gen 2 Evo che l'aggiornamento avrebbe dato ai fan *«la sensazione che fosse in arrivo una auto veramente nuova», ottenuta da «un nuovo design ed una sensazione che tutto sarà molto diverso»*.

AERODINAMICA RIVISITATA

Le differenze più sorprendenti rispetto al modello attuale includono un design a "pinna di squalo" e ruote nuovamente scoperte, senza i passaruota anteriori che avevano fatto così tanto scalpore perché parevano voler creare un concetto nuovo ed innovativo per la sicurezza delle monoposto. Inoltre ci sono alettoni completamente nuovi, sia anteriori che posteriori, dal concetto alla base ripensato. L'ala davanti è più profilata, mentre quelle sul posteriore hanno una linea più semplice che si muove verso l'interno, anziché coprire solo le ruote posteriori come faceva la Gen 2. Inoltre sono stati modificati anche i pod laterali die-



È stata presentata nei giorni scorsi la vettura con la quale si correrà la prossima stagione in F.E nella prima annata in cui avrà titolazione di campionato del mondo

> *il design futuristico della nuova vettura mostra come la F.E sia la categoria dedita all'innovazione*
>
> **Alejandro Agag**





tro alle ruote anteriori. A vedersi, la nuova macchina pare voler fare la corte agli storici amanti dell'automobilismo, più che attrarre un pubblico completamente nuovo e digiuno delle classiche corse di automobili, con una macchina sicuramente attraente ma più "convenzionale" e vicina a quello cui erano abituati gli appassionati. Insomma molto meno di "rottura con il passato" come erano invece i modelli precedenti. Dietro a questi cambiamenti c'è anche la volontà di rendere la macchina "più fragile", dato che fino ad ore le auto erano state studiate molto robuste per resistere adeguatamente nelle corse su tracciati cittadini (quindi, stretti, tortuosi, con muri a bordo strada e macchine molto vicine tra loro), ma si sono rivelate fin troppo resistenti.

GEN.2 EVO, CHE EVOLUZIONE!

E quindi permettevano ai piloti una guida "maschia" fin troppo vicina a quella a ruote coperte. Da qui la scelta di un design più punitivo, per rendere le auto più inclini ai danni. Il fondatore e presidente della Formula E Alejandro Agag ha affermato, presentandola, che la nuova vettura si addice al nuovo status di Formula E come campionato mondiale Fia.

«La Gen 2 si distingue già come una delle auto da corsa più sorprendenti tra quelle che scendono in pista e, proprio come suggerisce il nome, la Gen 2 Evo è una ulteriore evoluzione del suo design distintivo - ha detto lo spagnolo - *Come era già stato fatto partendo dall'auto di prima generazione, per la Gen 2 Evo è stata disegnata una carrozzeria riprogettata per renderla più elegante ed agile. Questa vettura entrerà per sempre nei libri di storia come la prima a sfidarsi nel campionato mondiale di Formula E. Vorrei ringraziare il presidente della Fia, Jean Todt, ed il suo team per aver fatto prendere forma a questa evoluzione. Il suo design futuristico mostra ancora una volta come la Formula E sia la categoria dedita all'innovazione, sia in termini di progressi tecnologici che di quelli estetici».*

Una nuova fase

NEL PROSSIMO WEEK END IN MESSICO SI CORRERÀ SU UN CIRCUITO ALLUNGATO, CHE PARE FARE DA NUOVO INIZIO DELLA SERIE



Questa edizione dell'E-Prix del Messico sarà la quinta, e questo rende la corsa sull'Autodromo Hermanos Rodríguez quella con più storia "elettrica" assieme a quelle di Parigi e Berlino. Ecco perché sono queste tre gare le più adatte per fare confronti col passato. A voler fare i precisini, la gara in Germania è l'unica che si è corsa in tutte le stagioni, ma nella seconda annata si corse lungo la Karl-Marx-Allee anziché sull'aeroporto di Tempelhof, e quindi quella del 2020 sarà la quinta gara sul tracciato dell'ex aeroporto.

Ma sabato non si confronteranno le prestazioni, dato che per la prima volta questa stagione non ha visto un aumento di potenza per il powertrain (solo per l'energia supplementare data dall'Attack Mode), bensì le nuove modalità di creazione dei circuiti.

Infatti il disegno della pista che viene ricavata nell'autodromo di Città del Messico può comodamente variare a seconda delle necessità, dato che non essendo su strade pubbliche ma ricavato su di un terreno privato privo di circolazione si possono fare comodamente modifiche. Allora ci si possono fare anche prove valide per il futuro design delle piste, per capire cosa sia meglio per la categoria.

E visto che l'eliminazione della chicane in mezzo all'allungo principale di Santiago del Cile ha portato ad una delle gare più belle della storia della Formula E, ecco che la cosa viene ripetuta anche qui, con quella sul rettilineo opposto a quello di partenza che scompare come quella in mezzo alla mitica Peraltada, la lunga ultima curva del tracciato. Ma in più arriva anche un allungamento di circa 600



Per la quinta volta la serie elettrica sbarca a Città del Messico e nel prossimo week end manderà in scena una sfida molto interessante in chiave campionato

metri del campo di gara, che permetterà di arrivare davvero forte alla 90 gradi a destra che immette nello spettacolare toboga sotto le alte tribune del Foro Sol, rendendola forse il punto più adatto per i sorpassi. Come sempre ci vuole un po' di tempo per abituarsi al faticare in altitudine, dato che si corre a 2.240 metri sul livello del mare, quindi alcuni piloti arrivano in anticipo per dare tempo al proprio corpo per farlo. Ma nessuno come Ma Qing Hua, dato che il pilota della Nio è arrivato direttamente dalla Cina ed ha dovuto per legge passare due settimane in quarantena prima di potersi recare in autodromo.Ma non è l'unico ad avere subito problemi per il Coronavirus cinese, dato che la Fia ha proprio deciso di eliminare la tappa di Sanya di marzo. Di certo non un peccato per lo spettacolo, visto che lo scorso anno l'E-Prix di Cina fu uno spettacolo davvero sconsigliabile, ma questa scelta va a creare un nuovo noioso buco nel calendario. Almeno questa volta tra Marocco e Roma ci saranno cinque settimane di stop e non due mesi, però. Ora non si sa ancora se la gara verrà recuperata in loco (magari a maggio, se venisse scoperto un vaccino per fermare la malattia) oppure se facendo doppia gara in uno degli altri weekend (per esempio a New York, come si è fatto negli anni scorsi).

Intanto sabato tornerà in scena la lotta tra le Case tedesche e le altre sfidanti che provano ad entrare nel lotto dei leader del campionato, cioè Nissan, Jaguar, Virgin e la Ds che è parsa dominante a Santiago, anche se non è riuscita a vincere. Riuscirà questa gara su di un circuito permanente a delineare gli equilibri di questa Stagione 6?



Citroen
SUV alla spina



LA C5 AIRCROSS HYBRID PLUG-IN VA IN CONSEGNA DA FINE MARZO ED È A DUE FACCE GRAZIE AL SISTEMA FORMATO DAL 1.6 TURBO BENZINA DA 180 CV E DAL MOTORE ELETTRICO DA 109 CV INTEGRATO A CAMBIO A OTTO MARCE. SCOPRIAMO COME FUNZIONA

di **Francesco Forni**

SUV alla spina, il primo ibrido plug-in di Citroen è C5 Aircross, in consegna da fine marzo. SUV a due facce, grazie al sistema formato dal 1.6 turbo benzina da 180 cavalli e dal motore elettrico da 109 CV integrato nel cambio automatico a otto marce. La potenza di sistema è di 225 cavalli e 320 Nm di coppia, scaricati sulla trazione anteriore. A questi si abbina la batteria agli ioni di litio da 13.2 kWh, che garantisce un'autonomia solo elettrica di 55 km, con velocità massima di 135 km/h, sufficiente alla maggior parte degli spostamenti quotidiani. La percorrenza media dichiarata è di 58,8 km/litro, a patto di partire sempre con gli accumulatori carichi al 100%. Il blu differenzia la C5 Aircross elettrificata dalle Diesel e dalle benzina: una luce di questo colore si accende nel retrovisore centrale quando la marcia è solo elettrica, le finiture esterne sono in Anodised Blue e sono presenti loghi "h" (per hybrid) sulla carrozzeria. Il selettore delle modalità, che sono Electric, Hybrid e Sport, di guida è posto nella console centrale. Citroen punta a semplificare il processo di ricarica. A partire dal quadro strumenti, da 12"3 dedicato al powertrain green. Vengono visualizzati la potenza utilizzata, la riserva elettrica e di benzina, l'autonomia elettrica e a benzina e i flussi di energia. Se si sta caricando la batteria sono mostrati le ore e i minuti mancati al "pieno", assieme ai km "caricati" e alla percentuale dell'accumulatore. Sul display centrale sono visualizzabili il funzionamento del sistema ibrido plug-in, il consumo elettrico e di verde. Si può anche gestire la funzione e-Save, per tenere una riserva nelle batterie da utilizzare durante il viaggio, o l'im-













postazione della ricarica a distanza della batteria con l'applicazione My Citroen. I tempi di ricarica da presa domenica sono di 7 ore, con la wall box da 32 A e il caricatore opzionale da 7,4 kW servono due ore. La prestazione e l'efficienza sono elevate, per avere il massimo rendimento C5 Aircross fornisce tutti gli stumenti necessari. Restano tutti i punti di forza, soprattutto la comodità di livello eccelso. Grazie alle sospensioni con smorzatori idraulici progressivi (Progressive Hydraulic Cushions), retaggio dell'esperienza del mondiale rally. Permettono l'effetto "tappeto volante" grazie agli smorzatori idraulici, installati a fine corsa delle sospensioni al posto dei tamponi. La taratura è estremamente morbida sulle piccole asperità, mentre in caso di stimoli più drastici la frenatura della sospensione aumenta, filtrando il rimbalzo. Ci sono anche i sedili Advanced Comfort e le tre sedute posteriori sono individuali, scorrevoli (fino a 15 centimetri) e reclinabili (da 19° a 26,5°). Non solo, il bagagliaio ha una capacità minima di 580 litri, eccellente per la categoria. Ma facendo scorrere la seconda fila fino a 15 centimetri si può arrivare a 720 litri con cinque persone bordo. A questo si aggiungono venti tecnologie di assistenza alla guida. Il tutto esaltato da una insonorizzazione, di base molto curata, che eccelle in valore assoluto quando la trazione è elettrica. ●

CITROEN C5 AIRCROSS HYBRID 225 E-EAT8 FEEL	
Prezzo	41.550 euro
Lunghezza	450 cm
Larghezza	186 cm
Altezza	170 cm
Passo	273 cm
Bagagliaio	580–1630 litri
Peso	1430 kg
Motore	benzina + elettrico
Potenza	225 cavalli
Coppia	320 Nm
Cambio	automatico a 8 rapporti
Trazione	anteriore
Consumo	1,7 litri/100 km
Emissioni di CO2	39 g/km
Velocità massima	216 km/h
Accelerazione 0–100 km/h	9 secondi





L'altro Tricolore

L'AUTOMODELLISMO RADIOCOMANDATO HA I SUOI CAMPIONI ITALIANI. ANDIAMO A SCOPRIRE DI CHE COSA SI TRATTA

ACI Sport per conto dell'Automobile Club d'Italia, nel 2019, ha assorbito quella che per lei è una nuova disciplina, l'Automodellismo Radiocomandato. Titolare delle diciture di Campione Italiano e simili dopo un avvio di stagione non facile questa singolare disciplina ha regolarmente svolto i suoi campionati nazionali per le varie categorie in cui si suddividono i modelli. Viene spontaneo a questo punto chiedersi di cosa stiamo parlando visto che nello scorso week end i primi campioni nazionali ACI Sport di categoria sono stati premiati a Monza. L'occasione ovviamente è l'annuale cerimonia dedicata a tutte le discipline sportive seguite dalla nostra federazione, le Premiazioni dei Campioni dell'Automobilismo ACI.

Tecnicamente le macchine sono la riproduzione in scala di auto da competizione, anche se gomme, assetti, aerodinamica, meccanica e tecnologia specifica impongono parametri diversi da quello che vediamo sulle auto. Il rapporto peso/potenza, per molti è quasi 1/1, e l'ambiente di gara necessariamente fuori scala portano i progettisti a sviluppare automodelli molto diversi da come li concepirebbe un ingegnere auto.

I modelli, sia combustione interna sia elettrici, sono in grado di raggiungere velocità elevate con accelerazioni degne delle migliori auto da competizione. Si possono facilmente superare i 100 km/h nello spazio di un campo da tennis o poco più.

Gli automodelli e le categorie variano dalla pura velocità, al turismo, fino al fuoristrada passando per le Formula, spaziando in tante categorie che non partecipano ai campionati nazionali.

I migliori mini autodromi hanno ospitato i primi campionati italiani sotto l'ala protettrice di ACI SPORT, dando il via a una nuova era. Una scommessa che il prossimo week end permetterà ai 40 campioni italiani si salire sul palco di uno degli autodromi più belli del mondo.

Entrando nello specifico delle categorie iniziamo a descriverle in modo generico.

UN MONDO DI CURIOSITÀ

- Sono modelli da 55 cm di lunghezza e 26 di larghezza a trazione 4wd tramite cinghie dentate con cambio a due marce. Il peso è 2,35 Kg, le gomme sono di spugna neoprenica da 60 mm di larghezza. Il motore 2 tempi è da 3,5 cm3 alimentato a miscela di alcool, olio e nitrometano. Usano carrozzerie ad "ala", ispirate alle forme dei prototipi barchetta. Sono le più veloci che possiamo trovare in pista.

- La 1/10 Touring è circa 45 cm di lunghezza per 20 cm con un peso di 1,65 Kg. La trazione 4wd è a cinghia e hanno il cambio. Usano gomme in spugna da 30 mm di larghezza, mentre i motori 2 tempi sono da 2,1 cm3 alimentati con miscele simili a quelle della pista 1/8. Le carrozzerie prendono ispirazione dalle vetture turismo 3 volumi.

- Off Road 1/8, sono modelli che prendono spunto dai prototipi off road. Ruote scoperte, pneumatici con tassellature estreme, trasmissione cardanica 4wd, con dimensioni di 55 cm x 31 cm, offrono doti di agilità su terra inimmaginabili. Secondo la categoria possono essere spinte da motori 2 tempi da 3,5 cm3 oppure da motori elettrici alimentati da batterie ai polimeri di litio (LiPo) con voltaggio di 22,2 V.

- La GT può usare sia la trasmissione cardanica come le off road oppure a cinghie, con motore montato trasversale come la pista. Sempre 4wd usano pneumatici in gomma e carrozzerie che sono un mix tra una GT e un prototipo. Le motorizzazioni sono le stesse dell'off road, mentre le dimensioni prevedono 31 cm di larghezza e 73 di lunghezza.

- 1/5, è la categoria più grande. L'aspetto delle carrozzerie è vincolante e i parametri di replica rispetto le auto turismo da cui prendono le forme sono rigidi. Sono auto a trazione posteriore, monomarcia. Circa 95 cm di lunghezza e 39 di larghezza per un peso di 10 Kg. Il motore 2 tempi è da 23 cm3 alimentato a miscela di benzina verde e olio.

- Il Formula elettrico con un passo di 27 cm e trasmissione 2wd sono le uniche a non usare sospensioni indipendenti. Hanno un telaio semirigido in carbonio più simile a quello di un kart che a quello di un'auto. Il peso è di solo 1,025 Kg mentre i motori elettrici sono alimentati da batterie LiPo da 7,4 V.

- Infine, le 1/10 Touring elettriche. A livello di telaio, torniamo a parlare di sospensioni indipendenti, le tre categorie sono identiche. Si differenziano per il numero di spire dei motori Brushless. Meno spire significa maggior potenza. La categoria "libera" non ha limiti, le altre sono limitate a 13,5T e 21,5T. Il peso è 1,35 Kg, usano pneumatici in gomma (lattice) e carrozzerie ispirate alle vetture turismo e le batterie di alimentazione sono LiPo da 7,4 V.



Misha
Camionisti in Trattoria

Ogni Domenica alle 21.25
sul canale 9 del digitale terrestre

#camionistiintrattoria

Disponibile su dplay PLUS



UN PREMIO INTITOLATO AL GRANDE MARTINO
Carluccio Facetti, a sinistra, e l'ingegnere Giorgio Stirano durante la più recente edizione del premio intitolato a Martino Finotto

UN GRANDE GENTLEMAN DRIVER

Ricordando **Finotto**

A completamento della rievocazione in "Cuore da corsa" su Martino Finotto, mi piace farti sapere che nella cittadina di Camporosso, vicino a Ventimiglia, dove Finotto è nato, da qualche anno è stato istituito un premio dedicato a quell'eclettico e generoso pilota. Tale premio, organizzato dall'associazione "Amici delle auto e moto d'epoca" di Camporosso, viene attribuito ogni anno ad un pilota privato della zona intemelia che si sia distinto nella sua carriera per sportività e per i risultati ottenuti, con l'intervento di piloti e personalità come Carlo Facetti, Giorgio Stirano, Daniele Audetto.
Un piccolo dettaglio che dimostra però che quel personaggio non è stato dimenticato e che attraverso quel premio verrà ricordato in futuro.

Renato Ronco

Ho letto con molto piacere l'articolo sulla Brabham-Finotto essendo lettore di Autosprint dal gennaio 1970 (conservo gelosamente tutte le uscite) ed inoltre vivendo a Camporosso (Imperia) città natale di Martino Finotto. A parte la suggestiva e travagliata avventura in F.1, vorrei ricordare la grande passione che Martino nutriva per il motosport in tutte le sue manifestazioni. La dimostrazione sta nelle numerose sfide da lui intraprese in tutto il mondo al volante di vetture molto diverse. Una tra tutte la vittoria nel 1979 del Campionato Europeo Turismo su BMW 3.0 csl con l'amico Facetti. A novembre scorso a Camporosso, nel corso del "Premio Martino Finotto 2019", abbiamo voluto ricordare, premiando l'inossidabile Carlo Facetti, il quarantesimo anniversario di quella bellissima vittoria fatta di talento, passione ed amicizia. Grazie per l'attenzione e per come sa fare battere, ste con interessanti argomenti, il "Cuore da Corsa" di noi lettori.

Marco Serpolini

Due messaggi molto graditi. Il primo dal caro Renato Ronco, "The Voice" di mille Gran Premi e tante gare IndyCar nella Tele Montecarlo che fu, la seconda di un lettore appassionato. Due diverse sensibilità, una sola passione, un bel nome da onorare e ricordare, quello di Martino Finotto. Missione compiuta, la memoria resta.

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, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, 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: 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 BPPIITRRXXX.
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.

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 GUERRIN SPORTIVO SPORT STYLE



TISCALI MOBILE.

LIBERO DI COMUNICARE OVUNQUE.

SMART 4G
2,99 € AL MESE
1 GIGA
60 MINUTI
10 SMS

SMART 10 4G
4,99 € AL MESE
10 GIGA
200 MINUTI
10 SMS

SMART 30 4G
8,99 € AL MESE
30 GIGA
MINUTI ILLIMITATI
100 SMS
ANCHE PER PARTITA IVA

SMART 60 4G
14,99 € AL MESE
60 GIGA
1000 MINUTI
100 SMS

ATTIVAZIONE GRATIS | SENZA VINCOLI

tiscali.it | 130 | negozi tiscali

TISCALI
Onlife