

**FIA FORMULA 3 MICK SCHUMACHER BALZA IN TESTA AL CAMPIONATO**

# AUTO SPRI NT

n. 39

Anno LVII Settimanale 25 settembre - 1 ottobre 2018

3 Euro (Italy only)



**ACADEMY DALLARA**

**A Varano l'università del motosport.  
Todt: «Dallara come Enzo Ferrari»**

## VERSO GP RUSSIA

Il Mondiale F.1 approda a **Sochi** con **Vettel** che ha una sola alternativa: vincere. Intanto vi facciamo conoscere il **mondo** del suo futuro compagno di squadra **Leclerc**

# DAI CHARLES

## IL BELLO DEVE ANCORA VENIRE

# *Tiscali MyOpen e cambi gratis quando e come vuoi.*

GIGA, SMS e MINUTI che vuoi.

DA  
**3** €  
AL MESE  
PREZZO BLOCCATO!

Con MyOpen hai Giga, SMS e i minuti che vuoi da 3€ al mese. Cambi gratis quando e come vuoi e in più hai 10€ di credito omaggio!

tiscali.it

 130 NEGOZI TISCALI

 TISCALI



# Questi sono giorni di sogni e da **sogno**

**G** iorni di sogni e da sogno. Ce ne sono di vari tipi, in questa fine di settembre dove destini diversi s'incrociano con storie distanti. C'è il sogno mostruosamente proibito, adesso, di Sebastian Vettel che ormai spalle al muro, prima che tutto si trasformi in un incubo, non può più fallire un colpo nei prossimi 6 Gp se vuole invertire la storia nel confronto con Lewis Hamilton. C'è da coprire una distanza di 40 punti (la stessa che separa la Ferrari dalla Mercedes nella corsa al Mondiale Costruttori) contro un rivale che non sbaglia niente mentre prova a riscrivere la storia della specialità e si esalta quando l'asticella delle difficoltà si alza. Ci sono ancora tanti punti in ballo ma dopo Monza la stagione pare aver svoltato in maniera repentina e sta correndo incontro all'inglese indemoniato nella corsa alla conquista del 5° titolo iridato e che tra Sochi e Suzuka vuole chiudere i conti dopo una stagione dura e senza macchia.

Poi c'è il sogno ad occhi aperti che si prepara a vivere Charles Leclerc il promesso sposo della Ferrari che dalla prossima stagione avrà a disposizione una Rossa per dimostrare tutto il suo valore già al secondo anno di frequentazione di un Mondiale di F1 dove ha dimostrato di saper abitare con classe e una determinazione che è quasi una garanzia. Su questo numero di As vi portiamo, quindi alla scoperta del mondo del pilota FDA che con un gioco di porte scorrevoli prenderà il posto di Kimi Raikkonen destinato al sedile che lascerà libero il monegasco nel 2019.

E un bel sogno è quello che sta vivendo Mick Schumacher che ora guida il Fia F3

con un vantaggio di 49 punti sul primo dei rivali quando manca solo un round al termine del campionato. Infine c'è un sogno che si avvera a Varano de' Melegari al termine di un'incredibile parabola di genio. L'ennesimo sogno che si realizza per Giampaolo Dallara.

Si tratta dell'Academy voluta dall'ingegnere. Da lunedì 24 settembre sono iniziate le prime lezioni, è stata una vera corsa contro il tempo «ma ce l'abbiamo fatta», spiega questo signore che si svela con il pudore e l'umiltà figlie di un'altra epoca, di un altro mondo ma che ha la mente sempre proiettata al futuro, alle nuove generazioni. Un'università per futuri ingegneri del motorsport, il lascito di Giampaolo Dallara alla sua Valle, ai luoghi delle sue origini, quelli che non hai mai abbandonato e dalle quali ha tratto genio, manodopera, creatività e passione, successi, supporto e condivisione. Una meravigliosa eredità per il mondo delle corse dello Stivale e una storia che nelle corse ha pochi eguali. Ha sottolineato il presidente della Federazione Internazionale Jean Todt, nel giorno dell'inaugurazione ufficiale venerdì 21 settembre: «Mi auguro di vedere tanti altri nuovi capitoli di questa grande storia. Per il momento la soddisfazione è per quello che hai già scritto. Quando penso a due grandi nomi in Italia, penso a Enzo Ferrari e penso a Giampaolo Dallara: due destini diversi, due strade diverse, ma tanti punti in comune. Non ho avuto il privilegio di conoscere molto il Commendatore, ma ho il privilegio di conoscere Dallara al quale voglio molto bene!». ●

## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 12** VERSO GP RUSSIA DAI CHARLES
- 20** VERSO GP RUSSIA ICEMAN SCALDA IL CUORE
- 25** VERSO GP RUSSIA MERCATO TORO ROSSO
- 26** VERSO GP RUSSIA SEB TENTA L'OFFENSIVA
- 28** VERSO GP RUSSIA HAMMER
- 34** VERSO GP RUSSIA LA TECNICA

### L'ALTRA STORIA

- 38** ACADEMY DALLARA

### VELOCITÀ

- 50** INDYCAR TITOLO A DIXON
- 54** FIA F3 SPIELBERG
- 56** DTM SPIELBERG
- 58** ELMS SPIELBERG
- 60** GT OPEN MONZA
- 72** CIVM COPPA NISSENA
- 74** MITJET SFIDA APERTISSIMA
- 76** 50 SFUMATURE DI MORROGH
- 78** FORMULA E BMW ALL'ATTACCO

### RALLY

- 62** MONDIALE BENTORNATA TOYOTA
- 65** EUROPEO POLONIA
- 66** TRICOLORE ADRIATICO
- 71** STORICO ISOLA D'ELBA

### RUBRICHE

- 6** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 10** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 32** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 36** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 46** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 81** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

# LE ITALIANE CHE PER VENTI ANNI



LO SPECIALE DA COLLEZIONE  
**“RALLY SHOW, L'EPOPEA FIAT-LANCIA”**  
È IN EDICOLA DAL 2 OTTOBRE CON AUTOSPRINT.

Dal 1972 al 1992 il mondo del rally è stato dominato da due regine italiane, Lancia e Fiat, che insieme hanno scritto bellissime pagine di motorsport tricolore. Lo speciale\* di Autosprint ripercorre in **132 pagine** i successi, i 20 titoli conquistati e i protagonisti dell'epopea italiana.

# HANNO FATTO MANGIARE LA POLVERE..



**AUTO  
SPRI  
NT**

\*A € 5,00 + il prezzo di Autosprint.



TRA SEGNALI DA SVENTOLARE  
AI DOPPIATI O BELLAMENTE IGNORATI DAGLI  
STESSI PER TROPPIA FOGA, A SINGAPORE  
S'È PARLATO DI QUESTO E ALTRO...

# Bandiere in prima pagina



SUTTON-IMAGES.COM



## Bandiere

Si è discusso moltissimo, dopo il Gp di Singapore, delle bandiere blu: «Troppo scure, si faceva fatica a vederle», ha commentato Lewis Hamilton in versione buonista, dopo aver detto che i doppiati, davanti a lui «si spostavano da una parte all'altra», un po' perché erano in lotta tra loro, un po' perché non sapevano probabilmente dove mettersi. Hamilton ha suggerito di usare dei grandi pannelli luminosi, probabilmente più grandi di quelli che già ci sono. Un tema che va affrontato subito: invece di parlare di ciò che accadrà dal mirabolante 2020 o 2021.

## QUANDO LA FORMULA UNO È DAVVERO BY NIGHT

Monoposto che sfrecciano nella notte rischiarata a giorno, in una cornice gremita e glamour: il Gp di Singapore è anche e soprattutto questo

## Ancora bandiere

E a proposito di bandiere, sono 3 i punti sulla patente che si è beccato Romain Grosjean, per non aver agevolato il passaggio (anzi, doppiaggio) di Hamilton, mentre era in lotta con Gasly. Grosjean si è difeso sostenendo di essersi fatto da parte non appena ha avuto strada libera davanti, perché prima non sapeva cosa fare. Ma si è preso pure 5 secondi di penalizzazione. In totale, come punti sulla patente, ne ha già 9: a 12 farà bingo, ossia starà fermo per una gara.



## Scoop

È piccolo ma ve lo offriamo qui, grazie ad una confidenza ricevuta da un uomo Mercedes, quasi per caso. Ricordate il sorpasso di Vettel su Hamilton, poco dopo l'Eau Rouge, primo giro del Gran Premio del Belgio? Beh, il motivo pare sia molto semplice e per certi versi clamoroso: Lewis si dimenticò di inserire l'ottava marcia. Preso dal via, dal controllo retrovisori, da chissà che, rimase in settima marcia, pagando pegno immediatamente. Anche lui, insomma, ha commesso un errore.

## Apolidi

Ci sono i piloti che hanno già un team per il 2019 e ci sono gli apolidi, quelli che lo stanno ancora cercando. Come il francese Ocon, una delle sorprese positive degli ultimi due campionati, un pilota che pare avere qualche numero in più della media. E proprio per questo a Singapore si è preso una ruotata dal compagno di squadra (già accasato) Perez, con relativo drive-through del messicano. Non contento, Perez ha poi dato un'altra ruotata a Sirotkin. Manovra antipatica, inutile, cattiva. Il responsabile della Force India, Otmar Szafnauer, sul primo episodio ha criticato Checo: «Lui e Ocon dovevano lasciarsi reciprocamente dello spazio, quanto è accaduto non è concepibile». Perez ha detto di non aver visto il compagno: è recidivo, quindi è poco credibile. Ma non doveva aver messo la testa a posto? O certi vizi non passano mai?

## Dubbio

Pare che Mr. Gene Haas sia preso da un dubbio tardivo. A proposito dei propri piloti, dati per confermatissimi sino a ieri. Il dubbio riguarda soprattutto Magnussen, il Magico Alverman della Formula Uno. La faccenda ha fatto drizzare le orecchie a un sacco di gente, compresi coloro che sperano di recuperare personaggi di prim'ordine, tipo Alonso, Kubica e lo stesso Ocon. Il problema è questo: chi ascolta Mr. Haas? A parte se stesso, intendiamo. In assenza di un criterio di giudizio sul quale ragionare, le mosse si fanno caute. Del resto, uno che ingaggia Grosjean e Magnussen per anni senza metterli in discussione è un tipo come minimo curioso.

## Giovani

La scelta di Charles Leclerc in Ferrari per la stagione 2019 ha avuto il plauso di gran parte del paddock, con un commento particolare, quello del rivale Helmut Marko, uomo chiave della Red Bull: «Finalmente la Ferrari ha preso un giovane del proprio vivaio, complimenti!». Marko, più di tutti si può considerare un vero talent scout, se solo pensiamo al coraggio di lanciare gente come Vettel, Riccardo, Kvyat, Verstappen e via dicendo. Per la Ferrari è solo l'inizio in quanto nella Academy c'è tanta gente che va forte e che attende solo di essere messa alla prova. Funzionasse subito Leclerc tante cose cambierebbero anche a Maranello.

## Smorzamenti

Sebastian Vettel ha fatto di tutto, nelle ultime settimane, per smentire che la Ferrari (almeno sino a



LA PRESSE



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES

Singapore) abbia la miglior macchina del momento in F1. È una cosa che non digerisce, perché lo obbliga, neppure tanto indirettamente, a mettersi in gioco e a vincere, cosa che da qualche tempo gli riesce meno bene di una volta. Ma nell'attribuzione dei meriti, dopo che in ogni angolo del mondo si è gridato al miracolo per il giro da favola di Hamilton nelle qualifiche di Singapore, ecco che è intervenuto pure James Allison, figura di primo piano in Mercedes Motorsport: «Che Hamilton sia un pilota eccezionale si sa e ce ne dà la dimostrazione ad ogni gara. Ma guardate che anche la macchina ha compiuto diversi progressi. E si è visto!». Insomma, il famoso rapporto di mezzadria di cui parlava volentieri Enzo Ferrari, è più che mai argomento d'attualità e di discussione.

## Mental

Pare una nuova moda. L'ultima "entry" in F1: ingaggiare un mental coach per migliorarsi se stessi. Nel pensiero e nella comunicazione; nella riflessione e nella gestualità, nella consapevolezza e nella postura. Qualcuno, non solo tra i piloti, ha già fatto ricorso allo specialista, così come fece a suo tempo Andrea Dovizioso (anche se poi ha preferito procedere per conto proprio): il lavoro è lungo e non sempre ad effetti garantiti.





COLOMBO

### HAMILTON S'È SCORDATO L'OTTAVA MARCIA A SPA!

Sopra, Hamilton, sverniciato da Vettel a Spa, perché s'è scordato di ingranare l'ottava... Sopra a destra, Allison. A sinistra, Ocon out dopo la sculata di Perez, sotto, Brawn di Liberty Media e, nell'altra pagina, Haas e più in basso Marko della Red Bull. A destra, Stewart nel 1973

### Sogni

«Vogliamo che nella Formula Uno di un futuro molto vicino corrano macchine che i bambini sognano di possedere»: la bellissima frase, ad effetto, è di Ross Brawn, che ha mostrato alla stampa il rendering di come saranno le monoposto della F.1 targata Liberty Media. Belle immagini, sempre ammesso che i bambini sognino davvero macchine da corsa e non invece telefonini e computer, come sta accadendo nel mondo occidentale. Liberty Media, che pur sta facendo proficui sforzi (vedi lo show alla Darsena di Milano) per reclutare nuovi appassionati, deve cercare le origini della crisi di interesse da parte dei giovani nei mutamenti della società. E nel tipo di approccio che la F.1 in generale ha nei confronti del pubblico. La sondaggista Alessandra Ghisleri, in una interessante intervista a La Verità, ha spiegato come Renzi - secondo lei - abbia perso le elezioni perché molti ex sostenitori delusi hanno esercitato un voto vendicativo nei suoi confronti. In F.1 si è più o meno verificato lo stesso fenomeno, partendo da lontano, dai tempi del monopolio Schumacher. Giovani appassionati delusi, pronti a disertare i Gp. Colpa dei piloti. E anche colpa (molta) di chi rappresenta i team: provate a

SUTTON-IMAGES.COM

guardare le dichiarazioni di certi responsabili di squadre durante i Gran Premi e diteci se si può avere un rapporto d'affetto con una F.1 così... Allora ecco il "voto vendicativo", il rifiuto. Ha fatto, Liberty Media, una indagine sociologica sul tema?

### Abbondanza

La Mercedes e altri dicono, dalla Ferrari non si ottiene un parere, ma l'obiettivo di Liberty Media è di avere ben 24 Gran Premi nel 2021,



SUTTON-IMAGES.COM

allungando il punteggio ai primi 15 classificati scoprendo un contentino a tutti. Senza contare che 1 punto ottenuto negli anni di Stewart (a proposito, non fu Monza ma Watkins Glen 1973 la sua ultima gara) valeva cento volte di più di 1 punto preso oggi e diecimila volte quello che qualcuno acciapperebbe nel 2021. Più o meno, ci si avvicinerà, nella media annuale, a un Gran Premio ogni 2 domeniche. Troppo. La F.1 è un fiore che va desiderato. Si rischia l'inflazione.

### Spazio

Ci arriva in redazione la notizia che Stephen Fitzpatrick, il misterioso uomo d'affari britannico che è stato l'ultimo proprietario della Marussia, sta organizzando una nuova società di taxi per i voli spaziali. Non è chiaro se la formula sarà quella di Uber o del Radiotaxi, ma più o meno ci si potrà prenotare per un volo attorno alla Luna o a Plutone. Il prezzo dipenderà dal tassometro, che emetterà una ricevuta fiscale. Tutto facile, no? Ma a questo punto perché la Marussia di F.1, che aveva un compito molto più semplice da espletare, non ha funzionato? ●



**A QUANTO PARE IL TARGET DI LIBERTY MEDIA SAREBBE QUELLO DI AVERE ADDIRITTURA BEN VENTQUATTRO GRAN PREMI A COMPORRE IL MONDIALE 2021**



”

**CERTO, È VERO CHE HAMILTON SEMBRA QUASI AVERE IN TASCA IL QUINTO TITOLO, MA SE LA ROSSA REAGISCE NON È DETTA L'ULTIMA**

# Vettel deve dominare

**I GIOCHI SON TUTT'ALTRO CHE CHIUSI MA DA QUI ALLA FINE SEB È COSTRETTO A CAMBIARE PASSO E COLPIRE**

**L**ewis Hamilton ha il titolo mondiale a portata di mano, ma non ha del tutto ancora chiuso il pugno. Vettel infatti può e deve ancora giocarsela e addirittura, vincendole tutte, non dovrebbe neanche guardare i piazzamenti del rivale per diventare lui penta stellato. Di fatto tutto è ancora aperto, con 150 punti a disposizione, anche se i numeri sono tutti a favore di LH44! Sotto, grazie all'aiuto del mago Merlino, il re delle statistiche, vado un po' più nel dettaglio, ma prima vorrei partire da una certezza. Comunque andrà a finire, saremo, lo siamo già, di fronte alla Storia della F.1.

Pensateci bene, dovesse esserci la rimontona, Vettel diventerebbe immortale, dovesse invece chiu-

dersi come è adesso, Hamilton diventerebbe ancor più leggenda, perché di fatto lo è già.

Dei pluricampioni del mondo, Hamilton, è il più completo perché è un bel mix dei più grandi, soprattutto per come ha corso in tutto questo 2018. Ha la dote di Senna nel trovare il giro che più perfetto non si può, ha la modalità serial winner di Schumacher, mai sazio, ha l'intelligenza tattica di Prost, il professore, nel gestire le situazioni più difficili per portare a casa il massimo nel momento minimo, ha la sfrontatezza di Mansell nell'aggredire l'avversario, ha la capacità psicologica di Piquet nell'attaccare ancor prima del via l'avversario, ha la passione dei piloti Anni '50, ha la spensieratezza di Hunt



COLOMBO

## ADESSO CI VUOLE UNA GRANDE REAZIONE

La Ferrari deve reagire alla grande, con talento e orgoglio. Ha tutti i numeri per farlo e con lei il suo frangiflutti Seb Vettel, al quale spetta il compito di ricordare quanto vale a Lewis Hamilton e alla Mercedes

nel godersi la vita, non restando incollato sempre al pensiero e all'ossessione della pista e ha spesso avuto la miglior macchina, così come l'hanno avuta Schumacher, Fangio, Vettel, Prost, Senna, Piquet e tutti i pluricampioni. Senza non vai da nessuna parte neanche se ti chiami Michael, Ayrton, Seb o Alain anche se, a onore del vero, Schumacher e Senna, più di altri, se la sono giocata, pur non vincendo, ad armi impari.

Hamilton ha già il record di pole ed è a -22 da Schumacher come numero di vittorie 91 vs 69. La sua percentuale vittoria/Gp disputati è 30,9, ossia 1,2% in più di Schumacher (% rovinata dal ritorno in F1 con Mercedes altrimenti avrebbe chiuso al 36%), 5% in più di Senna e Prost e 6% in più rispetto a Vettel. Fangio, Ascari e Clark hanno percentuali più alte, ma soffermiamoci al confronto con ere un po' più vicine tra loro. Dovesse continuare su questa media, impensabile perché non è sempre domenica, ma non impossibile, e dovesse correre lo stesso numero di gran premi di Schumacher, 308, arriverebbe a 94-95 vittorie. Lo scopiremo!

Hamilton ha sempre corso con super macchine, ma nel 2007 e 2008 contro una Ferrari allo stesso livello, così come questanno e sicuramente non dal 2009 al 2013, quattro stagioni, nelle quali ha comunque sempre vinto almeno una gara e in due occasioni è stato comunque in lotta per il titolo. Quindi la macchina nettamente superiore l'ha avuta dal 2014 al 2017.

Per dire chi è il migliore in assoluto bisognerebbe prendere anno per anno, macchina per macchina, compagno di squadra per compagno di squadra (Schumacher sicuramente il più avvantaggiato o forse semplicemente il più forte) e avversario per avversario. In sostanza, prima che ti agiti e i insulti per un confronto che ritieni inaccettabile, per tifo, il confronto è impossibile! Così come negli altri sport: più forte Federer o McEnroe che giocava contro Borg, Lendl e Connors, giusto per citarne qualcuno? Più forte Hirscher che ha vinto ben 7 coppe del mondo consecutive o Alberto Tomba? Per me Tomba, ma sono di parte... È impossibile e inutile dire chi è il migliore di sempre, ma di certo Hamilton è il migliore della sua era. Ha fatto una magia già nell'anno del debutto nell'anno del debutto, in squadra con un certo Alonso, fresco due volte campione del mondo e causa della pensione di Schumacher, con 6 pole vs 2 e 4 vittorie a testa, con anche quell'attenzione morbosa di essere il primo nero in un mondo esclusivamente di bianchi. A Singapore una persona a lui vicina mi ha aperto gli occhi con una riflessione interessante. Gli chiedevo infatti se, dopo la pole spaziale, avrebbe fatto come Senna a Monaco nel 1988 e cioè si sarebbe addormentato, trionfo del giro perfetto fatto in qualifica, da leader incotratato della gara, o no? Guarda che Lewis è come se fosse autistico in quello che fa. Appena appoggia il sedere sulla macchina reseta tutto e riparte ogni volta da 0. Ne parlavo con Jacques Villeneuve e mi diceva che è così, ma che tutti i piloti devono essere così sennò non vinci! So benissimo che l'autismo, la perdita del contatto con la realtà e la corrispondente costruzione di una vita interiore propria, che viene anteposta alla realtà stessa, è

una malattia, non vorrei offendere nessuno, per carità, ma è, rileggendone la definizione, l'immagine di Hamilton, almeno in questo 2018, considerando ad esempio che dopo Monza è andato prima a Shanghai e poi a New York, per poi correre a Singapore come se si fosse riposato per due settimane. È la sua forza, anche questo!

Insomma torno a qualche riga prima per dire che è già leggenda, come gli altri, poi sta al tifo decidere se più o meno degli altri.

Tornando al 2018 e alla "volata" Hamilton ha vinto finora esattamente la metà delle gare dell'era Turbo/Hybrid (47 su 94) e, dovesse mantenere la media, va da sé che la metà delle restanti 6 = 3. Ecco dovesse continuare con questo ruolino di marcia, gli basterebbe poi solo un terzo posto nelle altre tre corse per mettere la parola fine al campionato. Imbarazzante il confronto nelle ultime 5 gare, da Germania in poi, l'ultima dove Seb si è presentato al via da leader del campionato, 23,6 vs 14.

Se poi analizziamo il calendario anche il più ottimista e sfegatato dei tifosi della Rossa non può che alzare le mani: Sochi: Mercedes ha vinto le ultime 4 (2 Hamilton), con 3 piloti diversi, mentre la Ferrari non vi ha mai vinto, ma ha fatto doppio podio nel 2017. La pista comunque non è graditissima a Hamilton, pur avendo vinto due volte ha sempre faticato a trovare il feeling. Suzuka: Mercedes ha vinto 4 su 4 (3 Hamilton) e la Ferrari non si impone in Giappone da 14 anni (2004). Quantomeno è una pista cara a Vettel con le sue 4 vittorie e 7 podi in carriera, ultimo datato 2015.

Austin: 5 vittorie su 6 per Hamilton in carriera, 4 su 4 Mercedes nell'era Turbo/Hybrid e circuito in cui la Ferrari non ha mai vinto. 1 vittoria e 4 podi per Vettel. Messico: una sola vittoria per Hamilton, 2 su 3 Mercedes. La Ferrari non vince in Messico dal 1990. Interlagos: è forse il Gp statisticamente meno favorevole ad Hamilton: una sola vittoria. Nel 2016, quando era obbligato a farlo per tenere aperta la lotta per il mondiale, ed il suo rivale, Nico Rosberg, era già in modalità conservativa dopo Suzuka, sapendo che, finendo sempre secondo, avrebbe vinto il titolo. Cosa puntualmente accaduta. Vettel invece a Interlagos ha vinto 3 volte, compreso il successo 2017, conquistando qui il titolo del 2012. Abu Dhabi: la Ferrari non ha mai vinto e Mercedes, come a Sochi, ne ha vinte 4 su 4 con 3 piloti diversi (2 Hamilton + 1 con McLaren). Vettel ci ha vinto qui il primo titolo nel 2010 ed è a pari con Hamilton come numero di successi, 3.

Vista così, guardando lo storico recente, riuscire a mettere a segno almeno 3 vittorie su 6, sembrerebbe una passeggiata per Hamilton, ma il bello è che dopo aver scritto tutto questo, lo sport ti può smentire in un amen e soprattutto quest'anno dove tutto sembrava scontato a favore dell'uno è diventata invece terra di conquista per l'altro.

Tutto questo ovviamente al netto di condizioni variabili che, come abbiamo visto, favoriscono più Hamilton che Vettel.

Il mondiale non è finito, ci mancherebbe, ma Seb e la Ferrari sono chiamati all'impresa con la I in super maiuscolo, d'altronde la storia non la si fa fischiettando! ●

VERSO IL GP RUSSIA

SUTTON-IMAGES.COM



Dai **Charl**  
il bello deve ancor



## SCOPRIAMO CURIOSITÀ E ASPETTI NASCOSTI DEL PILOTA CHE NEL 2019 AFFIANCHERÀ SEB ALLA ROSSA. ECCO TUTTO QUELLO CHE C'È DA SAPERE SU LECLERC

di Alessandro Gargantini

**C**i sono episodi o situazioni che lasciano il segno più di mille nozioni. Stiamo parlando di fotogrammi, di emozioni, di simboli che cristallizzano un istante e rimangono impressi nella nostra mente in maniera naturale, senza sforzi di memoria o senza che nemmeno ci si faccia caso. E sono proprio queste cose che inconsciamente condizioneranno in futuro i pensieri, le scelte, le opinioni. E se Charles Leclerc è stato chiamato a svolgere un ruolo di prima guida in Ferrari è soprattutto per la sua capacità di lasciare il segno con imprese assai fuori dal comune. Charles porta con sé la dote naturale di abbinare indiscutibili risultati in pista a episodi simbolici che ha sparpagliato nella sua breve carriera e che hanno saputo trasmettere inequivocabilmente il suo valore. In maniera più forte rispetto a tutti i suoi diretti rivali. Un talento apparso assolutamente fuori dall'ordinario e che per la sua unicità meritava di essere premiato con una scelta coraggiosa e, se vogliamo, in controtendenza se si ripercorre la storia recente della Casa del Cavallino. Ma mai come ora a Maranello è il momento giusto per osare, perché non è mai facile rinnovarsi, guardare avanti e voltare pagina rispetto a una collaudata quotidianità. Renault, McLaren, Red Bull e la stessa Mercedes hanno dimostrato che puntare su giovani promesse può costituire un rischio percorribile se la scelta è ben ponderata. E nel caso del ventenne pilota del Principato tutto depona a favore della decisione presa da Maurizio Arrivabene.

### Un'innata dote di stupire

Dicevamo che sono soprattutto gli episodi ad aver fatto la differenza a favore del pilota del Principato. Charles Leclerc, grazie a quanto mostrato negli anni precedenti al debutto con l'Alfa Romeo Sauber, già a fine 2017 aveva un destino ben tracciato. Ed è stata soprattutto la stagione nella quale è stato protagonista nella seconda serie con il Team Prema ad aver esaltato le sue capacità. Pensando a quel campionato balza subito alla mente la sfrontatezza con la quale, in occasione della corsa del debutto in Bahrain, dopo aver siglato in qualifica il miglior tempo in entrambi i giri lanciati con le gomme fresche, ha preso posto sul muretto box della sua squadra per gustarsi i vani tentativi dei suoi avversari di eguagliarlo. ▶

es  
a venire

Se ci fossero riusciti, Charles avrebbe fatto la figura dello sbruffone. Ma nessuno si è avvicinato ai suoi tempi e così Leclerc, prima ancora di disputare la prima corsa della stagione, aveva già impresso il suo marchio sul campionato. Un gesto capace di disorientare i suoi rivali e che ha tracciato delle gerarchie che non sono più state messe in discussione durante la stagione. Possiamo dire che l'immagine del rookie monegasco che guarda i rivali in qualifica sia l'immagine più forte della stagione. Una performance dal valore comparabile all'exploit nel Q3 a Singapore di Lewis Hamilton. Pur con le dovute proporzioni, l'accostamento non è sfrontato. Se da un lato il pilota britannico, autore di un giro sensazionale che ha spostato le gerarchie nella corsa asiatica, più vantare ben quattro titoli iridati al suo attivo nella massima serie, dall'altro Leclerc era al debutto in una categoria competitiva e non aveva mai visto la pista. E quello di Sakhir è soltanto un esempio. Nel corso della sua precoce carriera il pilota monegasco ha dispensato diversi episodi che sono espressione della sua unicità. Inutile dire che la solidità dei risultati abbia posto il monegasco in cima alla lista di gradimento di numerosissimi team manager della massima serie. Ma questa volta la Ferrari ha giocato d'anticipo. A Maranello si sono mossi per primi, nel 2016, assicurandosi uno dei migliori talenti espressi dalle corse nell'ultimo decennio.

## Una scelta ben ponderata

Un'indiscutibile precocità abbinata a un cristallino talento ha dunque portato Maurizio Arrivabene a consegnare a Charles il volante di Kimi Raikkonen nella prossima stagione. Preferire un ragazzo che alle spalle ha soltanto quindici Gran Premi ed ha conquistato altrettanti punti nel mondiale a un campione del mondo che oggi occupa la terza posizione nella graduatoria generale non è certamente una scelta compiuta a cuor leggero, soprattutto se si considera la responsabilità legata ad un ruolo di pilota titolare con la Casa del Cavallino. Il manager bresciano ha compiuto la mossa giusta nel momento giusto, perché la parabola di un trentottenne che ha alle spalle sedici stagioni nella massima categoria non può che avere a medio termine una direzione inversa a quella di un ventenne che ha fame di successi e con la Ferrari vuole vincere tutto. Se vogliamo, una storia dalle premesse accattivanti, ma ancora tutta da scrivere, finisce per prevalere sulla leggenda quasi incellofanata di un pilota che biologicamente non può che essere agli ultimi capitoli della sua lunga esperienza nella massima serie. E che potrà portare un incredibile valore aggiunto ad una squadra giovane e ambiziosa come l'Alfa Romeo Sauber. In questo frangente, Arrivabene ha anche dimostrato al suo pari Toto Wolff di saper meglio valorizzare i piloti della Academy della Casa del Cavallino in un momento in cui un talento come Esteban Ocon rischia di rimanere a piedi, destinato ad un ruolo di terzo pilota Mercedes se non succederanno svolte al momento difficili da prevedere.

## Maurizio Arrivabene come Ron Dennis

È assai interessante confrontare l'esordio in F.1 di



SUTTON-IMAGES.COM



COLOMBO

## UN VINCENTE, DAL KART ALLA FORMULA CADETTA

Charles Leclerc ai tempi delle vittorie in kart, quando il suo era ancora il volto di un bambino sognante ma già concreto. A destra e in basso, eccolo impegnato in formula cadetta, dove ha dominato la scorsa stagione con la Prema da Sakhir, lanciandosi quindi verso la F.1 dove lo attendeva la Sauber-Alfa Romeo





chi passa e chi riceve il testimone in Ferrari. Kimi debuttò nella massima categoria con la Sauber a quasi ventidue anni nel 2001 a Melbourne, chiudendo al sesto posto una gara dominata dalla Ferrari di Michael Schumacher. "Iceman" conquistò un volante nella scuderia di Hinwil dopo aver vinto la serie britannica di Formula Renault. Nella stagione seguente, Raikkonen chiuse il mondiale al sesto posto con la McLaren Mp4-17 al fianco di David Coulthard. Charles Leclerc è invece arrivato nella massima serie forte di una formazione certamente più robusta, fatta di una seconda posizione alle spalle dell'attuale driver in F.2 della Prema Nyck de Vries nel campionato ALPS di Formula Renault nel 2013, di una quarta posizione nella terza serie europea e della vittoria nella Gp3 Series e in Formula 2, dopo essere entrato a far parte nel 2016 del Ferrari Driver Academy, dove è stato irrimediabilmente seguito da Massimo Rivola. Come Kimi, anche il monegasco ha esordito in Formula 1 con la scuderia di Hinwil prima di approdare, dopo una sola stagione, in un team di prima fascia. E, proprio come Ron Dennis scommise sul finlandese, sostituendo un pluri-iridato come il connazionale Mika Hakkinen, che aveva deciso di abbandonare la massima serie, ora Maurizio Arrivabene punta Leclerc.

#### **Forte nel gestire le pressioni esterne**

Adesso che la scelta dei vertici Ferrari è compiuta,



spetta al monegasco ripagare la fiducia con dei risultati all'altezza. Il suo destino è soltanto nelle sue mani, e Charles è ben conscio che sarà soprattutto lui a determinare il successo della sua esperienza con la scuderia italiana, che da parte sua dovrà difenderlo e proteggerlo in caso di necessità.

Nonostante la giovane età, il monegasco in passato ha sempre mostrato di gestire bene la pressione e i momenti non facili.

E se consideriamo le nove pole position in undici corse disputate nella seconda serie e le sette vittorie conquistate, facendo ancora meglio di assi come lo stesso Lewis Hamilton o Nico Rosberg, ci si rende conto di come questo ragazzo sappia concentrarsi ed isolarsi quando scende in pista, riuscendo anche a non farsi condizionare da fattori esterni molto pesanti. Ricordiamo tutti la pole position siglata a Montecarlo, dove Charles non aveva mai corso, che non è stata concretizzata in un successo a causa della rottura di un tirante dello sterzo davanti a papà Hervé, che stava male ed è scomparso alla vigilia della corsa seguente a Baku. E il pilota monegasco teneva tantissimo a dare una delle sue ultime soddisfazioni al padre malato. Leclerc giunse sul velocissimo circuito cittadino azeri con le lacrime agli occhi e il viso segnato dal dolore, ma quando si mise al volante e abbassò la visiera seppe cogliere la pole position e conquistare un'incontrastata vittoria prontamente dedicata a papà.

## Jules e papà Hervé punti fermi di Charles

Il nuovo pilota della Ferrari spesso racconta che la sua carriera nelle corse è stata indirizzata da due persone equamente importanti, papà Hervé e Jules Bianchi. Il padre di Charles ci ha lasciati a solo cinquantquattro anni il 20 giugno del 2017 ed stato un grande appassionato di automobilismo, in grado di togliersi la soddisfazione di prendere i via per ben cinque volte, dal 1986 al 1990, nel Gran Premio di Montecarlo riservato alla terza serie, ottenendo come miglior risultato un lodevole ottavo posto. Ma con la nascita di Charles e del fratellino Arthur, per Hervé arrivò il tempo di abbandonare le piste per seguire la crescita dei figli. La famiglia Leclerc non disponeva di risorse economiche adeguate per supportare i due giovani fratelli nelle corse.

Hervé aveva una stretta amicizia con Philippe Bianchi, padre di Jules, che aveva soltanto piacere nel vedere il piccolo Charles sfrecciare sul kartodromo di casa sotto gli occhi attenti di Jules, che ha sempre fatto da mentore al più giovane Charles. La passione di Leclerc per i motori risale ai tempi delle scuole elementari, da quando ha preso crescente intensità una storia fatta di tanta passione che sarebbe stata destinata a concludersi nel 2010 per mancanza di fondi. E fu grazie all'insistenza di Jules Bianchi che il suo manager Nicholas Todt decise di prendere nella sua squadra anche il piccolo Charles, che da quel momento ha visto diventare realtà quello che pochi giorni prima appariva soltanto una chimera. Sappiamo bene che poche decine di chilometri separavano la sua Montecarlo da Nizza, dove abitava Jules, che giorno dopo giorno era divenuto l'esempio da seguire. Charles spesso ripete che essere di Montecarlo non significa auto-



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

## LO SPUNTO GIUSTO PER SFONDARE

A lato, Charles col Presidente della Fia Jean Todt e, sopra, col figlio Nicolas che è manager del pilota monegasco e punto d'appoggio sicuro per la sua carriera. Sotto, eccolo in pista in azione su Sauber, accanto alla Mercedes di Hamilton

maticamente essere ricchi, e che le persone più facoltose del Principato sono soprattutto quelle che vengono dall'estero e che sono disposte a spendere delle vere e proprie fortune per eleggerlo a propria dimora. Quando non era impegnato nelle corse, Jules era sempre al fianco di Charles, che ha imparato come correre da quello che ha sempre considerato un fratello maggiore e che insieme a papà Hervé è stato per il nuovo pilota della Ferrari un punto fermo. Bianchi nei fine settimana senza corse seguiva Charles in pista anche nell'anno del debutto in Formula Renault. Fa male pensare che Jules ed Hervé non possano condividere con Charles questo momento che rappresenta il coronamento di tante fatiche e sacrifici. E non è un caso che spesso il monegasco si consoli dicendo che papà e Jules ora sarebbero orgogliosi di lui. Un altro rammarico

SUTTON-IMAGES.COM





# «Ho capito subito che era come Max»

PARLA FRITZ VAN AMERSFOORT MANAGER CHE IN F3 HA TENUTO A BATTESIMO DUE GRANDISSIMI TALENTI QUALI MAX VERSTAPPEN E, L'ANNO DOPO, LECLERC

**I**l team manager olandese, Fritz Van Amersfoort, a capo della squadra che porta il suo nome, ha portato al debutto nel Fia F3 del 2014 Max Verstappen e, nell'anno successivo, Charles Leclerc. Due talenti assoluti, per certi versi molto vicini e per altri assai diversi. Ma che, secondo Fritz, in pista si equivalgono.

**- Com'è stato il tuo primo contatto con Charles Leclerc?**

«La prima volta che ha guidato con noi è stato nel dicembre 2014 a Valencia in una sessione di test della F3 europea. L'abbiamo avuto a disposizione soltanto un giorno. Avevamo i riferimenti di Verstappen, che aveva appena concluso la stagione che l'ha lanciato direttamente in F1. Sin dai primi giri, abbiamo avuto l'impressione che in pista ci fosse lo stesso pilota. Lo staff tecnico mi guardava meravigliato, non ci potevano credere, anche perché pensavamo che sarebbe passato molto tempo prima di avere a bordo un talento simile a quello olandese. Certi piloti passano solo una o due volte nella storia di una squadra, se si è fortunati! Charles è stato subito veloce e costante».

**- Cosa ti ha impressionato di Leclerc?**

«Un aspetto che mi ha subito colpito di Charles è il rispetto delle regole. A Valen-

cia è molto facile, soprattutto nelle sessioni invernali quando non ci sono troppi commissari per la pista, tagliare o uscire dalla sede per abbassare il tempo sul giro. Tutti lo facevano, ma per lui i track-limits erano sacri: si rifiutava di tagliare, riuscendo comunque ad essere tra i primi. Non aveva bisogno di espedienti per stare davanti, e non ha nemmeno voluto strafare. Mi è piaciuto da subito anche il suo atteggiamento molto sincero e genuino. È davvero facile per un team manager quando si ha a che fare con un grande pilota, e per me Charles è esattamente come Max. Un numero uno in assoluto».

**- Dalle tue parole, sembra che tu non possa che condividere la scelta della Ferrari di affidargli un ruolo da titolare dopo poco più d'una decina corse in F1. È così?**

«La Ferrari mi ha positivamente sorpreso nel scegliere un pilota così giovane. Sono personalmente molto contento che anche le scuderie di prima fascia come la Casa di Maranello, la Red Bull o la stessa McLaren facciano scelte in prospettiva futura, anche rischiando. Tutte le scelte comportano un rischio, ma sono sicuro che Charles avrà un grande futuro in F1. Potrà anche commettere qualche errore o avere alti e bassi: è un aspetto fisiologico e va compreso. Non si può pretendere che Leclerc bruci le tappe, anche se è un ragazzo da questo punto di vista molto reattivo. Penso che, rispetto a Verstappen, Charles sia meno nervoso e più maturo dal punto di vista umano. Ho conosciuto bene il papà di Charles, Hervé: una grande persona e un profondo conoscitore delle corse. Era molto legato a Charles, è stato per lui una grande perdita. Penso che Leclerc sia maturato in anticipo anche perché si è trovato solo. Ha guidato per me prima

che mancasse sua nonna, suo padre e lo stesso Jules Bianchi e sono certo che in questo momento sia ancora più adulto di quanto lo fosse solo tre anni fa. E la Ferrari deve aiutarlo a crescere ulteriormente e supportarlo: è questa anche la funzione di una grande squadra».

**- C'è un episodio che ci puoi raccontare di Charles?**

«Non potrò mai dimenticare le emozioni che ho provato quando, al debutto a Silverstone, ha vinto la prima corsa con la mia squadra. Conoscete bene quanto nel mese di aprile, con un vento fortissimo e temperature polari, le condizioni della pista del Northamptonshire siano estremamente mutevoli. A volte, con il vento che cambiava direzione, mutavano dopo una manciata di minuti. Leclerc sapeva sempre cosa fare, mentre gli altri piloti cercavano solo di copiarlo ma soltanto quando le condizioni erano ormai appunto mutate. Mi chiedevano lo stesso set-up di Charles perché non erano direttamente in grado di capire come sistemare la macchina. Leclerc era sempre molto disponibile, molto semplice nel suo atteggiamento e disposto ad aiutare la squadra. Anche suo papà era molto rispettoso del nostro lavoro. La famiglia Leclerc era una famiglia da corsa, come lo sono i Verstappen».



**CERTI PILOTI  
PASSANO SOLO  
UNA VOLTA O DUE  
NELLA STORIA  
DI UNA SQUADRA:  
CHARLES È COSÌ!**

**FRITZ VAN AMERSFOORT**



copiarlo ma soltanto quando le condizioni erano ormai appunto mutate. Mi chiedevano lo stesso set-up di Charles perché non erano direttamente in grado di capire come sistemare la macchina. Leclerc era sempre molto disponibile, molto semplice nel suo atteggiamento e disposto ad aiutare la squadra. Anche suo papà era molto rispettoso del nostro lavoro. La famiglia Leclerc era una famiglia da corsa, come lo sono i Verstappen».



per Charles è quello di non aver potuto conoscere Ayrton Senna, una vera leggenda per il monegasco.

## Jules e Charles, due carriere allo specchio

Erano grandi amici, sono cresciuti insieme, ed è un processo mentale immediato quello di accostare le carriere di Charles e Jules, che senza quel maledetto incidente di Suzuka sarebbe anche lui stato destinato ad approdare alla Ferrari nel proseguo della sua carriera.

Il primo, dopo aver dominato nel 2009 l'europeo della terza serie, non è poi riuscito a ripetersi nelle successive due stagioni nella Gp2 Series, finite nelle mani di Pastor Maldonado e Romain Grosjean, e nella Formula Renault 3.5, chiusa al secondo posto alle spalle di Robin Frijns. E se per Charles l'approdo nella massima serie è stato con una squadra in forte crescita come Alfa Romeo Sauber, Jules fu alle prese con una meno solida Marussia. A differenza di Jules Bianchi, Charles Leclerc non è riuscito a fregiarsi del titolo nella terza serie continentale, anche perché a differenza del provenzale, il monegasco fu protagonista nella serie solo per una stagione.

Le vittorie di Leclerc nelle Gp3 Series e in Formula 2 sono legate ad eventi curiosi. Nella serie minore, il monegasco festeggiò il titolo dalla sabbia di una via di fuga, visto che la sua monoposto era stata costretta al ritiro nella finale di Abu Dhabi quando prevalse nei confronti dello storico rivale Alex Albon. Il contemporaneo abbandono del thailandese

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

## UN RAGAZZO PIENO DI SENTIMENTI

Sopra, Charles saluta Seb Vettel, suo futuro compagno di colori nella Ferrari F.1 2019. A destra, sul casco il monegasco ricorda suo padre e l'amico Jules Bianchi. In basso, lo stesso Leclerc impegnato in prova con la Ferrari



COLOMBO

di Londra aveva comunque garantito a Charles il vantaggio necessario per celebrare la vittoria del campionato. Singolare anche la vittoria in Formula 2, al termine di un campionato dominato. Questa volta, sulla pista di Jerez de la Frontera, il monegasco aveva ottenuto vittoria e pole. Tutto regolare, dunque. Ma quando tutti si apprestavano a celebrarlo sul podio della pista Andalusia, gli organizzatori fecero confusione con l'inno, facendo risuonare quello francese. Dopo un momento di esitazione, Charles ci rise sopra, e fu comunque festa. Un trionfo che certamente il ventenne avrà certamente rivissuto nei suoi pensieri con i colori della Ferrari. E ora questo sogno è diventato realtà. ●



# «Un campione e un uomo squadra»

RENÉ ROSIN RACCONTA I RETROSCENA DI UN CONNUBIO PERFETTO: «DOPO POCHE GARE ALLA PREMA TUTTO IL TEAM RUOTAVA ATTORNO A CHARLES»

**S**otto la guida di René Rosin, 37enne titolare e team manager del team Prema, Charles Leclerc ha disputato la sua miglior stagione della sua fulminante carriera. Con i colori del team di Gragnano di Zocco, l'alfiere FDA si è aggiudicato da rookie il campionato di F2 al termine di una stagione contrassegnata da una lunga serie di record e di episodi unici che gli hanno concesso di acquisire un tale credito che gli ha concesso di debuttare l'anno successivo in F1 e di conquistare a tempo di record un posto da titolare in Ferrari.

**- È davvero così speciale Leclerc?**

«Sicuramente, quello che Charles ha ottenuto nel 2017 nella seconda serie è qualcosa di memorabile. Le 9 pole e le 7 vittorie che l'hanno portato alla conquista del titolo sono un risultato inimmaginabile per un esordiente in una serie così competitiva. Sin dalla prima volta che è salito su una nostra monoposto mi ha impressionato la sua costante ricerca della perfezione, la determinazione e la cura di ogni particolare. È un ragazzo estremamente concentrato sui suoi obiettivi, che non si è fatto trovare impreparato di fronte a momenti difficili nella sua vita privata e a situazioni a volte non semplici in pista, come quando è stato squalificato dopo le qualifiche in Ungheria. Delle difficoltà, Charles riusciva a trarne forza. Nei test invernali era andato discretamente, ma nessuno si attendeva che nella prova d'esordio in Bahrain avrebbe immediatamente siglato la pole. La sua capacità di spremere il massimo dalla monoposto nel giro secco è qualcosa di unico. Nel corso della stagione ha saputo coinvolgere a tal punto lo staff tecnico e i meccanici, che tutti lavoravano al 100% per lui. Tutto girava attorno a Charles, che è un vero uomo squadra».

**- Ti aspettavi che dopo poco più di mezza stagione in F1 sarebbe stato annunciato dalla Ferrari?**

«Dentro a me stesso ci ho sempre creduto e l'ho sempre sperato. Leclerc è senz'altro uno dei più forti piloti che ho visto passare dal Team Prema. Naturalmente, in F1

non è mai semplice andare avanti e ci sono anche aspetti politici. Ma quello che Charles ha fatto vedere da subito con la Sauber lo ha certamente aiutato. Ha preso velocemente le misure alla macchina e all'ambiente, cogliendo un 6° posto a Baku e scuotendo il suo compagno di squadra, che ha finito per migliorare anche lui. È anche riuscito a portare la monoposto svizzera nel Q3 in qualifica, raggiungendo un risultato impensabile ad inizio stagione. Ha raggiunto risultati che altri piloti non sono mai riusciti ad ottenere, per questo motivo penso proprio che Charles meriti un team di prima fascia».

**- Pensi che la linea giovani della Casa di Maranello sia il naturale propellente di questo nuovo corso molto attento alle giovani leve?**

«La linea giovani Ferrari ha aiutato a indurre il management Ferrari a valutare anche piloti con pochi anni nella massima serie, ma dotati di grande talento. Seguendo un po' quello che da anni fanno McLaren, Red Bull o anche Mercedes. I programmi dell'Academy hanno l'obiettivo di formare talenti e portarli al professionismo. I piloti giovani sono anche meno costosi. La stessa Renault ha sempre seguito questa filosofia, logico si faccia pure in Ferrari. Indirettamente è anche un modo di valorizzare il lavoro svolto dalle squadre nelle serie minori. Ultimamente, piloti come Gasly, Leclerc, Ocon, Stroll o lo stesso Giovinazzi depongono a favore della qualità del lavoro svolto nelle categorie propedeutiche».

**- Ci racconti un aneddoto su Charles?**

«Dopo i test invernali, dove era sempre 7° o 8°, Charles mi chiedeva sempre se avessi fatto bene a prenderlo in squadra. Noi arrivavamo dalla conquista del titolo con Pierre Gasly che aveva superato il compagno Antonio Giovinazzi. E io, scherzando, gli dicevo che forse avevo sbagliato! Ancora adesso ci ridiamo sopra, su questa cosa. La decisione della Ferrari è ben ponderata e sono certo che Charles saprà mantenere in alto la Casa di Maranello». ●

**È TALENTUOSO VINCENTE E FORTISSIMO: LA ROSSA HA FATTO BENISSIMO A SCEGLIERLO**

RENÉ ROSIN



## PROSSIMO GP RUSSIA

**30 SETTEMBRE**  
Partenza alle ore **13.10**  
Circuito Sochi, 5848 metri, 53 giri

### I PRIMATI

**In qualifica:** S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017) 1'33"194 media 225,902 km/h  
**In gara:** K.Raikkonen (Ferrari SF70H, 2017) 1'36"844 media 217,388 km/h  
**Distanza:** V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1h28'08"743 media 206,859 km/h

### GIOVEDÌ 27 SETTEMBRE

SkySportF1 conferenza stampa piloti **F.1** 14.00

### VENERDÌ 28 SETTEMBRE

SkySportF1	libere <b>Gp3</b>	8.25
SkySportF1	libere <b>1 F.1</b>	9.45
SkySportF1	libere <b>F.2</b>	12.00
SkySportF1	libere <b>2 F.1</b>	14.00
SkySportF1	qualifica <b>F.2</b>	15.55
SkySportF1	qualifica <b>Gp3</b>	16.35
SkySportF1	conferenza stampa Team Principal <b>F.1</b> (differita)	17.30

### SABATO 29 SETTEMBRE

SkySportF1	gara-1 <b>Gp3</b>	9.10
SkySportF1	libere <b>3 F.1</b>	11.00
SkySportF1	qualifiche <b>F.1</b>	14.00
SkySportF1	gara <b>F.2</b>	15.45
Tv8	qualifiche <b>F.1</b> differita	20.00

### DOMENICA 30 SETTEMBRE

SkySportF1	gara-2 <b>Gp3</b>	9.00
SkySportF1	Sprint Race <b>F.2</b>	10.15
SkySportF1	gara <b>F.1</b>	13.10
Tv8	gara <b>F.1</b> differita	21.15

## IL GP CON AUTO SPRINT

Diretta delle prove e della gara da venerdì 28 a domenica 30 settembre su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

La programmazione è aggiornata a domenica 23 settembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint



fotografie COLOMBO

# Iceman scalda il cuore

NON SOLO S'AVVERTE LA TRISTEZZA DI FARE A MENO DI UN'ISTITUZIONE IN CASA FERRARI MA PESA ANCHE VEDERE KIMI DA FIN TROPPO NEL RUOLO DI ULTIMO IRIDATO ROSSO

**M**agari conviene dirlo subito: a KR 7 dispiace. Non tanto e non solo di non poter protrarre la permanenza in Rosso di altri dodici mesi. No: qui si intende rappresentare che a Kimi Raikkonen non garba, non procura gioia alcuna il fatto di essere sempre più associato, nella memoria collettiva di milioni di ferraristi, alla figura di Jody Scheckter. E questo senza nulla togliere alla immagine positiva del driver sud africano, l'eroe di un automobilismo legittimamente molto rimpianto, quello di Lauda e di Peterson, di Villeneuve padre e di Andretti, eccetera.

Oh, sì. La smetterò di girarci attorno. Ferma restando la residua speranza per il brandello di stagione che resta da consumare nell'anno del Signore 2018, ormai stiamo, nella migliore delle ipotesi, già a quota dodici. Sempre anni. Senza titolo. Cioè, quello

che stiamo sperimentando è il secondo digiuno iridato nelle cronache del Cavallino. Tra Surtees (1964) e Niki (1975) passarono centotrentadue (132) mesi. Poi venne la più nera delle carestie, il doppio decennio con tanto di coda, dal 1979 del citato Jody al 2000 griffato Schumi.

La cosa dolorosa, anche nelle riflessioni del Santo Bevitore di Finlandia, è che KR 7 era tornato a Maranello, all'alba del 2014, proprio per spezzare la striscia negativa. So che è difficile da credere, soprattutto a cospetto di una caciara mediatica che spesso e volentieri ha inzuppato il pane nella brodaglia della manipolazione: ma Kimi alla Ferrari ci tiene davvero, ci



**UN SORRISO E UN SALUTO  
CHE DANNO MALINCONIA**  
Peccato lasciarsi: oltre che  
lungo è stato unico. Finisce  
così il rapporto importante  
e non dimenticabile tra  
Raikkonen e la Ferrari, con  
Kimi che l'anno prossimo  
tornerà alla Sauber che  
l'aveva fatto debuttare in F1  
nel lontano 2001, quando  
ottenne addirittura  
la superlicenza  
condizionata...



tiene in un modo persino scomodo da spiegare e dunque, con buona pace di todos, ci sta un motivo se, alla fine della fiera e delle statistiche, i numeri narrano che soltanto Michael Schumacher ha disputato più campionati di lui a bordo della macchina Rossa. Otto avventure iridate, suddivise in due periodi distinti e distanti: mica uno scherzo. Libero poi ognuno di soppesare, valutare, giudicare, per carità, anche condannare il rendimento del personaggio in pista: ma ci vuole un grande sforzo di fantasia per far passare l'idea che Jean Todt, Luca Cordero di Montezemolo, Stefano Domenicali, Sergio Marchionne, Maurizio Arrivabene, insomma i reggitori delle cose e delle corse del Cavallino tra il 2006 e il 2017, siano un drappello di incompetenti, stolti, babbei. Invece, anche facezie del genere sono state propalate, tanto che talvolta a me era venuto il sospetto di essere io, perbacco, l'autore della scelta e delle reiterate conferme (giuro: non è andata così).

Dunque, giusto per esaurire la premessa, vediamo di evocare la Galleria dei Campioni. L'avete vista? Sta nel museo Ferrari a Maranello. Una stanza mitica, con i ritratti dei nove esseri umani che dal 1952 a oggi possono vantarsi di aver conquistato il titolo mondiale della Formula Uno guidando la vettura modenese. C'è Ciccio Ascari. C'è Juan Manuel Fangio. C'è Hawthorn. C'è lo statunitense Hill. C'è Surtees, eroe delle due e delle quattro ruote. C'è Niki Lauda e tanto di cappello, anzi, di cappellino. C'è Jody Scheckter. C'è il Campionissimo, alias Michael Schumacher.

E c'è KR7. Nove bipedi in quasi settant'anni. Nove, non uno di più, non uno di meno. Prost non ci sta. Alonso, nemmeno. Mansell, neppure. Nell'arco di tempo considerato, sulla superficie del globo terrestre hanno camminato miliardi e miliardi di persone. E quei nove.

Che ancora qualcuno, accecato dal furore anti raikkoniano, non se ne sia fatto una ragione, uhm, è materia per una puntata speciale del serial tv con Castellitto che indaga sui tormenti di individui vagamente infelici.

Sono 9, gli iridati con la Ferrari.  
Uno si chiama Kimi Raikkonen.

## "Vengo anch'io? No, tu no"

Del resto, sin dal primo giorno sul palcoscenico dei Gran Premi al biondino del Nord è capitato di essere misconosciuto, ignorato, trattato quasi come un clandestino. Non sto facendo del vittimismo da quattro palle un soldo, riferisco un episodio di cui per caso fui testimone oculare.

Allora, 2001, primavera. Le Torri Gemelle a New York stavano ancora in piedi, sembrava persino possibile un mondo migliore e sul serio, non soltanto nella canzone, postuma, di Vasco Rossi. Insomma, stiamo a Melbourne, tappa inaugurale di una stagione nella quale la Ferrari deve difendere il fresco titolo di Schumi, che ha appena messo fine alla biblica astinenza (vedi sopra, eh).

Corsi e ricorsi. In F1 sta per debuttare un finnico ingaggiato da un team chiamato Sauber. All'Albert Park è giovedì mattina o qualcosa del genere e io mi avvicino ai tornelli dell'area paddock per rag-



foto grafie COLOMBO

## TANTI CICLI PER UNA CARRIERA STUPENDA

**Kimi se ne va con la moglie Minttu verso un avvenire senza Rossa. In quella Sauber, sotto, con la quale aveva debuttato in F1 nel 2001. Nell'altra pagina, eccolo alla McLaren, dove ha corso dal 2002 al 2006. Più a destra lo vediamo iridato con la Rossa, a Interlagos nel 2007, al suo primo anno a Maranello**

giungere la sala stampa. E lì mi imbatto in una scena da film di Totò. Oppure in una cover della canzone del formidabile Enzo Jannacci, su testo di Dario Fo premio Nobel: vengo anch'io, no tu no, ma perché, perché no.

Ci sono tre sceriffi con cappellaccio da sole d'Oceania che stanno questionando con un ragazzo pallido pallido. Sento che il giovanotto bisbiglia: ehi, fatemi entrare, debbo raggiungere i miei ingegneri. Ma gli sceriffi, implacabili, ostruiscono il passaggio. Fuori il pass, intimano. Sono un pilota, risponde il soggetto. Ah ah ah, buona questa, sghignazzano gli sceriffi. Fuori il pass, pilota dei nostri stivali... Andò a finire che Kimi Raikkonen, perché era lui, venne salvato dall'intervento di un tecnico della





Sauber, che in effetti lo aveva appena assunto. Io guardavo e mi divertivo, ci scrissi pure un articolo per i miei quotidiani del giorno dopo e temo di aver concluso il testo sostenendo che chissà mai se ci sarebbe stata occasione di tornare a parlare del driver arrivato, senza pass, dalla Finlandia. C'è stata, c'è stata.

#### “È lui l'erede”

Già nel 2003, chez McLaren, dove era stato precettato per sostituire il connazionale Mika Hakkinen, mica uno qualunque, l'uomo senza pass era stato in lotta per il titolo fino all'ultima gara, in Giappone. Aveva tentato di negare a Schumi il sorpasso su Fangio, 6-5, con una macchina che non era certo

all'altezza della Rossa. E io sentivo la gente di Maranello che parlava con ammirazione delle risorse di Kimi Raikkonen. Veloce. Tosto. Affidabile. Mai una parola negativa nei confronti di chi lavorava con lui e per lui.

A renderlo accattivante, almeno agli occhi miei, era poi una virtù, come dire, comportamentale. Saranno state le origini nordiche. Saranno state le atmosfere della Finlandia, i lunghi inverni, i silenzi della natura selvaggia e bla bla bla. Sarà stata la vodka. Sarà stato quello che vi pare. Però, in un ambiente ormai ossessionato dal politicamente corretto, in un mondo, la Formula Uno, nel quale la cura delle pubbliche relazioni tramite staff era un must, ecco, Kimi se ne fregava. Non c'entrava una beata mazza. Si esprimeva a monosillabi. Non aveva alcuna pretesa di apparire. Non giocava a fare il piacione. Non aveva al seguito una corte dei miracoli.

Voleva solo guidare. Correre. Andare forte. Possibilmente vincere. Difendendo un suo lato privato dove magari era possibile scovare di tutto: donne stupende, bevute abbondanti, notti da sfinimento (la sua biografia, fresca fresca, al riguardo è altamente istruttiva). Il tutto senza intaccare la professionalità, perché non ho mai trovato qualcuno disposto a proclamare che Raikkonen aveva sbagliato in gara a ragione di stravizi personali. Semplicemente, a lui andava di vivere in un modo e amen e anzi al diavolo chi si permetteva di inarcare il sopracciglio.

Curiosamente, questo tipo di approccio, a metà dello scorso decennio, ha innestato la prima scelta Ferrari. Nel 2005 Schumi, onusto di gloria, aveva deciso di appendere il casco al fatidico chiodo (poi ci avrebbe ripensato, ma è un'altra storia). E fu lui ad indirizzare Jean Todt e il presidente Montezemolo sulla identità del successore. Tra Alonso e il finlandese, spiegò il Campionissimo, puntate sul secondo, non è meno forte e in più ha il carattere giusto per voi.

I fans dell'asturiano, capitanati da Flavio Briatore, la presero malissimo. Da lì nasce un sentimento di ostilità nei confronti di Kimi, addirittura reo di aver conquistato il titolo iridato, con la Rossa, al tentativo numero uno, nel fulgido pomeriggio del 2007, in quel di Interlagos. Esistono gli archivi e con il web nulla più sfugge: fate una ricerca e vi accorgete che l'impresa di Raikkonen, che era già un Jody Scheckter in incognito, sarebbe stata raccontata come un regalo della sorte, come un pasticcio della McLaren, come un suicidio di Hamilton, eccetera eccetera.



GETTY IMAGES





COLOMBO



Il fatto che lui, il Santo Bevitore, nel momento supremo, nel diluvio in Cina e nella volata in Brasile, sia stato perfetto, accidenti, non conta! Il fatto che Alonso ed Hamilton abbiano commesso errori da dilettanti allo sbaraglio, niente, è stato rimosso. E così sono dodici anni, salvo miracoli immediati, che la Ferrari non tocca più palla. Il primo Raikkonen a Maranello ha vinto, costruttori compresi, tre mondiali. Gli ultimi.

**The last hurrà**

Ma questo è il passato, sul quale ognuno ha il diritto di pensarla come meglio preferisce. Opinione per opinione, io continuo a ritenere che liquidare KR 7, alla fine del 2009, per fare spazio ad Alonso sia stato un omaggio alla real politik, trattandosi di operazione che coinvolgeva direttamente il Banco di Santander (ed era una coda della penosa spy story di due anni prima, una sorta di cambiale da onorare). Nulla si toglie alla qualità assoluta di Nando, cui peraltro il destino ha negato quanto concesso al finnico (il famoso Club dei Nove, anche qui vedi sopra). Appartiene invece alla suggestione del romanticismo, che intacca persino la scorza di un Santo Bevitore, il fatto che Raikkonen, tornato ai Gran Premi dopo un paio di annate spese nei rally, abbia fortissimamente voluto riconquistare un sedile a Maranello. Quando sostengo che KR 7 è ferrarista dentro, so di cosa parlo. Aveva un sogno, non di vendetta alla Montecristo, bensì un sogno che significava riabilitazione: quando Montezemolo e Domenicali lo hanno riportato a casa, a fine 2013 e lui era secondo (!) nel mondiale con una Lotus, il cerchio idealmente si è chiuso. Ah, conosco l'obiezione! Sì, ma poi in cinque campionati non ha vinto una corsa! Sì, ma poi si è ab-

**E TEMPO DI SALUTARI  
MA È STATO BELLO**

**Tutto prima o poi finisce, comunque di Kimi Raikkonen i tifosi Ferrari serberanno sempre un bel ricordo, per quello che lui ha saputo rappresentare sia in pista che come personaggio al di là degli schemi**

bandonato alla altalena, agli alti e bassi, alla mancanza di continuità. E giù una sequela di luoghi comuni ammuffiti, sempre figli di un pregiudizio che viene da lontano (ma come diavolo si è permesso, questo tizio che non conosce la ruffianeria, di vincere un mondiale con la Ferrari?...).

Eppure, avrei qualcosa da obiettare pure io. Scusate, mi dite un Gp (uno) nel periodo 2014-2018 in cui Kimi avrebbe dovuto trionfare e non lo ha fatto per sua esclusiva colpa? Quando, dove, come e perché? Non sarà che gli è stata rimproverata una apatia progettata a tavolino dai detrattori in servizio permanente?

A questo punto, l'unico lettore superstite si aspetterà che io esaurisca la concione (non vengo a lodare Cesare, però, eccetera) lamentando la nomina di Bruto, pardon, di Carletto Leclerc a successore. Sbagliato! Per la Ferrari era venuto il momento di cambiare, Carletto ha il brutto vizio di essere astemio ma è veloce, ha la metà o quasi degli anni del mio idolo ed è giusto abbia la sua chance. Anche Raikkonen se ne rende conto, sebbene umanamente abbia sperato di chiudere la sua carriera lunghissima di Rosso vestito (e di sicuro avrebbe gradito una tempistica diversa, a proposito della comunicazione ufficiale di fine rapporto).

Solo alcune precisazioni.

Uno. Che tristezza vedere attribuita a Sergio Marchionne la paternità della decisione. Una volta Enzo Biagi scrisse: non dovremmo mai morire, perché poi ci attribuiranno di tutto e non potremo smentire. Queste 'esternazioni' dall'oltre tomba sono stucchevoli. Un po' come quando, su qualunque materia, mi sento dire: ah, se ci fosse stato Enzo Ferrari! Esclamato da gente che il Vecchio non l'ha mai conosciuto, nemmeno in fotografia. Figuriamoci Marchionne. Che, per inciso, per tre anni di seguito (2015, 2016, 2017) aveva confermato il finlandese. Forse era colpa del jet lag Detroit-Torino-Detroit, cosa volete che vi dica.

Due. Fino a Monza, perché il seguito della stagione temo conti fino ad un certo punto, KR 7 su quattordici Gran Premi ne aveva conclusi nove sul podio con tre ritiri non imputabili ai suoi errori. Nove podi su undici gare. Avvisare Leclerc, perché poi alla fine della fiera i numeri, cioè i fatti, valgono più dei preconcetti.

Tre. Il primo pilota Ferrari ha meno punti del primo pilota Mercedes. Il secondo pilota Ferrari ha più punti del secondo Mercedes. Tu chiamale, se vuoi, coincidenze.

Quattro. So che non ci crederai, unico lettore superstite, ma io con Raikkonen ho parlato una volta e ci siamo scritti due messaggi (l'ultimo pre Singapore mi ha commosso). Ci vogliamo bene senza conoscerci. Quando smetterà, post Alfa Sauber, non sarà la Formula Uno a mancare a KR 7. Sarà KR 7 a mancare alla F.1. Nel resto del mondo lo hanno capito e infatti la popolarità di Kimi è sbalorditiva (non per me), dall'Asia alle Americhe fino all'Europa (in Italia magari un po' meno, ma può darsi sia riuscito a spiegare perché).

Solo, spero non ne senta la mancanza anche alla Ferrari. Che ha trovato in lui, che se ne dispiace sinceramente, il Jody Scheckter del nuovo millennio. ●



**H**elmut Marko ormai non ci stupisce più. E probabilmente anche lui si diverte a diventare protagonista mettendo in atto scelte azzardate e azzeccate (vedi Max Verstappen buttato in F.1 con una sola stagione di monoposto), stroncature eccessive (Jaime Alguersuari e Daniil Kvyat), cambi di umore, ripescaggi impensabili (leggi Brendon Hartley). Il personaggio è questo, prendere o lasciare, ma vien da sorridere a pensare che qualcuno è riuscito a "gabararlo". Daniel Ricciardo dopo avergli fatto capire nel weekend di Budapest che non avrebbe lasciato la Red Bull, al telefono due giorni dopo lo ha informato che se ne sarebbe andato alla Renault. Un duro colpo per Marko, che a Spa, a un mese da quel colpo da kappadò, ancora non si capacitava della scelta dell'australiano. Nessuno lo aveva mai trattato così. Chi la fa l'aspetti, verrebbe da dire. Ora Marko si sta dannando per riempire i due sedili della Toro Rosso 2019. Per la prima volta, si ritrova con il suo bacino naturale del programma Junior Red Bull completamente vuoto. Sempre a Spa, interrogato su come si sarebbe comportato,



fotografie GETTY IMAGES

# Toro sul mercato

**CHE FARE? CONFERMARE HARTLEY? RIPCASCARE KVYAT O VERGNE OVVERO RILANCIARE WEHRLEIN O BON GIOVI? TUTTO È POSSIBILE**

Marko non ha avuto problemi nel dire che aveva stilato una lista di dieci nomi. Un po' di show, senza dubbio. Ma è vero, verissimo, che il buon Helmut è andato rovistare nella stanza degli archivi ripescando i numeri di telefono di Jean-Eric Vergne e Daniil Kvyat. Complimenti per il coraggio, perché entrambi sono stati lasciati liberi dal gruppo con grandi polemiche. Il francese, campione in carica Formula E, ha risposto che sarebbe tornato in F1 soltanto se gli avessero concesso il sedile della

Red Bull e che per la Toro Rosso aveva già dato per ben tre anni per poi essere messo da parte. Di Kvyat, promosso con fretta in Red Bull proprio al posto di Vergne, poi sacrificato per Verstappen, retrocesso in Toro Rosso e infine appiedato (in pratica carriera distrutta), non si hanno dichiarazioni. Ma il russo, a differenza di Vergne, pare intenzionato a riprovarci e si ritiene da più parti che nella sua Sochi, in occasione del GP di Russia, la Toro Rosso lo annuncerà in pompa magna. Quest'anno Kvyat è stato ingaggiato dalla Ferrari

**A lato Wehrlein, uscito dal giro Mercedes e personaggio in cerca d'autore in F1. Sopra Kvyat, che potrebbe tornare in Toro**

per trascorrere il suo tempo al simulatore insieme ad Antonio Giovinazzi e Antonio Fuoco, tornare nel ruolo di pilota vero anche se alle dipendenze del suo carnefice, certamente lo gratifera. Si era parlato anche di un altro ex, Sebastien Buemi, che a differenza dei suoi ex colleghi Red Bull è sempre rimasto nel giro come terzo pilota di entrambe le squadre di Dieter Mateschitz. Da buon svizzero, Buemi non se la prese quando Marko lo giubilò assieme ad Alguersuari per far posto a Vergne e Ricciardo in Toro Rosso e così si è ricavato (da anni) un buon ruolo. E nel frattempo ha trovato ottimi e remunerativi contratti con Toyota per il WEC e Renault per la Formula E. Ma Sebastien difficilmente rinuncerà a tali contratti per una o due stagioni al massimo di F.1. Finiti gli ex, considerando che Alguersuari si è ritirato, Marko dovrà valutare se confermare Hartley, ma il pur simpatico neozelandese non si sta aiutando molto. E così ecco entrare in gioco Giovinazzi se con Sauber andrà male, ma anche Pascal Wehrlein. Non è un caso che l'ex pilota Manor e Sauber, ora nel DTM, nei giorni scorsi ha comunicato che a fine anno si libererà dalla Mercedes che lo ha allevato per diverse stagioni. Perché tra Red Bull e il team di Toto Wolff non c'è gran feeling e Mateschitz un pilota Mercedes proprio non lo vuole, vedi George Russell, già respinto. Riassumendo, a Faenza al momento i candidati con più chance sono Kvyat e Wehrlein, ma con Marko le sorprese non mancheranno...

**Massimo Costa**





# Seb tenta l'offensiva

**L**ui dice che ancora nulla è perso. Che ancora ci crede. Che ha la macchina per tentare l'impossibile. Perché sì, pensare di recuperare 40 punti a Lewis Hamilton in appena sei gare è veramente qualcosa di impensabile. Sebastian Vettel è analiticamente freddo e lucido quando rilascia queste affermazioni, per niente latino, verrebbe da dire. Ci crede veramente e non potrebbe essere diversamente. La F.1 è sempre stata colma di grandi rimonte, due hanno visto protagonista proprio il tedesco. Nel 2012 guidava la Red Bull ed aveva addirittura 42 punti di svantaggio sull'allora ferrarista Fernando Alonso quando al termine di quella stagione mancavano nove appuntamenti. È riuscito a ribaltarla. Per non parlare dell'incredibile 2010, quando a meno sei gare dalla conclusione

**VETTEL DEVE  
PER FORZA  
PRENDERE  
L'INIZIATIVA  
MA A SOCHI  
A TUTT'OGGI  
LA MERCEDES  
È IMBATTUTA...**

di **Massimo Costa**

del campionato era a 31 punti da Hamilton, leadership che poi cambiava di volta in volta passando nelle mani di Alonso, poi di Mark Webber e lui sempre lì ad inseguire finché all'ultima corsa di Abu Dhabi beffò tutti divenendo iridato per la prima volta.

Già, ricordi, ma è inutile guardare al passato, alle statistiche, che poco contano per descrivere il presente. Che ci racconta di "scoppole" senza precedenti. Quella di Monza prima di tutto, con un dominio Ferrari che appariva chiaro e lampante, e invece è finita come tutti sappiamo. Per non parlare di Singapore, tracciato cittadino che aveva tutte le caratteristiche per rilanciare Vettel e la Ferrari, non certo la Mercedes e Hamilton, ma la pole e la vittoria sono andate proprio al binomio anglo-



**UN'OCCASIONE PER SPARIGLIARE  
LE CARTE DEL MONDIALE**

Sopra, il gruppone a Sochi si getta verso l'insidia della prima curva. È una pista molto favorevole a Bottas, che qui lo scorso anno colse il suo primo trionfo in F1, proprio davanti a Vettel, sotto con lui in festa.

fotografie COLOMBO



tedesco. Davanti a questi risultati sconcertanti per la Rossa e tutti i suoi tifosi, è difficile ritrovare la giusta serenità, il desiderato credo. Se non si vince più neanche sulle piste favorite, qual è la via di fuga che porta alla speranza? Quando dall'altra parte c'è una vera macchina da guerra che non fallisce mai nulla di nulla e si chiama Hamilton, supportato da una squadra che non sbaglia quasi mai, che mette le virgole e i puntini sulle i alla perfezione.

Un Hamilton che a differenza di un Vettel il quale conduce una vita privata quasi monacale, prima di Singapore si è permesso un giro del mondo per partecipare a sfilate di moda e solo lui sa cos'altro. Poi, arriva in pista, fa un bel reset, e tutti gli sciocchi principi che spesso i ben pensanti ci raccontano, quelli del pilota che deve passare il tempo ad allenarsi, a stare lontano dai riflettori per concentrarsi, a non divertirsi troppo la settimana prima della gara, vengono sbriciolati dall'uomo dei record. L'uomo che da due anni non ricordiamo buttare via un risultato durante il Gran Premio. L'uomo che cercava la sfida con Vettel e la Ferrari per alzare la propria asticella del limite personale dopo gli anni noiosi trascorsi a combattere con il compagno di squadra Nico Rosberg. Che non era alla sua altezza, che sottovalutava fin tanto da perderci un mondiale. Vettel nel 2017 ha dovuto abdicare per una monoposto che ha iniziato ad inciampare nel finale di campionato, ma quest'anno il buon Seb una ne azzecca e tre ne sbaglia. Difficile da digerire e da capire cosa passi nella testa del ferrarista. Durante la pausa estiva avevamo fatto il conto dei punti persi da Vettel causa errori: una marea, ben 65. A questi vanno ora aggiunti quelli lasciati sul campo a Monza e possiamo arrivare tranquillamente a 78.

Fate un po' i conti voi su come potrebbe essere la classifica iridata pre Sochi se il tedesco avesse fatto tutto bene a Baku, Le Castellet, Spielberg, Hockenheim e Monza appunto, comprendendo anche i punti persi a Shanghai per colpa di Max Verstappen. Domenica sul poco attraente circuito russo, siamo certi che Vettel tenterà di inventarsi qualcosa, darà il 110 per cento, ma finché (è antisportivo dirlo, ma lo diciamo), Hamilton non si ritirerà per colpe sue o della monoposto, accorciare sensibilmente lo svantaggio sarà pura utopia. Serve uno stop del capoclassifica e una immediata vittoria di Vettel per accorciare sensibilmente lo svantaggio e tornare a mettere pressione all'inglese e alla Mercedes. Certo è che l'albo d'oro di Sochi non rassicura. Al quinto anno di presenza nel calendario del Mondiale, il circuito che nasce nella città che ha ospitato le olimpiadi invernali nel 2014, lo stesso dell'arrivo della F1, ha sempre visto vincere una Mercedes. Per due volte Hamilton, poi Rosberg e lo scorso anno Valtteri Bottas. Ecco, le seconde guide potrebbero recitare un ruolo importante. Dopo la gita turistica a Singapore, Bottas e Raikkonen ci si augura, quanto meno per lo spettacolo, possano essere un tantino più incisivi. Soprattutto il secondo, che si gioca le sue ultime possibilità di poter puntare a qualcosa di importante in un Gran Premio. ●

VERSO IL GP **RUSSIA**

# Hammer

il lato scuro  
della forza

LEWIS HAMILTON  
VISTO E ANALIZZATO  
QUALE CAMPIONE  
PRONTO NON SOLO  
A CANDIDARSI  
AL 5° MONDIALE  
MA PURE  
A (RI)SCRIVERE  
LA STORIA  
DELLA F.1. ECCO  
COME E PERCHÉ





fotografie SUTTON-IMAGES.COM



#### SUDORE BEN RIPAGATO DAI RISULTATI

Lewis dopo Singapore, con lo sguardo già verso le sfide future. Al centro, eccolo alla Roggia beffare Seb, nel Gp d'Italia. Quindi, in alto, è nel 2012 con Vettel, Schumi e Alonso, tra Senna (Bruno) e Massa

di **Mario Donnini**

**E** improvvisamente la favola bella del ragazzo povero, piccolo e nero che scala a una a una tutte le vette del ricco e bianchissimo mondo dell'automobilismo, diventa vecchia, stantia e quasi retorica. Perché dopo Singapore bisogna smettere di leggere la storia di Lewis Hamilton dall'inizio, è ora di girare il cannocchiale e fissare l'immagine a partire dal presente.

Resettandola e reinquadrandola per capire che siamo nell'anticamera d'un salto di qualità ulteriore e epocale, dopo il quale la F.1 diverrà qualcosa di diverso, inerte e plasmabile proprio e solo da lui.

A soli trentatré anni e col quinto titolo in vista, Hammer s'avvia a entrare in Phase 2, quando si smette di costruire solo una vicenda sportiva e personale, con la possibilità cambiare per sempre anche le biografie altrui e calcoli, numeri, primati e la storia stessa dei Gran Premi.

Siamo a un bivio, prodromo d'un cambio gravitazionale del suo peso specifico, giacché Lewis rischia di trasformarsi, d'evolvere e sublimarsi come un pokemon aguzzo e eroico. Tanto che di questo passo non sarà più una stella della F.1, ma l'Astro, corpo solare d'un sistema sempre più Hammercentrico.

#### L'epilogo incerto ma la trama è nota

La verità? L'epilogo permane incerto, ma la trama è nota. Non mancheranno round supplementari né rivincite future ma a oggi Hamilton sta letteralmente massacrando Vettel. Bellopampino, il più giovane iridato della storia, collega tetracampeo e l'unico rivale, tra i tanti e dei forti, che era restato col nasino all'insù. L'ultimo baluardo: sia sul piano prestazionale che psicologico. E Seb a oggi sta suben-

do - purtroppo -, una punizione tremenda, di quelle che lasciano mica tanto spazio a repliche immediate, quand'anche auspicabili e benvenute, non solo per il bene della Ferrari, ma soprattutto per l'appetibilità della sfida offerta dalla F1.

Allora vien tanto voglia di rileggere Hammer come fosse un libro strano e nuovo, perché un po' lo è.

## Ruolino da Terminator

Altri avevano sfiorato l'iride al debutto, ma nessuno come lui nel 2007 s'impone subito, da deb, vincendo al sesto Gp e sfiorando il mondiale dopo 19 gare, con sciolta autorevolezza, mandando in confusione un pluriridato candidato lineare alla corona delle corone, Fernando Alonso, a perfetta parità di macchina. Lo dico: da quello strano, drammatico, tiratissimo e abrasivo 2007 Matador non sarà mai più lo stesso. Dal conteggio subito nell'infinito match con Lewis, esce col naso graffiato e pure dalla McLaren, anche se la sola soddisfazione d'entrambi, alla fine, è quella di veder perdere l'odiato compagno di squadra, consegnando di fatto l'iride a Raikkonen. Unico verdetto sopportabile all'interno dell'inevitabile e parallela sconfitta personale. Lewis resta così padrone strategico della McLaren di quel Ron Dennis che l'aveva lanciato e finanziato da baby timido e commovente e che l'anno dopo lo porterà all'iride, a 23 anni. Chiave importante per capire Hammer. In cima al mondo a un'età nella quale neolaureandi in ingegneria arrotondano le entrate preparando McCrispy a quattordicenni che se gli gira manco dicono grazie.

## Uno stile bailado

Sorpasatore fantastico, letale sul bagnato, imbelvito sul giro secco, king delle pole postsenniane, Lewis Hamilton negli anni conia uno stile tutto suo. Frenetico ma dolce, sostanziale, raro all'errore e tuttavia mai scarno. Bello a vedersi, arrotondato e sinuoso. Di una concretezza danzante. Per niente trafelata, contenta di stupire, in tutto e per tutto equivalente alla formulaunizzazione del futebol-bailado di filigrana brasileira, variante caraibico-automobilistica d'una filosofia energetica atta a esprimere, in poetica semovente e felice, un talento importante. Una mission geneticamente inscalfibile. Ma anche un modo di vita particolare. Che inietta nella ben poco ghirigorata F1 il vezzo pluriorecchinato all'insegna di piercing e tattoo, look gangsta rapper in un letto di fashion coach. E jet executive utili non più a inseguire affari e appuntamenti turbocapitalistici tipici del Lauda degli anni d'oro, ma fondamentali per presentarsi a eventi laccati, concerti, dinner with celebrities e sfilate d'haute couture, vissute spesso in primissima fila o perché no, da guizzante e androgino neomodello. Ingressi ficcanti nella cultura pop, crowdsurfing silverstoniani, flirt fragorosi con pantegane invereconde, abbracci ai brother e cinque sparati a crew toste o master of ceremonies della neocultura black streetfighters: Lewis è tutto questo. E tant'altro. Uno vorticosamente tranqui, ludocrate sverzellino e contento di quel che è e ciò che fa.

In pista e fuori, di giorno e, Dio ce lo mantenga, di notte, mica solo nella chicane di Singapore.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



## Sembra più un pugile che un pilota

Riassumiamo. Sul ring incontra tutto e tutti. Ammacca Alonso. Castiga Button. Attenzione: di fatto è lui la scelta Mercedes che convince la Casa tedesca a prepensionare Schumi, quindi, di fatto resta Hammer la causa indiretta ma neanche tanto dell'uscita definitiva di Michael dalla F1.

Ma ci pensate? Cristo, che botte.

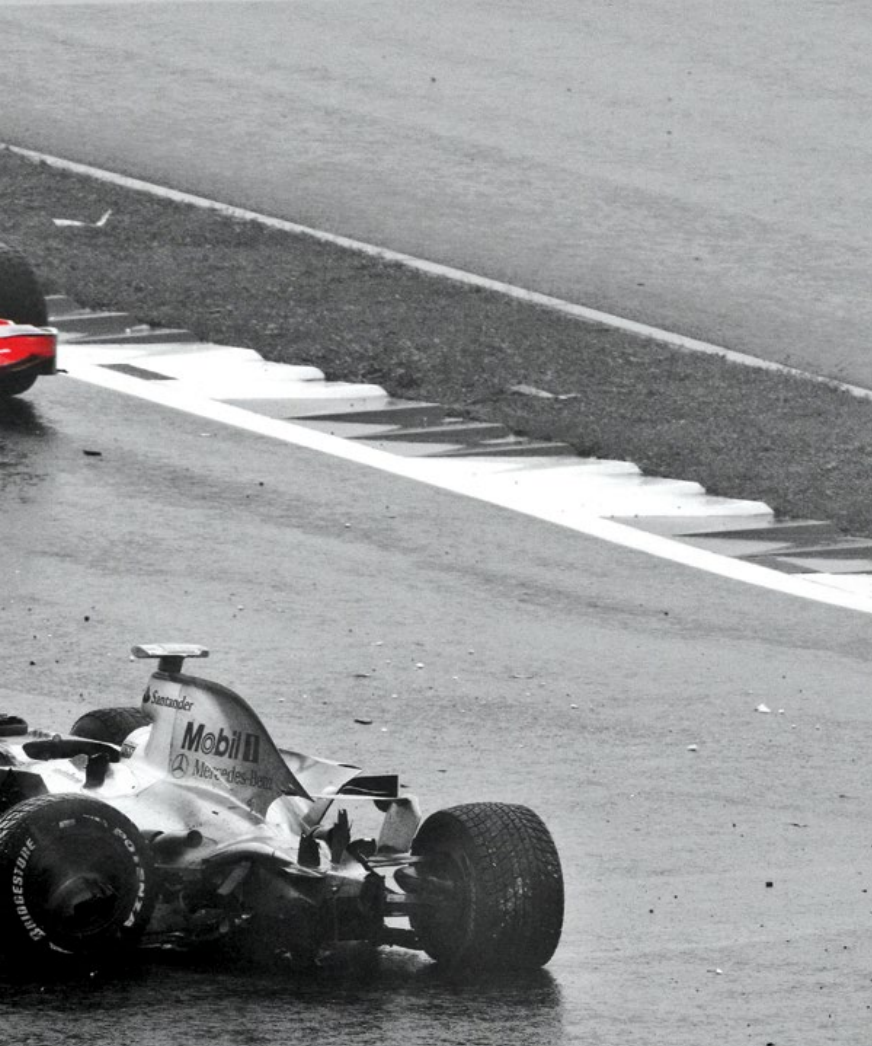
Fin qui l'aspetto agonistico motivazionale.

Poi c'è quello esistenziale. Lewis sa muoversi in modo imprevedibile, coraggioso quanto furbo. Afrancandosi il prima possibile dall'erratica tutela manageriale paterna e emancipandosi financo dal tutoraggio soffocante di Ron Dennis. Divenendo padrone assoluto del proprio destino, vivendo sì stagioni interlocutorie dal 2009 al 2012 ma scommettendo sulla chance che si rivela poi la più ghiotta di sempre: ossia l'ingresso nella Mercedes pronta a diventare turboibrida, imbattuta e imbattibile.



## MOMENTI INTENSI E MICA TUTTI POSITIVI

Sopra, Abu Dhabi 2016, la resa a Rosberg e, a sinistra, l'errore in Cina 2007. In alto, eccolo al Fuji in quell'anno con la McLaren di Alonso giace distrutta. A destra, nell'altra pagina, il duello con Schumi a Monza 2011



Stowe di Silverstone e quasi vede vincere il titolo 1999 dal compagno Irvine. Cosine che capitano pure agli dei. Eh. Ma sono opinioni, Vostro Onore. Piuttosto, sottolineerei come a parità di McLaren nel 2011 Button fa meglio di lui, così come in certe domenichine del '92 Brundle, pupillo di Walkinshaw, in Benetton andava di più del compagno Schumi - tipo Imola, Silverstone, Monza e Estoril - tanto che a fine anno Michael chiese e ottenne di poterselo levare simpaticamente dalle palle. Qualche alone sull'abitino bianco della cresima lo hanno tutti, i Santoni della F.1, neh.

#### Però gli altri pluriridati sembran vecchi

Tuttavia, se prendiamo la faccenda da un altro verso, ne escon fuori delle belle. All'età che Lewis ha ora, i fatidici 33, Stewart stava smettendo, Schekker e Hunt erano in pensione da mo', Lauda ricominciava e Senna appariva splendidamente forte ma anche lacerato da tante amarezze.

Altro e altri? Jack Brabham a 33 anni vinceva solo il primo titolo, mentre Prost cominciava leopardianamente a perdere da Ayrton e a cautelarsi cautevolmente. Dal canto suo, Schumi era gattuccio da focolare tutto podii, iridi e Corinna: stupendo, maturo quanto riservato family man.

Così la vera, immensa e incredibile forza di Lewis Hamilton non è né risiede tanto e solo nel presente e sulle prospettive agonistiche, quanto nella realtà d'essere a oggi, in questa F.1, forse l'unico che sembra non solo grande campione, ma un Peter Pan svolazzante tra le sue alimentate godurie.

Eterno baby in stato di grazia sospesa, campionissimo che non sbaglia mai, quasi muovendosi su rotaia invisibile. Matrioska d'un bambino che ancora vive in lui e che lui sfama ogni giorno, autograttificandolo e cibandosi di guilty pleasure forieri di sorrisi e endorfine. Dai, altri due anni in Mercedes a 45 milioni d'euro a botta, con macchina vincente e regolamento stabile son tanto ma non tutto.

La vera grandezza della preziosamente preservata longevità di Lewis Hamilton, qui ed ora, è quella d'essersi inventato supercampione precoce, diventando uomo ma senza fretta e riuscendo a restare, forse per sempre, un ragazzo felice. ●



**CROWDSURFING  
IN STILE ROCKSTAR**  
Beniamino degli inglesi e re di Silverstone, quale che sia il risultato sulla pista di casa, Lewis ogni anno si diletta nel suo hobby preferito, il crowdsurfing, sotto: vivere la folla adorante come mare navigabilissimo

#### L'unica macchia: Nico Rosberg

E come la maggior parte dei pugili adamantini, Hammer accusa una macchia maligna, schizzo di mota sulla veste bianca, frutto d'una notte che vorrebbe dimenticare e che mai più nessuno cancellerà. La sconfitta iridata con Nico Rosberg, nella tenebra di Abu Dhabi 2016. Leo Turrini con immaginifica e pungente creatività dice che Schumi un mondiale a parità di macchina non se lo sarebbe mai fatto soffiare, dal compagno. Non è successo, quindi è vero: Leonildo ha un mare ragione. 'Sta cosa a Lewis sempre peserà.

Oddio, dovessi far l'avvocato difensore in una causa del genere, direi che Hammer più che un mondiale perde un motore a Sepang 2016, punto. Il solo rotto nella stagione dalla Freccia Argentea e per ciò determinante. Quindi vede sfumare un titolo per mero guasto tecnico. Tale e quale a Schumi che per un freno kappao si rompe una gamba alla





GETTY IMAGES

**LE DUE FACCE DI SEBASTIAN VETTEL**  
 Nell'altra pagina, il Seb trionfale dell'era d'oro Red Bull, qui tra Newey e Horner. Per lui il 2012 fu una stagione di grande rimonta, coronata dal titolo finale. A destra, il suo momento peggiore del 2018, con l'uscita a Hockenheim quando era al comando

# Il destino si ripete?

**ANCHE SE IN UNA SITUAZIONE DIVERSA LA FERRARI SI RITROVA IN CHINA DISCENDENTE TIPO 2017, MA PUÒ INVERTIRE IL TREND**

**S**embra di essere tornati indietro di un anno. Nonostante tutto ciò che abbiamo detto e scritto di positivo in questi mesi sulla Ferrari e sulla sua SF71H - una vettura nata bene con continue evoluzioni tecniche azzeccate gara per gara - ci ritroviamo a questo punto del Mondiale, ovvero dopo 15 Gp, più o meno esattamente nelle stesse condizioni di dodici mesi fa. Vettel si trova oggi ad inseguire un Ha-

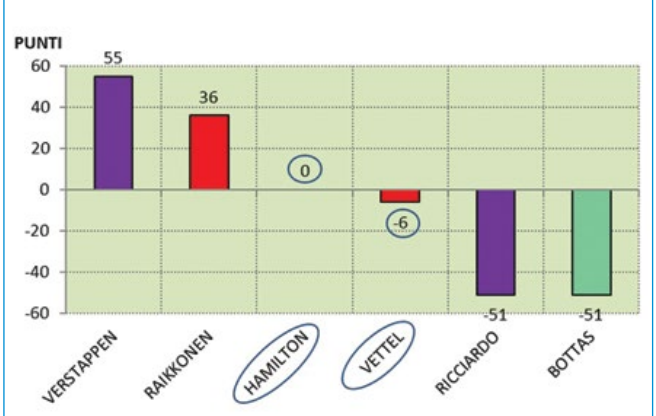
milton che è scappato 40 punti avanti. Dodici mesi fa il gap era di 34 punti. Ma ciò che salta maggiormente agli occhi è il crinale negativo su cui sta rotolando il pilota tedesco: 48 punti persi in cinque Gp. L'anno scorso furono ancora 48 in addirittura quattro weekend. Impressionanti analogie. Un tunnel buio che sembra essere tremendamente simile a quello percorso l'anno scorso. Tutto iniziò a Monza quando le prestazioni della SF70H furono

decisamente inferiori a quanto il management Ferrari si attendesse. Arrivare a 36 secondi dalle due Mercedes battistrada dopo una gara anonima fu uno pugno in pancia. Di sicuro non era certo ciò che il Presidente Marchionne sperava di mostrare a tutte le autorità ed ai tifosi presenti. Quest'anno la causa scatenante è invece posizionata ad Hockenheim quando - mentre era in testa alla gara a 16 giri dal termine su una pista resa scivolosa dalla pioggia e con Hamilton in fantasmagorica rimonta - Vettel andò a sbattere alla curva Sachs parcheggiando la SF71H. Un errore che presumibilmente incrinò anche la consapevolezza del team (e del pilota tedesco) di essere forte, di essere comunque nell'anno buono nonostante quella debacle. E da lì parti la frana, parzialmente deviata soltanto a Spa. Oggi si contano dunque 40 punti di distacco da Hamilton, invece di 34. Che poi se confrontiamo i punti raccolti in 15 Gp scopriamo che il Campione del Mondo in carica ne ha oggi esattamente 281 come

## DIFFERENZA TRA SEB E LEWIS 2017-2018



## DIFFERENZA CLASSIFICA PILOTI 2017-2018





nel 2017. È Vettel che ne ha raccolti 6 in meno. In altre parole, Lewis si è confermato su un rendimento simile (nonostante una vettura meno dominante), mentre Seb - con una vettura oggettivamente più competitiva della vecchia - ha fatto leggermente peggio. Punti lasciati cadere su più circuiti, non solo ad Hockenheim. Errori, dettagli...

Un ritardo che non ritroviamo però nelle stesse proporzioni nella Classifica Costruttori, perché se sul fronte ferrarista Raikkonen è andato meglio dell'anno scorso (+36 punti a ulteriore conferma della competitività della SF71H), Bottas ha raccolto ben 51 punti in meno. Ecco dunque che il saldo attivo-passivo è di 81 punti per cui la Ferrari oggi ne conta solo 37 di ritardo dai Campioni del Mondo. Un anno fa - complice anche una vettura non del tutto comparabile prestazionalmente alla Mercedes W08 - il trend negativo proseguì anche dopo il quindicesimo Gp con un parziale e inutile recupero nelle due gare sudamericane.

Ora è chiaro che con sei Gp ancora da disputare nulla è perduto. Certo è che ci vuole una virata poderosa. Matematicamente è possibile, tecnicamente è fattibile. E nella Storia recente c'è anche un caso simile che capitò proprio a Vettel quand'era ancora in Red Bull. Era il 2012 ed il suo avversario per il titolo era Fernando Alonso, allora in Ferrari.

In quattro Gp Seb ribaltò la situazione passando da -39 a +13. Vantaggio che conservò per tre gare, fino al "famoso" e conclusivo Gp del Brasile. Come ricorderete, poco dopo il via Vettel si ritrovò in ultima posizione a causa di un testacoda e fu costretto ad iniziare una faticosa rimonta facilitata peraltro da un paio di safety car che gli consentirono di chiudere al settimo posto finale che gli valse il terzo titolo mondiale consecutivo con 3 punti di margine su Alonso.

Il riavvolgimento del nastro a ricordare



SUTTON-IMAGES.COM

questo episodio è per dare una spruzzata di ottimismo al popolo Ferrarista.

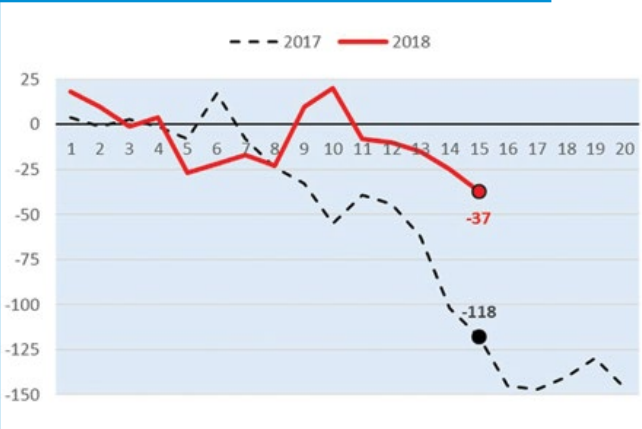
La faccia di Vettel dopo il Gp di Singapore, combattuto senza quell'ardore che gli abbiamo visto mettere in campo più volte, è sembrata una dimostrazione di resa. Se a Maranello vogliono tentare la rimonta devono ritrovarsi moralmente per combattere uniti e con rabbia, metro dopo metro, fino al traguardo di Abu Dhabi. Primo fra tutti Sebastian Vettel che è il finalizzatore del lavoro di tutto il team. Seb ha fatto impazzire i Ferraristi con quel recupero miracoloso del 2012. Pensa di farli impazzire, stavolta in positivo, anche quest'anno? Pensa di essere in grado di fare la differenza così come il suo collega Hamilton, spazzando l'impressione di non essere capace di reggere la pressione o si rassegna a cedere definitivamente lo scettro del Numero 1 Assoluto all'inglese?

La scossa deve partire da lì. Tutti convinti che la SF71H non è diventata improvvisamente un "cancello". Non sarà imbattibi-

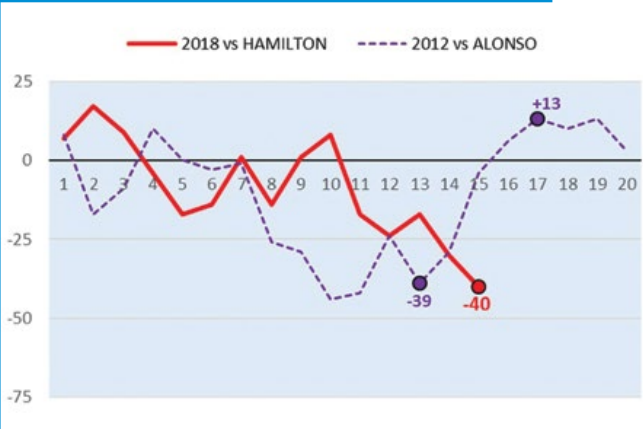
le ma con la massima attenzione ai piccoli dettagli ed il "solito" cinismo che vado a chiedere da tempo possono ritornare là davanti. A Brackley questa consapevolezza di essere bravi (peraltro oggettiva) ce l'hanno da tempo ed è proprio grazie a questi valori - e ad una ricerca continua e spasmodica del dettaglio migliorativo - che sono riusciti con grinta a riportare la W09 vicino al top della competitività quasi dappertutto. Sicuramente in questo finale di stagione, quando il gioco si fa duro e rimangono in piedi i più bravi.

Bene, lo si faccia allora anche a Maranello. A cominciare dal prossimo Gp di Russia dove in quattro edizioni ha vinto sempre una Mercedes ed è ora di invertire la tendenza. Anche se il "capo" non c'è più e sembra che non ci sia più nessuna stella polare, è arrivato il momento di non tenerla più bassa quella testa, ma di alzarla convinti. Sarebbe un vero peccato gettare definitivamente alle ortiche il patrimonio tecnico-sportivo messo in piedi in questo 2018. ●

## DIFFERENZA COSTRUTTORI 2017-2018



## COMPARAZIONE PILOTI 2018 COL 2012



# Dettagli fondamentali

SI PUÒ RECUPERARE COMPETITIVITÀ SENZA STRAVOGLIMENTI E RIVOLUZIONI, MA ADOTTANDO LA POLITICA DEI PICCOLI PASSI E DELLA SINTONIA FINE. LA MERCEDES SI È MOSSA PROPRIO COSÌ

## DIVERSI CESTELLI POSTERIORI PER LA MERCEDES

di Paolo Filisetti



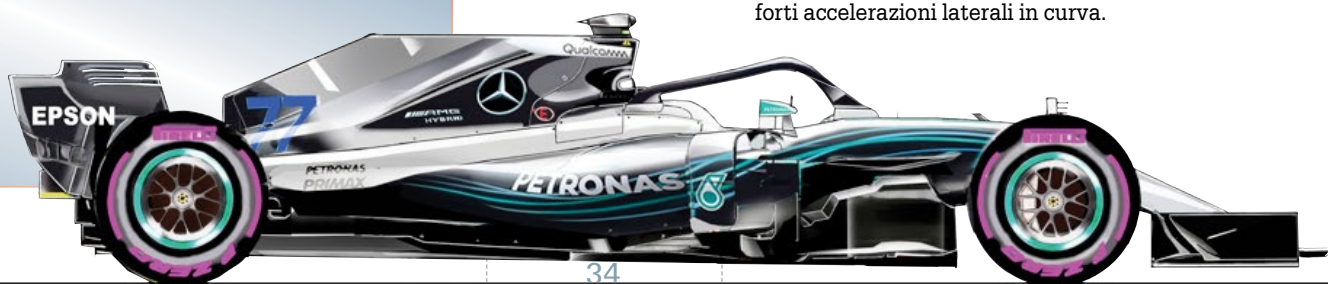
A SINGAPORE, SONO STATI ADOTTATI NUOVI CESTELLI POSTERIORI, DAL PROFILO ESTERNO CONCAVO CHE CONSENTONO DI INCREMENTARE L'ESTRAZIONE DEL CALORE GENERATO IN FRENATA. IN QUESTO MODO SI OTTENGONO COME CONSEGUENZA MINORI VARIAZIONI DI PRESSIONE INTERNA AI PNEUMATICI.

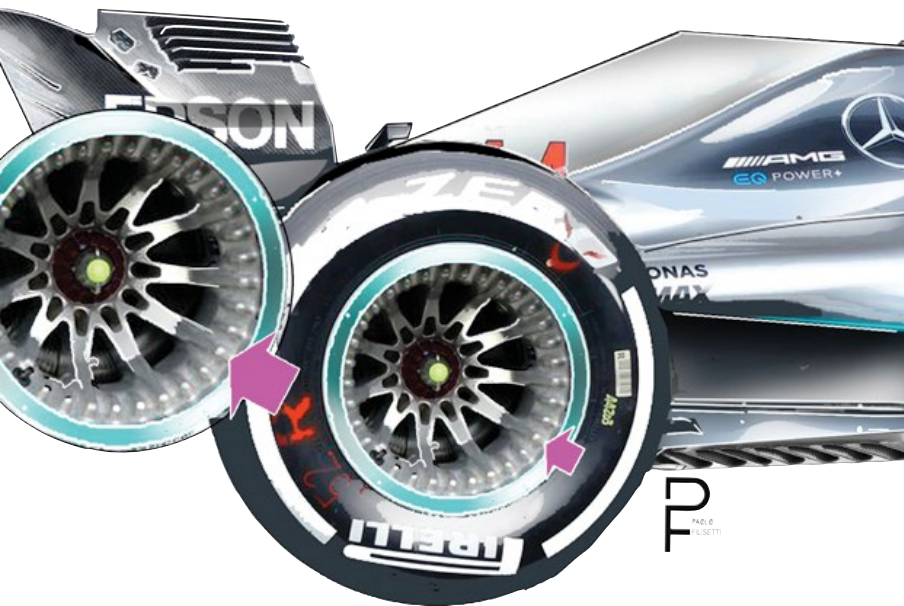
PAOLO  
FILISSETTI

## ASSETTO QUASI NEUTRO

LA W09, HA MANTENUTO LO STESSO PASSO LUNGO DELLA MONOPOSTO PRECEDENTE, BASANDO SU QUESTO IL SUO CONCETTO AERODINAMICO, CARATTERIZZATO DA UN ASSETTO QUASI NEUTRO, ELEVATA EFFICIENZA E ALTO CARICO GENERATO DAL FONDO.

**L**o abbiamo ripetuto spesso dalle pagine di AS. In F.1 contano più i dettagli delle grandi modifiche, dei pacchetti estesi che rivoluzionano l'aspetto di una monoposto ma che, quasi si trattasse della regola dantesca del contrappasso, a dispetto dell'apparenza, modificano di poco le sue prestazioni. Non è sempre così, ma nel corso di questa stagione se ne è, comunque, avuta una chiara dimostrazione, e non da un team qualunque, bensì proprio dalla Mercedes, attuale leader di entrambe le classifiche iridate. Se la Ferrari, ha proceduto ad uno sviluppo costante della SF71H, dalle prime gare sino a Singapore, così non è stato per la Mercedes, che di fatto ha concentrato la maggior parte delle evoluzioni destinate alla W09, in occasione del Gp d'Austria. Di fatto l'estensione del pacchetto fu tale da poter considerare la monoposto una versione B di quella che aveva debuttato a Melbourne. L'arretramento delle imboccature delle fiancate, un nuovo fondo e una ala posteriore completamente rivista nelle paratie laterali erano gli elementi distintivi di quell'intervento. Sebbene, ad onor del vero, non sia corretto sostenere che quello sviluppo non abbia radicalmente cambiato le prestazioni della W09 (non abbiamo la possibilità di verificare quali sarebbero state, se non fosse stato introdotto), nel confronto diretto con i rivali, specificamente con la Ferrari, è comunque lecito sostenere che non fu in grado di risolvere, ma solo di ridurre il problema congenito della monoposto di Brackley: il ridotto sfruttamento degli pneumatici, soprattutto quelli posteriori, nelle finestre di temperatura ideali, ed un eccessivo loro degrado prestazionale. In pratica, se da un lato il pacchetto aerodinamico introdotto a Spielberg, garantì un complessivo miglioramento dell'equilibrio della vettura, non fu sufficiente ad annullare il suo punto debole, evidente e in grado di condizionarne le strategie di gara. Perdurava in tal senso, dunque, il vantaggio della Ferrari, soprattutto in quelle piste caratterizzate da un carico elevato e da un layout che implica ampi scivolamenti laterali dei pneumatici, piuttosto che forti accelerazioni laterali in curva.





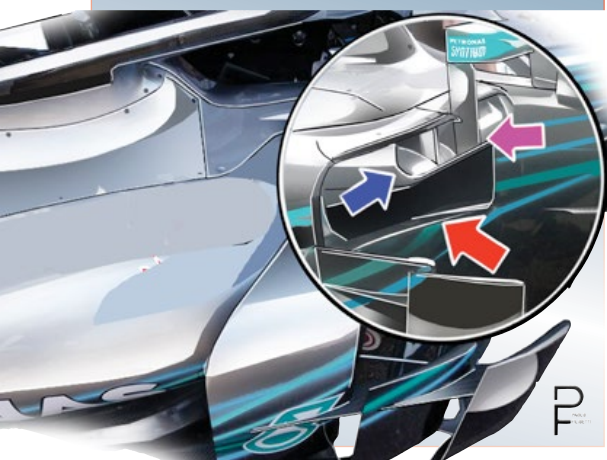
## A SPA NUOVI CERCHI IN MAGNESIO

È A SPA CHE DEBUTTANO I NUOVI CERCHI IN MAGNESIO FORGIATO DELLA OZ. LE CARATTERISTICHE LAMELLE STONDATE /VORTICATORI, POSTI NELL'INTERNO DELLA CORONA CONSENTONO LO SMALTIMENTO EFFICACE DEL CALORE, SIA GRAZIE AI VORTICI GENERATI DURANTE LA ROTAZIONE, SIA PER LA TRASMISSIONE DEL CALORE RESIDUO PASSATO AL CERCHIONE, CONCENTRATO SULLA LORO SOMMITÀ.

PR  
PABE  
LUBRIFI

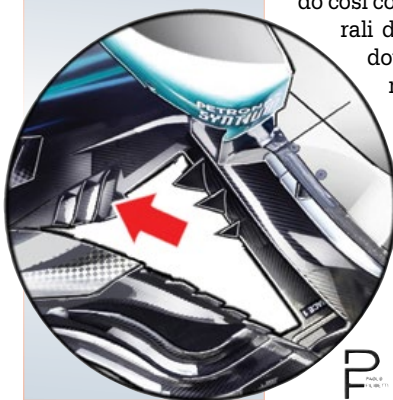
## EVOLUZIONE AUSTRIACA

IN AUSTRIA DEBUTTANO LE NUOVE FIANCATE, CON LE IMBOCCATURE ARRETRATE E CANALI SDOPPIATI PER MEZZO DEL DOBBIO SUPPORTO DEGLI SPECCHIETTI.



## RITOCCHI UNGHERESI

ANCHE LE ZONE PERIFERICHE DEL DIVERGENTE, POI ULTERIORMENTE MODIFICATE IN UNGHIERA FACEVANO PARTE DELL'AMPIO PACCHETTO AUSTRIACO, INCREMENTANDO IL CARICO GENERATO DAL FONDO.



Se Silverstone, e soprattutto Hockenheim, al netto dei rispettivi risultati finali, confermarono questa tesi, Budapest, per contro evidenziò che il nuovo equilibrio aerodinamico, con una diversa posizione del centro di pressione, permise alla Mercedes di non patire un elevato degrado degli pneumatici, nonostante il tracciato magiaro, per sua conformazione, e per le elevate temperature dell'asfalto, costituisca l'insieme delle condizioni maggiormente avverse alla W09. In Belgio, alla ripresa della stagione dopo la pausa estiva, per contro, si è avuta la netta sensazione, che lo sfruttamento delle coperture da parte della Ferrari, fosse l'elemento determinante per la vittoria della SF71H. Proprio a Spa, però, sono stati adottati, per la prima volta dalla Mercedes, nuovi cerchi posteriori Oz forgiati in magnesio, caratterizzati dalla presenza di alette stondate lungo la corona interna.

Questi elementi, hanno la funzione di deviare verso l'esterno il calore generato in frenata, median-

te i vortici da essi generati nella rotazione, ma nello stesso tempo, dissipano una porzione del calore trasmesso al cerchio, concentrandolo sulle loro sommità, irraggiandolo all'esterno, agendo in modo analogo alle lamelle di un radiatore. Se a Spa, non era stato lampante il vantaggio dovuto alla loro adozione, a Monza, in gara, è stato chiaro che la strategia adottata dalla Mercedes, ritardando il pit stop di Bottas di oltre otto giri rispetto a quello di Hamilton, per ritardare la rincorsa di Raikkonen, fu possibile grazie ad un degrado delle coperture ridotto al minimo, dimostrandosi in quelle specifiche circostanze inferiore a quello degli pneumatici montati sulle Ferrari. Se la rincorsa a cui era stato costretto Vettel, e la condotta arretrante di Raikkonen impegnato per circa venti giri a contenere Hamilton, potevano essere considerati fattori validi per giustificare quella situazione, a Singapore si è avuta la prova che non fosse proprio così. Il circuito di Marina Bay, caratterizzato da ventitre curve intervallate da brevi rettilinei, implicando così come conseguenza ampi scivolamenti laterali del retrotreno delle monoposto, avrebbe dovuto, sulla carta, mettere in crisi la W09 nell'utilizzo degli pneumatici nelle corrette finestre di temperatura, e nella gestione delle pressioni. Di fatto, è accaduto esattamente l'opposto, cioè la Mercedes, è stata in grado non solo di adottare una strategia iniziale che la metteva al riparo dall' undercut della Ferrari, ma dal quattordicesimo ha potuto con Hamilton spingere con i pneumatici Hyper Soft senza accusare alcun problema di consumo e degrado.

Se a Spa avevano debuttato i cerchi dotati di alette /vorticatori, a Singapore, invece sono stati adottati nuovi cestelli posteriori, dal profilo esterno concavo. In pratica, con questa soluzione non appariscente, visibile di fatto, solo sullo schieramento di partenza, è stata completato lo sviluppo delle componenti per lo smaltimento del calore generato in frenata. La gestione degli pneumatici passa anche da questi dettagli, sicuramente poco visibili, ma cruciali. La Mercedes, investendo risorse considerevoli nello studio del problema che da inizio stagione affliggeva la W09, è riuscita ad annullarlo, azzerando in questo modo il vantaggio goduto dai suoi avversari. ●

PR  
PABE  
LUBRIFI



**I**ncredibile, più sei giovane, t'applichi e l'vai alla grande e meno sei sicuro di lavorare. Ormai la F.1 è peggio della scuola italiana. Certo, Ocon e Vandoorne - ahilui protagonista di un'annata mica sfavillante -, non rischiano di finire al banco di un McDonald's a chiederci "maionese o ketch-up?", però la questione è seria. Serissima. E fa capire tante cose di questa F.1. Giorni fa Toto Wolff della Mercedes se ne è uscito dicendo: «*Abbiamo giovani piloti di grande talento al momento senza prospettive certe. Non ha senso portare avanti un programma giovani se non cambierà il sistema. Vale per noi, ma anche per Red Bull e Ferrari. È escluso che investiremo 100 milioni per creare uno junior team e allo stesso modo non possiamo correre il rischio che la Mercedes perda il mondiale Costruttori per far correre un giovane con poca esperienza*».

E così ha virato dove voleva andare a parare, ossia sull'ipotesi ricorrente, salmodiante e tignosa della terza monoposto, tradizionalmente cara a certi grandi team: «*La soluzione - prosegue Wolff sorridente e birbo -, sarebbe molto semplice. Dateci la possibilità di schierare una terza vettura, rendendo obbligatorio che la guidi un giovane pilota, debuttante o che non abbia più di due anni di esperienza in F.1. I costi non sarebbero enormi, la griglia sarebbe più ricca e avremo un migliore spettacolo, con ragazzi che potrebbero combattere ad armi pari con i migliori piloti del mondo*».

Hai capito? I top team, Mercedes sicuro, gli altri chissà, vorrebbero pure la terza monoposto. Questi legittimamente magnano, magnano e non sono mai pieni.

Si spazzano un regolamento fatto su misura loro, hanno ridotto la F.1 a una faccenduola tra tre squadre che comandano, forniscono, influiscono e gestiscono praticamente tutte le altre, e ancora no. È poco. Non basta. No, dai, magari ci vorrebbe la terza monoposto.

Sia chiaro, parlo senza partito preso, con zero antipatia per alcuno ma per il solo amore dello Sport. Posso prenderci o sbagliare, ma dico - e soprattutto penso davvero e in buona fede -, che la rovina di questa F.1 è il cartello, la conventicola e l'odioso club esclusivo rappresentato dai superstiti grandi Costruttori.

Gli studiosi di storia dei partiti politici la definiscono pomposamente e latinamente *conventio ad excludendum*. Parlando come si mangia, si tratta semplicemente di un fenomeno semplice e grave. Passando a esempi più terra terra, è come quando c'è un buffet e quelli che stanno davanti non spoggiano, inghiottono pantagruelicamente le portate e se ne guardano bene dal far scorrere la fila: mangiano solo

# Piccoli team, tornate!

**ALTRO CHE TERZA MONOPOSTO PER I SOLITI PROTAGONISTI... È GIUNTO IL TEMPO DI RIAPRIRE LE PORTE AGLI INDIPENDENTI**

**Beta**



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

loro e poi alla fine si lamentano pure che non v'è posto per tutti. Dico, stiamo scherzando? Ma quali problemi tecnici-regolamentari, Mgu-H, turbative di carico in fase di sorpasso, appendici nocive e cazzate del genere?

I mali letali della F.1 restano ben altri e sono dati dal vedere incistato e inamovibile nelle posizioni predominanti un drappello di team e di centri di potere che hanno ridotto la F.1 tale e quale a un deludente Dtm con macchine senza parafanghi.

Tre, quattro Costruttori buoni, altrettanti motori da utilizzare come merce di scambio o strumento di pressione contro i più deboli per tirarli politicamente verso la greppia o il giogo proprio e zitti, buoni & pedalare. Tanto ciò che conta alla fine è spartirsi le centinaia di milionate a pacchi di dollari dei premi Fom e via, voialtri e noialtri tontarelli appassionati duri e puri si paga l'abbonamento Tv e non si rompe più di tanto le tasche.

Cioè, un momento, ragioniamo.

È quasi un quarto di secolo che Bernie Ecclestone, d'accordo coi poteri forti della F.1, ha fatto fuori una marea di piccoli team, prima segregandoli nelle pre-qualifiche, poi gasandoli con mitragliate di mancate qualificazioni e infine costringendoli alla liquidazione e al fallimento. Tanto che da venti squadre si è passati a dieci scarse. Non contenti di ciò, son state create clausole di sbarramento, selezioni assurde, cauzioni miliardarie, fidejussioni faraoniche e tagliole misteriosofiche di fat-



” SE I GIOVANI FATICANO A TROVARE POSTO IN F.1, È PERCHÉ SONO STATE FATTE FUORI LE MINI SQUADRE CHE LI ALLEVAVANO

LA TERZA MONOPOSTO È DA CELEBRATION DAY

A lato, tre Ferrari schierate in un celebration day di tre lustri orsono, in piena era Schumi. Nell'altra pagina, Wolff a colloquio con Carey e Brawn di Liberty Media

to per ammettere al mondiale solo chi sta simpatico a chi conta e basta.

Tanto che nei recenti decenni è successa una cosa stranissima, unica e sulla quale va richiamata l'attenzione suonando non un campanello d'allarme, ma un campanone a bitocco, come il giorno del santo patrono. Fateci caso, in genere quando certi eventi sportivi dominanti crescono, esplodono e proliferano televisivamente a livello planetario - faccio gli esempi arcinoti dei mondiali di Calcio e delle Olimpiadi - la rosa dei partecipanti e dei coinvolti tende necessariamente e naturalmente ad allargarsi, perfino a dismisura.

È così che nel Calcio dalle fasi finali di Monaco 1974 a 16 squadre si è passati alle 32 di Russia e Qatar. Stesso discorso per le Olimpiadi, che tendono a allargare non solo il numero dei Paesi partecipanti, ma anche quello delle discipline ammesse.

La F.1 no. Lo vedete? Da decenni nello strano recinto del Circus aumentano ele-

fantiamente Gp in programma e assunzioni per pochi grandi team mentre cala il numero delle squadre occupate. La F.1 non si comporta tale e quale a un mondiale di calcio o un'olimpiade, ma come il sistema bancario mondiale. Si restringe, s'accetra, si concentra, si polarizza, sbarrate porte, ammette e esclude chi le pare.

Non tutti lo ricordano ma a metà Anni '90, quando Mario Monti era ancora Commissario Europeo, proprio lui iniziò un'interessantissima indagine su un'ipotesi di posizione indebitamente dominante esercitata dai poteri forti della F.1, monitorati ove avessero formato una sorta di trust contrario non solo al concetto di libera iniziativa economica, figuriamoci ai principi dello Sport. Non mancarono ragguagli, primi stimoli e risultati piuttosto interessanti, anche se la cosa cominciò e finì lì, perché è così che va il mondo. Ma chi doveva intendere intese e quel che c'era da capire restò comprensibile assai.

Tanto tempo è passato da allora. Le squadre son diventate sempre meno, le fette di crostata da spartirsi a fine anno sempre più monumentali, per pochissime e bulimiche bocche. E adesso, da una di queste - niente di personale contro Wolff che mi sta pure simpatico, ma su certi argomenti a prescindere da chi li tratta, quando basta, basta -, si viene a sapere che l'orsignori son pure preoccupati, perché non hanno abbastanza macchinine per far giocare tutti i bimbi belli del giro buono.

Ross Brawn di Liberty Media gli ha subito risposto che neanche se ne parla. La via giusta, secondo lui, e - aggiungo io - secondo il buon senso perfino di mia zia e del suo lattaio -, è quella di riaprire progressivamente la F.1 all'ingresso di squadre medio-piccole e indipendenti che vadano a rimpolpare lo schieramento e a creare più varietà, opportunità e possibilità di competizione. Anche per concorrenti non necessariamente pochi, grandi, forti, danarosi, oligopolisti e ammazzasette. L'idea della F.1 quale Club esclusivo di grandi Costruttori Mondiali resta una follia geniale di Bernie Ecclestone inventata per riuscire a diventare uno dei più ricchi del Regno Unito, mettendosi a fare l'Enzo Miccio delle Corporation riunite a giochere su circuiti sempre più ridicoli, alla facciaccia dello sport e dell'identità storico-culturale dei Gran Premi.

Vado oltre. Guai alla terza monoposto, quindi, e occhio alle scuole per pilotini dei Costruttori grandi e forti. Alcune funzionano, sono gestite con anima e cuore, altre meno. A voi la scelta e i giudizi specifici. E poi partono tutte da un principio sbagliatissimo, tutto calcistico e per niente automobilistico: quello che un ragazzo dimostri da subito la classe o se ne debba andare per sempre dal giro buono. Così facendo, Fangio, Graham Hill, Mansell, Damon Hill, Gilles o Jacques Villeneuve, gente esplosa tardino, a quest'ora gestirebbe dal 1924 un chiosco a Piazzale Clodio.

Ma torniamo a quelli di panza. Su, corporated boss, smettetela di fare giochini, di tenere le porticine chiuse a tutti, di continuare col vostro odiosetto club della canasta selvaggia. Prima fate fuori tutti i pescetti e poi vi lamentate perché vi sentite pochini e soli. Riaprite le porte. Aria nuova, libera e fresca. Altroché, si diventa piloti con le palle cominciando con squadre mezze povere e toste.

Fate tornare una mitragliata di piccoli team, aumentate del 30%-40% il numero delle factory iscritte, smettete di lucrare perfino su talenti in erba mescolandoli con balbettanti danarosi provenienti da paesi in via di sviluppo. E tornate a lasciare spazio a minuscoli, ignorantissimi, iperselettivi e bastardi team fatti, da puri racer. ●

MIRACOLO A VARANO



# Academy

il sogno è realtà

L'INGEGNERE PARMENSE, MITO DEL MOTORSPORT, DÀ VITA PER INIZIATIVA PERSONALE ALLA SUA SCUOLA. PORTATO IN TRIONFO DAI GRANDI DELLE CORSE. NOI C'ERAVAMO. ECCO COME È ANDATA

di Andrea Cordovani

## VANTO E ECCELLENZA IN SALSA TRICOLORE

Il prossimo 16 novembre compirà 82 anni e intanto l'ingegner Dallara si è tolto una grande soddisfazione personale, dando vita alla sua Academy. Un vero nuovo orgoglio tricolore...



**V**ARANO DE' MELEGARI - Un applauso lungo, sempre più fragoroso, incessante, caloroso. Emozioni. Pelle d'oca. Un minuto e mezzo di standing ovation. Tutti in piedi a battere le mani davanti a una leggenda che guarda, sorride, s'emoziona. Ma soprattutto ringrazia in attesa di poter raccontare che i sogni non muoiono all'alba, come al cinema, ma possono diventare realtà se li inseguì, li asseconi, ti chiami Giampaolo Dallara e sei un "ingegneratore", come l'ha ribattezzato Paolo Barilla.

Interno, Dallara Academy: ovvero il sogno più grande dell'Ingegnere che da Varano de' Melegari ha esportato il suo genio, le sue idee, i suoi successi in tutto il mondo. Da lunedì 24 settembre sono iniziate le prime lezioni, è stata una vera corsa contro il tempo «*ma ce l'abbiamo fatta*», spiega questo signore che si svela con il pudore e l'umiltà figlie di un altro tempo, di un altro mondo, ma che ha la mente sempre proiettata al futuro, alle nuove generazioni, l'eredità per il suo territorio e

**MI SENTO BENE,  
CIRCONDATO DA  
PERSONE CHE  
STIMO. POSSO DIRE  
DI NON AVERE  
NEMICI**

**GIAMPAOLO DALLARA**

”

alla sua gente, «*alla voglia di rendere qualcosa di utile anche quando non ci sarò più*».

Un sogno meraviglioso che si realizza ai bordi della strada, la provinciale che svoltando a sinistra appena superato il casello di Fornovo si allunga sinuosa e pianeggiante fino a Varano, sulle rive del Ceno, il Sèn detto in dialetto, il fiume affluente del Taro che corre lungo 63 km e scorre interamente in provincia di Parma. Un'università per futuri ingegneri del motorsport, è il lascito di Giampaolo Dallara alla sua Valle, ai luoghi delle sue origini, quelli che non hai mai abbandonato e dai quali ha tratto genio, manodopera, creatività e passione, successi, supporto e condivisione. In questa sala-auditorium, che sormonta una curva parabolica dove sono esposti tutti i modelli che hanno contraddistinto la storia del Grande Costruttore di Varano, ci sono ospiti eccellenti. Dal presidente della Federazione Internazionale Jean Todt al presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani fino all'ex presidente del Consiglio



Romano Prodi; dal governatore dell'Emilia Romagna Stefano Bonaccini al governatore dello Stato dell'Indiana Eric Holcomb; una flotta infinita di presidenti, uomini dei consigli d'amministrazione, amministratori delegati delle tante eccellenze della Motor Valley. E poi ci sono anche il presidente e amministratore delegato della Lamborghini, Stefano Domenicali, il team principal della Ferrari, Maurizio Arrivabene e il direttore tecnico Mattia Binotto, il responsabile della squadra sviluppo della Mercedes Aldo Costa. Vecchi e nuovi ferraristi seduti uno accanto all'altro a poca distanza da un altro grande nella storia del Cavallino: l'ingegner Mauro Forghieri.

Sono tutti qui venerdì 21 settembre, per l'inaugurazione dell'Accademia voluta dall'ingegnere. Che inizia a raccontare...

GIAMPAOLO DALLARA

## Una vita per le corse con tanti bei rapporti

Spiega l'Ingegnere: «È un piacere essere circondato da persone con le quali ho condiviso dei sogni e una vita: ormai a 82 anni lo posso dire. Sono molto orgoglioso di non avere nemici perché anche quando ho qualche contrasto con qualche persona cerco di ricordare i momenti di sintonia e questo mi aiuta pure a essere felice quando incontro le persone. In questo edificio nella parte bassa troverete la raccolta delle vetture più significative della nostra storia che ormai ha 48 anni. Questo vuol essere un omaggio e un ringraziamento ai miei collaboratori che hanno aiutato l'azienda a crescere. C'è poi anche un'area che abbiamo ereditato e copiato da un'iniziativa che abbiamo nella nostra sede di Indianapolis col programma Stem, dove si cerca di far conoscere ai ragazzi la fisica collegata con l'automobile anche per capire se sono portati o meno a fare questo mestiere. Spero che questi spazi diventino un'opportunità per il territorio nel quale io vivo; un punto di incontro, di occasioni, di crescita culturale, di confronto. Poi c'è l'area destinata ai professori e agli studenti che daranno vita all'ultimo anno della laurea specialistica in racing car design. Tutti i nostri laboratori sono a disposizione degli studenti. Sono davvero estremamente orgoglioso di questa iniziativa. In tutta la mia vita ho avuto occasione di imparare da tanti e qualche volta anche di copiare. La prima vettura che abbiamo messo in esposizione sulla rampa dell'Academy è la Lamborghini Miura, la prima vettura ad alte prestazioni con motore posteriore centrale che quando l'ho fatta già da due anni le F.1 avevano dimostrato che quella era l'architettura vincente. Io mi sono rifatto a quel progetto. Quando Mauro Forghieri, il mitico progettista della Ferrari, il più grande, quello che ha vinto più di tutti, ha introdotto sulla Rossa da F.1 il cambio trasversale, io non capivo perché l'avesse fatto e mi dicevo, "ma come una coppia di ingranaggi in più, ci saranno più attriti, cali di potenza...". Ci ho messo 20 anni a capirlo ma poi quando nel 1994 abbiamo avuto la possibilità di lavorare sulla Ferrari 333 mi sono tranquillamente ricordato di quan-



LA PRIMA VETTURA  
IN ESPOSIZIONE  
SULLA RAMPA  
DELLA ACADEMY  
È LA LAMBORGHINI  
MIURA

GIAMPAOLO DALLARA



to aveva fatto Mauro e mi sono ispirato al suo modo e al suo concetto di cambio di velocità. Abbiamo smontato il cambio di una motocicletta per capire come funzionava il cambio sequenziale... Siamo stati i primi in Italia a fare una Galleria del Vento a tappeto mobile, però per fare il tappeto mobile mi sono fatto insegnare da una ditta di Parma che faceva i nastri trasportatori come si poteva tenere allineato il nastro nella camera di prova. Insomma io ho continuato a imparare molto da tanti e adesso è veramente arrivato il momento di rendere qualcosa e anche la voglia di vivere i momenti che passiamo assieme a questi giovani. Questi sono veramente dei momenti diversi, non perché ci sono i cambiamenti, questi ci sono sempre stati ma prima erano cambiamenti per così dire lineari, ovvero

### UN RIASSUNTO DELLA STORIA DELLE CORSE

Notare le vetture esposte a riassumere l'impegno dell'ingegner Dallara nelle competizioni significa visitare un museo sorprendente con alcune delle più significative vetture di ieri e di oggi, dalla F.Indy alla F.1 passando per la F.E, prototipi e Silhouette. In alto, l'ingegnere con la medaglia olimpica donata da Zanardi







la necessità del cambiamento c'era ma pensando a quello che era accaduto nei cinque anni precedenti immaginavi quello che poteva accadere negli anni successivi. Ora invece ci sono computer sempre più potenti, c'è possibilità di raccogliere dati e fare simulazioni sempre più raffinate e i cambiamenti sono veramente esponenziali come evoluzione. Quello che sembrava una certezza cinque anni fa molto spesso adesso è confusa e diventa impossibile immaginare quello che succede. Io sono convinto che questo rapporto con i professori dell'università, con l'entusiasmo di tutti questi ragazzi che hanno voglia di fare e voglia di imparare penso che sarà forse più facile cercare di capire, di immaginare, di sognare quello che può essere il futuro. Io sono convinto che questo potrà accadere. Vorrei pro-

**NOI SIAMO  
COMPETTIVI ANCHE  
COME TERRITORIO  
CON LE 10 AZIENDE  
DELLA MOTOR  
VALLEY**

**ANDREA PONTREMOLI**



prio fin da ora invitarvi tra cinque anni, per vedere se dopo un lustro noi saremo stati capaci di capire e di adattarci a questi cambiamenti che avranno una velocità incredibile».

**ANDREA PONTREMOLI**

## Academy luogo per scambiarsi idee

Sottolinea l'amministratore delegato della Dallara, Andrea Pontremoli: «Pensando all'Academy avevamo l'idea di una piazza, luogo d'incontro, scambio d'idee. Da dove vengono le idee innovative? Secondo una ricerca fatta da Ibm alcuni anni fa è saltato fuori che il 30% delle idee innovative viene dai propri dipendenti, mentre il 70% arriva dall'esterno e da tre canali: i propri clienti, i propri fornitori e l'Università. Ecco questi tre canali sono quelli che possono portare innovazione. Questo investimento è stato fatto nella logica che ci sono dei giovani che vogliono proseguire con questa attività. E tutto questo l'abbiamo fatto in un ambiente dove non c'è un cancello, non c'è una rete. Noi pensiamo che la formazione delle nuove generazioni sia la chiave del successo del nostro territorio, della nostra azienda, della nostra Italia. Non si può più essere competitivi solo come azienda ma dobbiamo esserlo come territorio. E abbiamo messo insieme un'operazione incredibile assieme ai colleghi della Motor Valley che oggi sono qua a testimoniare quanto è stato importante per tutti noi fare questo lavoro per cercare di costruire insieme, 10 aziende della Motor Valley (Ferrari, Lamborghini, Maserati, Toro Rosso, Haas F.1, Ducati, Dallara, Pagani, Magneti Marelli, HPE Coxa) tutti insieme per provare a disegnare quelle che erano le professioni di ingegneri che ci sarebbero serviti nel futuro, anzi ci servirebbero da subito, però... Abbiamo capito che si può cooperare insieme per la costruzione delle competenze e questo è quello che fa la differenza. Insieme abbiamo disegnato le sei lauree magistrali, poi abbiamo messo insieme le quattro università dell'Emilia Romagna Parma, Bologna, Modena-Reggio Emilia e Ferrara. Un'operazione mai fatta con le università che si mettono insieme alle imprese per costruire qualcosa che ancora non c'è. Vogliamo diventare il centro della formazione sul mondo dell'automobile».

**JEAN TODT**

## Giampaolo Dallara come Enzo Ferrari

Poi a prendere la parola è stato il presidente della Federazione Internazionale Jean Todt che ha sottolineato: «Prima di diventare presidente della federazione internazionale Giampaolo è stato un po' il mio confidente: mi ricordo ancora quando arrivai alla Ferrari, l'1° luglio 1993: cercavo di capire in maniera più approfondita quell'ambiente, di comprendere l'Italia che era qualcosa di totalmente nuovo per me. Ovviamente conoscevo la Ferrari, conoscevo Enzo Ferrari e poche altre cose che erano essen-

ziali. Non era sufficiente. Mi venne così suggerito di incontrare Dallara: da allora è nato un legame di amicizia, di rispetto e devo dire che da lui ho imparato davvero molto. E di questo lo ringrazio davvero tanto. A Dallara, come a me, piacciono i fatti. E i fatti oggi li abbiamo visti e abbiamo ascoltato anche le tante belle parole spese nei suoi confronti: personaggi come Dallara, con una tale grande rappresentanza, non sono tanti. È vero che l'Italia è un Paese particolare, molto particolare, fatto di passione e di creatività, dove l'automobilismo ha una parte molto importante, basta vedere anche l'alta rappresentanza che c'è oggi del mondo dell'automobilismo italiano. Ovviamente Dallara ha saputo scrivere una storia mondiale a livello di automobili. Giampaolo è stato capace anche di imparare dagli altri: ha lavorato alla Ferrari, alla Lamborghini, all'Alfa Romeo, alla Maserati e poi ha deciso di creare la sua azienda, un'azienda bellissima, sana, che oggi da lavoro a 600 persone, ha saputo scegliere anche un bravissimo amministratore delegato, Andrea Pontremoli, ha saputo lavorare bene nel presente e ha preparato il futuro che non è una cosa così facile. Oggi c'è uno step ancora superiore con l'Academy. Dallara ha saputo scegliere le persone giuste e questo è un simbolo di grande management. Quello che fatto è sotto gli occhi di tutti, ma anche certe cose che lui ha fatto non si vedono ma sappiamo che senza di lui non ci sarebbero. Ora si apre l'Academy un'altra pagina importante ma è qualcosa che esisteva già, solo che adesso viene ufficializzato. Importante è anche la sede della Dallara a Indianapolis che mi farà piacere andare a visitare e mi darà l'occasione di conoscere meglio quello che fanno gli americani che non è sempre identico a quello che facciamo nel resto del mondo ma anche in questo caso c'è molto da imparare. Anche in questo caso Dallara ha avuto una gran visione di voler imparare negli Stati Uniti dove molto spesso uno non prenderebbe neanche il rischio di fare questo tentativo. Lui l'ha fatto ed è andata bene. Giampaolo, tu dici che hai 82 anni, ma quello che conta è l'età del cuore e l'età del cervello e su questo tu sei molto più giovane. Mi auguro di vedere tanti altri nuovi capitoli di questa grande storia. Per il momento la soddisfazione è per quello che hai già scritto. Quando penso a due grandi nomi in Italia penso a Enzo Ferrari e penso a Giampaolo Dallara: due destini diversi, due strade diverse, ma tanti punti in comune. Non ho avuto il privilegio di conoscere molto il Commendatore, ma ho il privilegio di conoscere Dallara al quale voglio molto bene!».

L'ACADEMY SCATURISCE DAL PADRE COSTITUENTE

## Scuola di Giampaolo non della Dallara

L'architetto Alfonso Femia ha spiegato: «Quando abbiamo iniziato a lavorare intorno al progetto Academy abbiamo capito che a Varano de' Melegari stava accadendo qualcosa di straordinario: non era sufficiente fare soltanto un bell'edificio, ma qualcosa che raccontasse una storia e questo luogo, facesse percepire che cosa accade in questa Valle del



SE PENSO A DUE GRANDI NOMI ITALIANI, ECCO ENZO FERRARI E GIAMPAOLO DALLARA!

JEAN TODT



ACADEMY DALLARA FRUTTO DI UN UOMO

È proprio l'ingegner Dallara il motore dell'Academy, per dare, di persona, corpo e consistenza a un sogno antico e tutto suo, divenuto finalmente un punto di riferimento

Ceno che in pochi conoscono. È un progetto che va oltre l'architettura, apre un segno di responsabilità. Giampaolo Dallara ci ha regalato una grande lezione».

Sottolinea il Rettore dell'Università di Parma Paolo Andrei: «Oggi l'ingegner Dallara ha coronato un suo sogno di apertura sul territorio, ma il fatto che questa Academy, l'edificio, ma soprattutto le persone che animeranno questo edificio, che vuole fare cultura, ricerca, collocandosi in quello spazio intermedio tra le aziende e gli studi universitari e poi si apre a un contesto territoriale, perché questi luoghi diventeranno anche fruibili per tutto il territorio, credo che questo sia perfettamente in linea con ciò che l'università sta facendo e vuole fare». Il Governatore della Regione Emilia Romagna Bonaccini: «Questa è una regione con così tante eccellenze che da nessun'altra parte se ne trovano». «Giampaolo Dallara è un visionario», sottolinea il Governatore dello Stato dell'Indiana Holcomb, che poi corre ad abbracciare l'Ingegnere.

«Questo è un altro esempio di come vogliamo sviluppare la filiera della conoscenza che dopo quella del lavoro ci permetterà di vincere».

È qui che nasce l'Academy Dallara, proprio attaccata a quell'azienda che dà lavoro a tanti e che si allunga in tutto il mondo.

Un'azienda in cui l'amministratore delegato Andrea Pontremoli, il figlio di un mugnaio della Valle del Ceno, come tiene a precisare, racconta che per lui quelli che lavorano alla Dallara non sono dipendenti. «Li chiamo così ma sbaglio, sono io che dipendo da loro, meglio definirli collaboratori. Ora però vi dico anche un'altra cosa, che Giampaolo non vi direbbe mai. Questa Academy non nasce con i soldi della Dallara, ma di Dallara: ci sono 55 anni di guadagni che Giampaolo ha fatto e che ha messo qui». «Questa Andrea non me la dovevi fare», piange adesso l'Ingegnere. Partono ancora gli applausi. La sala è di nuovo tutta in piedi. Standing ovation.

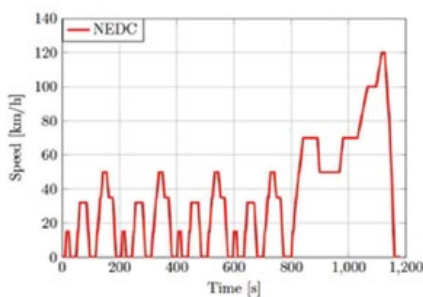
E di nuovo pelle d'oca per tutti. ●



# Scopriamo i cicli di omologazione

UncusanoLab spiega come si misurano le emissioni inquinanti e quali sono le procedure, le classi e i parametri di riferimento

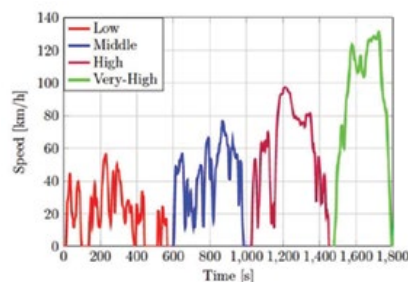
**S**empre più spesso quando ascoltiamo le pubblicità di autovetture o motovetture ci viene ricordato come siano state rispettate le soglie imposte dalle normative anti-inquinamento. In un precedente articolo abbiamo analizzato l'evoluzione delle suddette normative, partendo dall'Euro 0 fino all'attuale Euro 6. In questo breve spazio, ci focalizzeremo su come vengano misurate le emissioni inquinanti dei veicoli da omologare e sulla base di quali cicli di guida di riferimento. Sia che si parli di auto, moto o autocarro, il mezzo in questione viene installato su un apparato di misura chiamato generalmente "Banco a Rulli" - poiché sono presenti dei rulli che fisicamente trascinano le ruote del veicolo. Si riescono, così, a misurare le emissioni inquinanti allo scarico mantenendo il veicolo fermo in laboratorio e facendo ruotare solo i rulli che azionano le ruote. In questa maniera, essendo i cicli programmabili ed impostabili tramite calcolatore, lo stesso ciclo potrà essere ripetuto più volte sempre nella stessa maniera, senza introdurre la variabilità dovuta al guidatore. Se ci riferiamo agli autoveicoli, il ciclo preso a riferimento per l'omologazione (almeno fino a settembre 2017) è stato il NEDC (New European Driving Cycle) (riportato nella figura qui a fianco). Come si può vedere il profilo di velocità imposto al veicolo è piuttosto regolare e poco rappresentativo della guida reale (possiamo riconoscere 4 cicli urbani con velocità massima di 50km/h ed uno extra-urbano con massima velocità di 120km/h). Peraltro questo ciclo veniva indistintamente utilizzato per tutte le classi di veicoli. Da settembre 2017, però, è in atto una piccola rivoluzione e la procedura di omologazione ha iniziato a seguire le linee guida del WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Pro-



Rappresentazione del ciclo NEDC

cedure). Le grandi novità sono fondamentalmente due: una divisione in classi veicolo per l'omologazione (in funzione del rapporto peso/potenza), e cicli di guida più rappresentativi delle reali condizioni di guida. A titolo di esempio possiamo considerare il ciclo per le vetture di classe 3, rappresentativo di vetture di taglia media e riportato nella figura a destra. Come si può notare, questo ciclo è diviso in diverse zone di "carico" (a seconda

della velocità massima) ed è molto più rappresentativo di una condizione di guida reale. In conclusione, lo sforzo che si sta profondendo a livello internazionale è volto ad ottenere cicli di omologazione sempre più prossimi alle condizioni reali di guida così da prevedere e limitare quanto più possibili le emissioni inquinanti allo scarico.



Rappresentazione del ciclo WLTC3



NON CI LIMITIAMO  
A FORNIRE  
INGEGNERI  
MA ANCHE  
ATTREZZATURE  
D'AVANGUARDIA

ANDREA PONTREMOLI



# Academy come e perché

**G**iampaolo Dallara come Steve Jobs e Pablo Picasso. Il fondatore della Apple era solito ripetere un motto che apparteneva al più grande pittore del Novecento: "Gli artisti qualsiasi copiano, i grandi artisti rubano". Picasso però usava questi termini in chiave costruttiva: "rubare" per lui significava ispirarsi, assimilare dei concetti per svilupparli e migliorarli con la propria competenza; non limitarsi soltanto a riprodurli pedissequamente. Anche Giampaolo Dallara la pensa così. Nel presentare la nuova Dallara Academy, costruita a pochi metri dalla fabbrica di Varano de' Melegari, ha ripetuto un concetto simile: ispirarsi ai concorrenti per fare sempre meglio. È stata in fondo la linea guida della sua vita. «Per tutta la vita ho guardato a cosa facevano i miei colleghi. Ho provato ad apprendere quello che di buono c'era dietro certi concetti che a prima vista non mi convincevano». Fa un esempio chiarificatore Dallara per spiegare il principio: «Quando tanti anni fa vidi Forghieri costruire il cambio trasversale per la Ferrari 312 T di Lauda (nel 1975, ndr) mi sono chiesto: Ma chi glielo fa fare? In quel modo c'è un ingranaggio in più. Mi sembrava una complicazione. Poi invece ho capito il vantaggio che portava all'equilibrio dell'intera auto. Ho studiato quel sistema e tanti anni dopo

**VI SPIEGHIAMO  
NEL DETTAGLIO  
TUTTE  
LE MODALITÀ  
OPERATIVE  
DEL'ORGANISMO  
FORTEMENTE  
VOLUTO  
DALL'INGEGNERE  
DALLARA**

di **Alberto Sabbatini**

(nel 1993, ndr) l'ho applicato alla Ferrari 333 Sp che ho costruito su commissione di Maranello. Ed è servito». Dallara non lo dice per umiltà ma quella 333 Sp è stata la Ferrari che ha vinto più gare (56) in rapporto a quelle cui ha partecipato.

La conclusione cui arriva Dallara è: «Non bisogna aver paura di ispirarsi agli altri». Perché le idee innovative arrivano dal di fuori, non dall'interno delle aziende. Probabilmente è questo pensiero che ha spinto Dallara e il suo socio, Andrea Pontremoli, a gettare le basi della Dallara Academy. Per insegnare la cultura automobilistica ai giovani ma anche apprendere dal loro entusiasmo e dalla loro voglia di sperimentare idee nuove. «Ho progettato la Miura a 29 anni - racconta Dallara - e se non fossi stato così giovane non mi sarei preso tutti quei rischi progettuali che alla fine hanno pagato».

Dopo tanti successi Dallara ha deciso di restituire qualcosa al territorio che l'ha allevato. Ecco perché ha investito i risparmi di una vita nella Dallara Academy. È la sua eredità per la piccola vallata parmense dov'è cresciuto. L'Academy è un edificio di cemento, ceramica e alluminio con una enorme insegna "Dallara" gialla che lambisce la provinciale che da Fornovo porta a Varano de' Melegari, dove sorge l'autodromo parmense. È stata progettata

dall'architetto genovese Alfonso Femia. È un luogo che nelle speranze di Dallara dovrà diventare una fucina di idee e cultura in chiave automobilistica. L'Academy è nello stesso tempo un museo (ci sono esposte 20 delle Dallara che hanno fatto la storia e l'ingresso è gratuito), è uno spazio ludico per i giovani appassionati di auto, ma soprattutto è il luogo dove si studierà cultura e scienza automobilistica. La Dallara Academy quindi non è una fabbrica dove nasceranno auto da corsa ma una scuola che insegnerà come costruirle. Qui i giovani studenti che vogliono diventare ingegneri dell'automobile apprenderanno il know how, perché l'Academy è anche una delle sedi del famoso Muner, sigla che sta per "Motorvehicle University of Emilia Romagna". Si tratta di un consorzio nato lo scorso anno per iniziativa di Dallara e dello stesso Pontremoli, che ne è il presidente, che riunisce quattro università tecniche dell'Emilia (Bologna Modena-Reggio, Parma e Ferrara) e le grandi aziende automobilistiche della Motor Valley: da Ferrari, a Lamborghini, a Ducati, Pagani, Toro Rosso, Haas F1, fino alla stessa Dallara. Il Muner dal 24 settembre avvierà un master post laurea in ingegneria dell'automobile per tutti i laureati triennali che vorranno specializzarsi e lavorare in futuro nell'industria auto. Si tratta di corsi biennali aperti ogni anno a 150 studenti di tutto il mondo. Si terranno sia nelle quattro università emiliane, sia presso le aziende motoristiche che aderiscono al Muner. In particolare alla Dallara il corso di laurea

**I CORSI DEL MUNER  
SORPRENDONO  
ANCHE PERCHÉ  
PRESENTANO COSTI  
MOLTO PIÙ BASSI  
CHE ALTROVE**

**ANDREA PONTREMOLI**



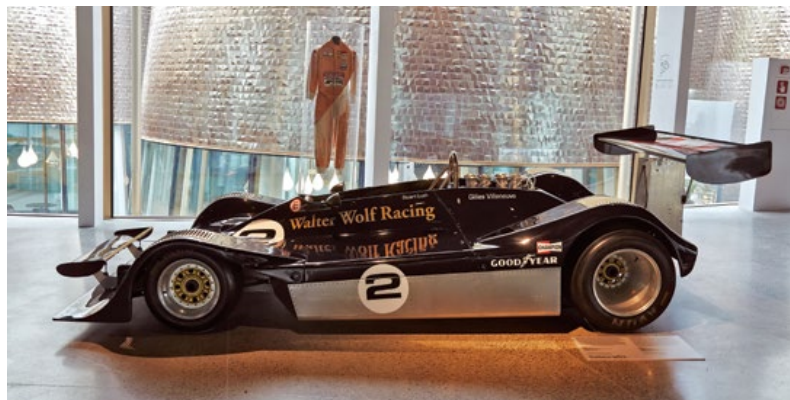
magistrale riguarderà la progettazione dell'automobile da corsa. Alla Ferrari invece si studieranno i motori ad alte prestazioni, alla sede bolognese della Magneti Marelli l'elettronica e i motori elettrici, alla Ducati l'ingegneria del motore e così via. «L'originalità del Muner - spiega Pontremoli, socio di Dallara e amministratore delegato della società parmense - è che non soltanto le aziende forniscono alcuni dei propri ingegneri come docenti per insegnare le proprie tecnologie, ma metteranno anche a disposizione del Muner le proprie strumentazioni d'avanguardia. Nessun'altra università al mondo può permettersi di avere strumenti così sofisticati per addestrare i propri studenti, il Muner sì». Gli studenti insomma potranno usare la galleria



**NELLO SCRIGNO  
DEI CAPOLAVORI**

Dalla Dallara stradale presentata alla fine del 2017, sopra, alla Wolf-Dallara Wd1 del 1977 (ex Talon F.300) che fu condotta da Chris Amon e da Gilles Villeneuve nella Can-Am, sotto. In alto, Andrea Pontremoli, amministratore delegato della Dallara. Nell'altra pagina, l'ingegner Giampaolo, il padre costituente

del vento Dallara, i banchi prova motori di Ferrari, i computer di simulazione di un team F.1 come Toro Rosso e così via. «Un valore aggiunto incredibile» aggiunge Pontremoli. «Tra l'altro ad uno studente il biennio di specializzazione motoristica al Muner costerà infinitamente meno di un master in informatica nella Silicon Valley, per esempio. Quando siamo andati a presentare i corsi del Muner all'università di Stanford, gli americani si sono stupiti dei costi: un master da loro costa 70mila dollari, da noi si pagherà poco più di 3000 euro». E la prospettiva di lavoro è garantita. Il Muner sfornerà 150 ingegneri all'anno mentre soltanto le dieci aziende del consorzio Muner, di ingegneri ne assumono ogni anno ben 500. ●





# Ricordando don Serg

di **Mario Donnini**

**R**icordare don Sergio Mantovani, recentemente scomparso a novantadue anni d'età, significa tornare ai tempi in cui il Motorsport, segnatamente la F.1, negli Anni '50 e '60 veniva definito "Racing Fraternity". E così facendo se ne capiscono, di cose. Perché era una civiltà nella quale si moriva facile ma tutto sommato si campava alla grande. In qualsiasi aspetto della vita, perfino quelli più opposti, tra i quali edonismo e spiritualità, vissuti e praticati allo spasimo come non ci fosse un domani, perché magari un domani per alcuni non v'era davvero. Un buon meccanico che ti preservasse l'incolumità era fondamentale, quanto un sacerdote che, alla peggio, ti salvasse l'anima. In un brodo primordiale in cui potevi incontrare ai box scienziati del cacciavite, geni del regolo, sventole devastanti ovvero avventurieri, dedadentisti romantici, cialtroni di prima fatta, appassionati duri e puri e, sì, perfino un prete. Anzi, momento: IL prete. Bello nero e vero, più appassionato e preparato di un team principal di punta. Perché Don Sergio Mantovani, detto "Don Ruspa" da Enzo Ferrari, per motivi totalmente differenti da quelli animanti i caterpillar salviniiani, un po' come il Drake è sempre stato agitatore, ma più d'anime che di uomini. Non a caso, resta l'unico religioso al mondo che ha rischiato di far saltare un Gp, quasi mezzo secolo prima - è buffo rilevarlo -, di Neil Horan, il prete matto che invase la pista nel Gp di Gran Bretagna 2003. Accadde a Monza 1954, quando don Sergio si presentò tonacato ai box insieme a Fangio, Behra e Moss e le maschere volevano impedirgli l'ingresso. «Se non entra lui, noi non corriamo» - risposero compatti i tre campioni. Non fu solo una presa di posizione, ma un'investitura vera e propria. Da quel giorno don Sergio divenne padre spirituale dei

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



## ERA IL CAPPELLANO DEI PILOTI DI F1

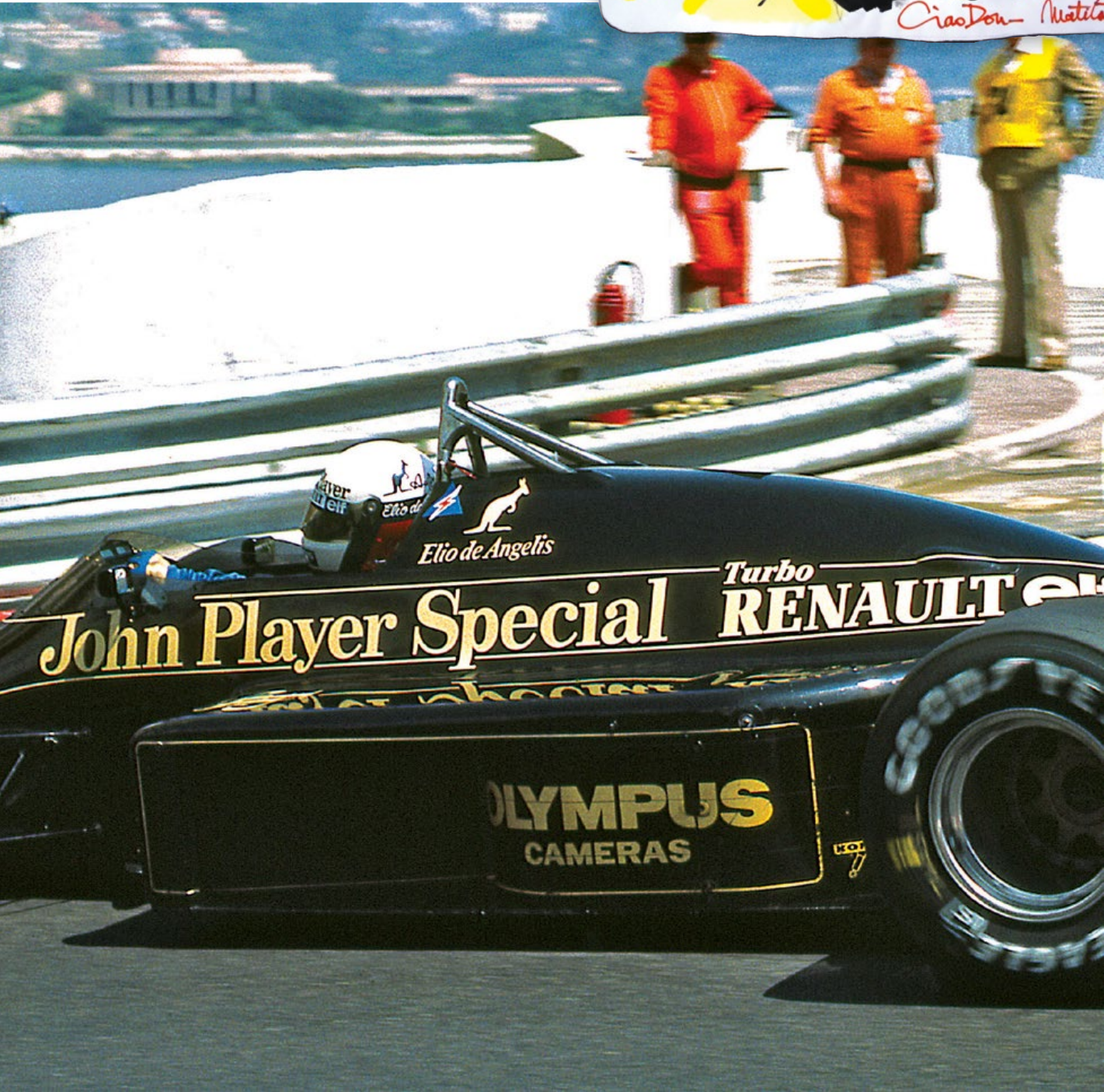
Sopra, don Sergio coi genitori di Roland Ratzenberger in occasione di una messa dedicata al pilota scomparso a Imola 1994. Sotto, con Lapo Elkann e, a destra, Elio De Angelis su Lotus, che fu molto vicino al sacerdote



NELLE CORSE DELLA GOLDEN AGE PARTECIPARE A UN GRAN PREMIO ERA COME ANDARE ALLA GUERRA. E I PILOTI, TALI E QUALI AI MILITARI, AVEVANO UN CAPPELLANO. DON SERGIO MANTOVANI, CHE CI HA LASCIATO DI RECENTE, A 92 ANNI D'ETÀ. RIPERCORRIAMO PENSIERI, PAROLE, OPERE E MISSIONI DI UN GRANDE PERSONAGGIO, ESPRESSIONE DI UN AUTOMOBILISMO CHE PURTROPPO NON C'È PIÙ

# io

È SCOMPARSO A 92 ANNI IL PADRE SPIRITUALE DELLA F1 NEGLI ANNI RUGGENTI. AMICO DI FANGIO, BANDINI E INTIMO DI ENZO FERRARI, CHE L'AVEVA RIBATTEZZATO "DON RUSPA" QUESTA È LA SUA STORIA





←  
piloti per acclamazione, come Carlo Magno fu fatto imperatore.

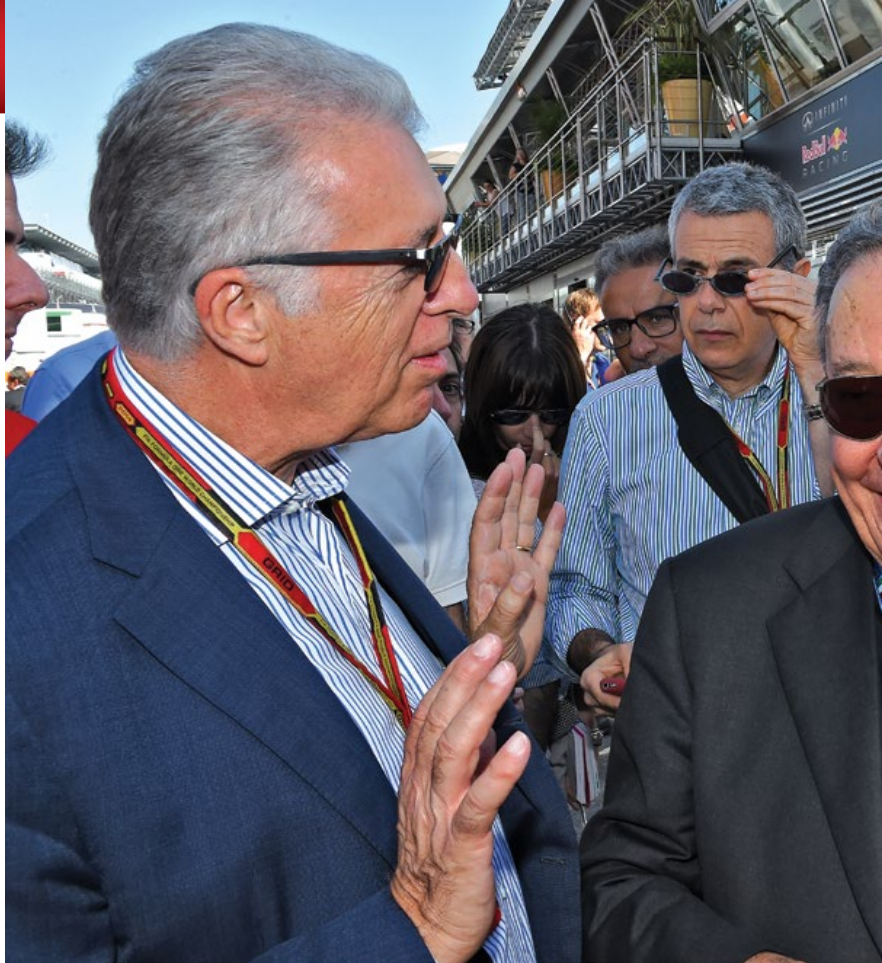
*«L'anno prima ero stato scelto come cappellano della Maserati - ricordava - e, già che c'ero, facevo anche il collaudatore, sfrecciando in prova in pista e sulle strade di tutti i giorni».*

Dal 1954 celebrava messa in occasione del Gp di Monza. E in un pre-griglia di non molti anni fa Felipe Massa gli chiese una benedizione e poi insieme recitarono un'Ave Maria. Parroco amatissimo della Chiesa di Santa Caterina di Modena, si deve a lui l'Ara in memoria dei Piloti - monumento dedicato a tutti coloro che hanno perso la vita correndo -, e anche una scuola materna intitolata ai campioni scomparsi: *«L'inaugurammo il 3 settembre 1961 e vennero Fangio, Moss e von Trips»* - ricordava con una punta d'orgoglio. Ma attenzione, guai considerarlo solo punto di riferimento all'insegna dell'umanità meditativa. Se c'era da spingere sulla tavoletta, don Sergio orzava. E non aveva paura di niente, né del diavolo né dei muri o dei fossi, a duecento all'ora. Tanto che era iscritto come copilota di Behra su Maserati alla Mille Miglia 1957, ma poi non corse. Perché? Lui godeva a spiegarlo, tra pause sapienti e riprese fulminanti *«Jean si infortunò subito prima, tirando una gran botta. Perse tempo a cercare il suo orecchio di plastica, visto che quello vero non lo aveva più, e la partecipazione saltò».*

Fu molto vicino a Lorenzo Bandini, poi ricordato tutti gli anni con una messa in memoria, mentre a tutti gli altri dedicava una celebrazione speciale, ogni 1° maggio. Nel 1970 visse da vicino la tragedia di Jochen Rindt, a Monza: *«Eravamo nello stesso albergo, il sabato delle prove facemmo tardi per alcune foto ricordo con due coppie di sposi, così al circuito Jochen si prese una gran sgridata da Colin Chapman. Quindi andò in qualifica e purtroppo ebbe l'incidente. Dopo rimasi per un'ora accanto a lui».*

#### Quel gesto d'amore per De Angelis

Negli Anni '70 fu vicino a Gilles Villeneuve, ma il suo gesto più bello appartiene agli Anni '80, quando don Sergio si offre come ostaggio in cambio del costruttore rapito Giulio De Angelis - papà del pi-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

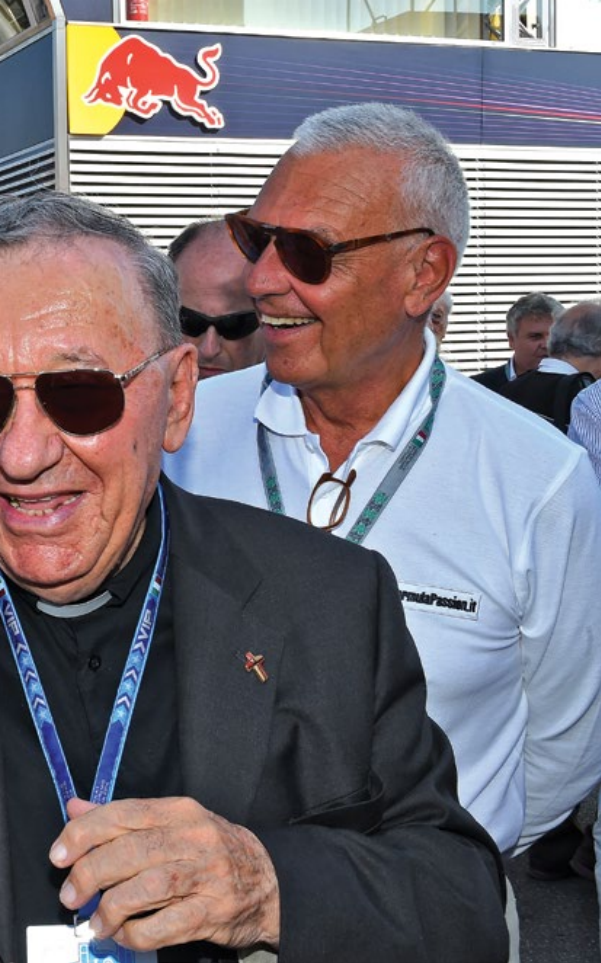


lota Elio -, prigioniero in Sardegna, nei pressi di Orgosolo. Lui la raccontava così: *«Un giorno vedo capitare in parrocchia Giulio, il quale ci regala un bellissimo quadro. Poco tempo dopo vengo a sapere che proprio il papà di Elio, ragazzo col quale avevo uno stupendo rapporto, è stato rapito. Sento di dover far qualcosa. Cosa? Semplice: mi offero al posto suo ai rapitori. L'inizio non è dei migliori, il capobanda mi punta il mitra e dice: "Adesso se non fai il bravo ti ammazzo come un cane". Restai tranquillo e tutto andò bene».*

Con lui si sono confessati molti piloti. Ma era inutile chiedergli il loro peccato più ricorrente... *«Non mi trascini su questo campo, ché non posso parla-*







**HO PROVATO UNA  
F1 MA NON DI ENZO  
FERRARI. LUI DI ME  
AL VOLANTE  
NON SI SAREBBE  
MICA FIDATO**

**DON SERGIO MANTOVANI**

”

### **GRANDE AMICO DELLA FAMIGLIA FERRARI**

**A sinistra, don Sergio nel 2014 a Monza, con Piero Ferrari. Sotto, Fangio, suo grande amico e, in basso, Ayrton con la mamma. Senna era molto stimato dal don, che vediamo, nell'altra pagina, dire messa e, a sinistra, in un momento di pausa, in compagnia di Ezio Zermiani**



re, lo sa bene». E che sarà mai, pensavo fosse la superbia - ribattevo -, e lui: «Una volta uno famoso mi disse: "se tu svelassi le cose che ti ho confidato, in pochi minuti pagheresti tutti i debiti della tua parrocchia"».

### **Il rapporto con Enzo Ferrari**

Con Enzo Ferrari, che rischiò di diventare senatore a vita ma mica santo, don Sergio ebbe un rapporto forte e fantastico: «Gli sono stato vicino per decenni, ha fatto i suoi peccati, come tutti, ma nessuno sa di suoi gesti belli. Una volta morì un suo giovane meccanico e lui in gran segreto fece una donazione in favore della madre. Non posso dire altro».



Okay, ma torniamo ai fatti. A quel giorno in cui provò una monoposto di F1 passando dal confessionale all'abitacolo. Accadde sul circuito di Modena più di mezzo secolo fa, però era una belva del conte Volpi, non del Drake: «Enzo Ferrari non si sarebbe fidato di me, come pilota».

Pure fine tessitore, don Sergio seppe essere. Quando, nell'era ruggente delle corse pericolose, il periodico "Civiltà Cattolica" di padre Pericle scrisse in poche parole che Enzo Ferrari costruiva delle macchine che conducevano alla bara, il Drake andò da lui, inferocito, chiedendogli di fare qualcosa. Fatto sta che ci fu una tumultuosa assemblea all'arcivescovado di Modena alla presenza del vescovo Amici e dell'Abate Clerici, con tanto di successiva chiarificazione e la polemica rientrò. Andate in pace.

### **La leggenda di "Don Ruspa"**

La faccenda del soprannome di "Don Ruspa" vanta anche risvolti architettonici inquieti, a suon di calcinacci sollevati senza starci a pensare troppo su. Diversi anni fa il don aveva fatto buttar giù la vecchia chiesa della sua parrocchia. C'era un vincolo della Soprintendenza alle Belle Arti, ma secondo lui, non a torto per la verità, era pericolante e impediva i lavori della casa di riposo e della nuova canonica. No problem, don Sergio decise di abbatterla. Si beccò 10 mesi e 10 giorni di carcere con la condizionale e da ciò il soprannome di "Don Ruspa". E qui riecchiamo Enzo Ferrari. Il Drake, il giorno della condanna prese il telefono in mano e... «Mi disse che se mi mettevano dentro mi avrebbe fatto avere tutti i giorni colazione, pranzo e cena serviti su di una Ferrari».

### **Commozione per Ayrton**

Anche Ayrton Senna, religiosissimo, è stato uno dei pupilli di don F.1, che di lui raccontava: «A Imola la mattina del 1° maggio 1994, giorno della sua morte, ero lì quando gli chiesero perché fosse così serio e accigliato. Lui rispose: "Lo rivelerò solo dopo la corsa". Purtroppo non ebbe modo di farlo. Ricordo comunque che anni prima Ayrton m'aveva detto con molto orgoglio che cucito dentro la tuta portava un foglio con su scritta questa frase: "Nessuno mi può togliere l'amore che Dio ha per me". Poi ho saputo che è stato il suo testamento spirituale, scritto sopra la sua lapide, a Morumbi».

Il suo tracciato preferito? «Spa, vecchia versione. Roba da uomini veri».

La vita, la morte, il rischio. Solo a parlargliene, lui guardava nel vuoto, a pescare roba buona da un archivio immenso e tutto suo, poi, con lentezza meditata e sapiente, se ne usciva così: «Senta, le racconto una storia. Tanti anni fa il vescovo di Sansepolcro appena nominato mi chiese di accompagnarlo alla prima visita in diocesi. Io ce lo portai con una Maserati. Ovvio, in autostrada andavamo quanto andava la Maserati. A un certo punto il neovescovo terrorizzato mi fa: "Le ho chiesto di portarmi subito a Sansepolcro, non diretto al sepolcro". Eminenza, dov'è il problema? - risposi - se va storto qualcosa, prendiamo una scorciatoia per il paradiso. Lui mise su il muso, io rallentai».

Okay, il discorso si fa semplice, quindi. Vaya con Dios, don, e tieni giù il piede. ●

# Dixon

## pentastellato

VIAGGIO ALLA SCOPERTA DEL CINQUE VOLTE CAMPIONE INDYCAR, NON IL PIÙ IRRESISTIBILE TRA I TALENTI DELLA CATEGORIA, MA DI CERTO IL PIÙ TOSTO E CONSISTENTE

di **Marco Cortesi**

**O**tto decimi. Non è il distacco grazie a cui Scott Dixon è riuscito a vincere il suo quinto titolo, ma è un numero altamente significativo riguardo a come è andato l'appuntamento conclusivo dell'IndyCar Series sul saliscendi di Sonoma. Otto decimi è la differenza tra il giro più veloce del trentottenne neozelandese e quello di Ryan Hunter-Reay, che ha dominato in lungo e in largo la corsa conducendo dall'inizio alla fine con la Dallara numero 28 del team Andretti. Mentre l'americano se ne stava là davanti, apparentemente irraggiungibile, Dixon ha sempre avuto il controllo della situazione, mostrando, come solo i più grandi campioni sanno fare, di poter anche riuscire, all'occorrenza, a superare i limiti suoi e della vettura. E di parecchio. Dixon è stato infatti l'unico pilota in pista a sfondare la barriera del minuto e 20 secondi: quando ha dovuto accelerare il passo, ci è riuscito, e l'ha fatto lanciando un messaggio di chiara superiorità. Ma questo, in realtà, lo si può evincere solo guardando con una mentalità analitica l'esito. A posteriori. In realtà, quanto si è visto in pista ha dipinto una battaglia molto più diretta ed entusiasmante, dove in gioco potevano entrare una quantità enorme di variabili, mettendo a rischio chiun-

que. Quella che si è vista è stata una rincorsa epica. Quando, al primo giro, Alexander Rossi ha commesso un errore che ricorderà per sempre, colpendo la vettura gemella di Marco Andretti, le cose sembravano essersi già risolte. Uno come Dixon, con a disposizione una vettura competitiva, un potenziale di guida straordinario e un avversario sotto di un giro, aveva il titolo in tasca. Ma Rossi, nome italiano ma americanissimo inside, non si è arreso. Refuse to lose si dice negli USA, rifiuta di perdere. Così, ha dato il cento per cento, regalando una pagina di motorsport che forse non rimarrà nella storia, in quanto non arrivata a compimento, ma a suo modo memorabile. A Sonoma Rossi si è rivelato al mondo come futuro punto di riferimento della categoria. E' tornato in qualche modo ai box, sotto di un giro, con l'ala anteriore danneggiata e una gomma KO e, mentre tornava in pista, i telecronisti americani spiegavano che sa-



### CINQUINA RICCA DI FASCINO E ALLURE

Scott Dixon in compagnia di Chip Ganassi mostrano il segno cinque, a sottolineare il numero dei titoli raggiunto dopo il finale del campionato Indycar 2018





rebbe stata necessaria una rimonta alla Alex Zanardi per riuscire nell'impresa. Rossi si è rifiutato di perdere. Con grinta e controllo dei nervi, ha gestito il carburante nelle primissime fasi, e poi, arrivato al momento in cui la strategia quadrava, ha messo il turbo, andandosi a sdoppiare, senza safety-car o altro, di forza, contro un Dixon che non lo vedeva più come un pericolo ed un Hunter-Reay non interessato ad ostacolarlo. Poi, in occasione del secondo pit-stop, ha anticipato il più possibile la sosta attendendo che qualcosa accadesse. La divinità delle corse non ci ha messo molto ad accogliere la preghiera: la macchina di Graham Rahal che si ammutolisce, con la batteria KO, ed una nuova safety-car. A metà gara, Rossi si è trovato in coda al gruppo, con quattro Firestone morbide quasi nuove e il coltello tra i denti. Prima un rivale, poi l'altro, sorpassati senza pensarci due volte, di puro istinto, con la macchina che scappava da tutte le parti. Alla fine, non è andata, e Rossi ha dovuto mollare, restando quasi senza carburante. Ma per quei 20 giri il tempo si è fermato, riportando alle grandi battaglie che hanno fatto la storia. Come detto, molti sotto sotto sapevano che un ribaltamento di fronte non sarebbe mai stato possibile. Rossi è arrivato a meno di 10 secondi in linea d'aria da Dixon, con solo due vetture davanti. Ma il rivale aveva il controllo: quando Will Power gli si è fatto sotto, a sua volta incalzato dal compagno di colori Simon Pagenaud, Dixon ha riguadagnato subito terreno. Questo è esattamente il motivo per cui viene soprannominato "Ice

Man". Sapeva già che il rivale non sarebbe riuscito ad arrivare al traguardo tenendo un ritmo così alto.

#### Dixon sulle tracce di Foyt

Il resto è storia. Dixon è diventato il secondo pilota di sempre dopo AJ Foyt per numero di titoli vinti, cinque contro i sette del leggendario texano. Con ancora almeno tre anni nella categoria, punta senza mezzi termini ad eguagliare il record. A suo nome ci sono anche 44 vittorie, solo otto in meno rispetto a Mario Andretti e 23 meno di Foyt. Battere un numero così alto non sarà facile, con l'alternanza che l'IndyCar ha regalato di recente, ma il grande "piedone" è lì a un passo. Si è già detto tutto delle qualità del pilota. Rossi stesso ha identificato Dixon come il modello di che tutti dovrebbero seguire: un campione di versatilità, doti fisiche, mentali e tecniche. Dixon è riuscito a sopperire anche a quello che di fatto era il più grande vantaggio di Rossi: quello di avere un team competitivo in grado di sottrarre punti all'avversario. Cosa che è puntualmente successa con Hunter-Reay, anche se non è bastato. Viceversa, il povero Ed Jones "secondo" di Ganassi, non è mai stato in partita, non riuscendo mai, a partire dall'appuntamento al Texas Motor Speedway dello scorso giugno, a finire una gara più avanti dell'ottavo posto. Il portacolori degli Emirati nulla ha potuto per contenere la rimonta di Rossi, al quale ha lasciato la porta aperta. Per l'anno prossimo, il discorso cambierà con l'arrivo già semi-confermato del velocissimo Felix Rosenqvist:

anche Ganassi, dopo Penske e Andretti, vuole investire su un grande talento per il proprio domani.

#### Team e programmazione

Programmare a lungo termine per Chip Ganassi è indispensabile, perché delle tre grandi squadre del campionato, nonostante sia riuscita nuovamente a vincere il titolo, la sua è quella che ha impressionato di meno. Di fatto, si è trattato di un monologo di Dixon, che si è preso sulle spalle la scuderia, ed è risultato decisivo anche per l'assenza di errori o ritiri. Da diverse stagioni, la squadra ha inizi difficili, e in particolare nelle prime gare fa fatica a tenere il passo. Anche il 2018 non ha rappresentato un'eccezione. Il fatto di avere meno piloti per provare durante l'inverno può fare la differenza? Forse, ma anche l'aver puntato su Jones non ha aiutato. Pilota decoroso, non è forse (ancora) da top-team, e questo è sicuramente un limite specie quando si hanno solo due auto. E' sembrato quasi un "corpo estraneo" e, nei rari exploit, ha portato via a Dixon più punti di quanti non ne abbia tolti agli avversari. Attualmente, Ganassi è al terzo posto tra le compagini più vincenti di sempre e scavalcherà a brevissimo anche lo storico Newman-Haas Racing. Ma deve fare di più perché, per quanto straordinario, Dixon è un bipede umano, e non potrà durare per sempre. Dopo la ventata di novità portata da Robert Wickens, ventata purtroppo arrestatasi drammaticamente con l'incidente di Pocono, i piloti in arrivo dall'Europa hanno ritrovato slancio. Per converso, Penske e Andretti hanno affrontato l'annata e si preparano per l'inverno con delle buone certezze. Josef Newgarden, vincitore del titolo lo scorso anno, non è stato incisivo come nel 2017, ma è stato compensato al meglio da Will Power. L'australiano ha vinto tre volte, conquistando la corsa che vale una stagione, la 500 Miglia di Indianapolis, e solo per i numerosi ritiri non è stato in grado di dire la sua per il titolo. Tuttavia, è sempre stato tra i più veloci e basterebbe un po' più di continuità - da sempre il suo tallone d'Achille - per fare la differenza in ogni circostanza. Per converso, Pagnaud ha avuto molte difficoltà, ma ha già dimostrato di saper lottare per il successo, centrato nel 2016. Sul finale della stagione si è visto con un po' più di costanza nelle posizioni di vertice. Da Andretti, oltre a Rossi c'è stata la novità Zach Veach, arrivato in quasi in punta di piedi ma migliorato molto nelle fasi finali della stagione. Andretti, al momento, si sta muovendo bene sulla scena giovanile, tentando di stabilire un flusso continuo di ragazzi promettenti. In più, il team è stato costante su tutte le tipologie di circuito, cosa che in passato era mancata: la testimonianza sono i successi di Rossi su ovale, stradale e cittadino. Da non dimenticare anche l'eccellente prova di Hunter-Reay, che oltre ad andar forte, quando ha visto le sue speranze di titolo svanire, si è trasformato in un grande uomo-squadra, mettendo da parte l'orgoglio.

#### Serie in netta crescita

Che l'IndyCar sia in crescita è stato detto e ridetto, così come sono stati fatti più volte confronti con la Nascar, sempre predominante nei numeri ma per



#### PROTAGONISTI DI GRAN CLASSE

Sopra Ryan Hunter-Reay schierato dall'equipe di Michael Andretti. In basso Josef Newgarden del team Penske in lotta con Sebastien Bourdain, più a destra, del team Coyne

molti altri versi in caduta. L'interazione tra le due serie, proposte sullo stesso canale, si è vista anche nella finalissima di Sonoma, la cui partenza è stata fatta slittare per permettere ai piloti stockcar di completare l'appuntamento di Las Vegas. Sul tracciato del Nevada le cose sono andate molto per le lunghe, ed è accaduta una cosa forse prima impensabile: la regia ha staccato per mostrare l'IndyCar, che ha proposto una partenza piuttosto movimentata, prima di tornare sul finale della Nascar. La mossa in realtà non ha soddisfatto i tifosi





di nessuna delle due categorie, ma ha rappresentato uno spartiacque. Quando è stato annunciato che entrambe le serie sarebbero finite sullo stesso network, c'erano stati dubbi da parte di chi pensava che l'IndyCar sarebbe stata considerata di "serie B". In un certo senso, è la verità, ma Comcast sembra aver capito il potenziale qualitativo delle ruote scoperte USA, in particolare con la nuova vettura, bella e spettacolare. Nel frattempo, ci sono un bel po' di interrogativi da sciogliere. L'IndyCar non ha ancora annunciato un "title sponsor" dopo la per-

**IL SIGNOR ROSSI  
SEMPRE PIU' BRAVO**  
Sopra, Alexander Rossi, allevato in F.1 e poi germogliato non solo nella Indy 500 ma anche nella Indycar. Sotto, l'intramontabile testimonial di sempre, Mario Andretti leggenda vivente delle corse

di del colosso della telefonia mobile Verizon, e anche uno degli eventi di più alto rilievo, il Grand Prix di Long Beach, ha dovuto rinunciare alla partnership di lunghissima durata con Toyota. Infine, c'è stato l'addio di Mazda, che ha abbandonato la propria sponsorizzazione delle categorie addestrative, sponsorizzazione che permetteva di coprire, almeno in parte, anche i cospicui bonus in denaro per i vincitori di USF2000, ProMazda e Indy Lights. Guardando ai bilanci, in termini di spettatori, quasi tutte le gare del 2018 hanno marcato progressi, e il ritorno a Portland ha portato in pista oltre 60.000 appassionati. Spicca anche il record a Long Beach, dove si sono superate le 180.000 presenze. In televisione la situazione è più complicata, con la Indy 500 che ha perso terreno, ma meno rispetto ai rivali diretti. Dopotutto, anche lo sport del motore subisce i colpi assestati dalle numerose alternative nel mondo digitale. Ci sono però stati anche buoni segnali, e per il 2019 l'obiettivo è quello di "attaccare" le due categorie di supporto Nascar, Xfinity Series e Truck Series. Il CEO Mark Miles è apparso ottimista, e crede nelle decisioni prese, a partire da quella di spostare la finale 2019 da Sonoma ad una pista leggendaria come Laguna Seca. Oltre che sulle sponsorizzazioni e sugli spettatori, la sfida sarà quella di trovare un nuovo costruttore per i motori. Al centro dei rumor c'è l'Alfa Romeo, che già nelle prime fasi della nuova era turbo era sembrata interessata, ma si parla anche di KIA, dato che i coreani stanno puntando molto a trovare un risvolto sportivo ai loro prodotti. Con ogni probabilità, chiunque voglia entrare lo farà nel 2021, quando le regole cambieranno e ci sarà la possibilità di... soffrire meno per recuperare il gap con i rivali da tempo al via della serie, Honda e Chevrolet. ●



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Schumacher; 2. Shwartzman; 3. Palou. Gara-2: 1. Schumacher; 2. Armstrong; 3. Shwartzman. Gara-3: 1. Shwartzman; 2. Schumacher; 3. Aberdein.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Schumacher si prende la vetta

**SPIELBERG** - Il penultimo atto stagionale della terza serie continentale è stato teatro del sorpasso di Mick Schumacher ai danni di Daniel Ticktum al vertice della graduatoria di campionato. Al diciannovenne pilota tedesco del team Prema, che nella regione della Stiria ha colto due successi e una piazza d'onore, è bastato conquistare il gradino più alto del podio nella prima manche per portare a compimento la rincorsa nei confronti del rivale britannico che porta i colori della Red Bull e aveva monopolizzato la prima parte della stagione. Nulla come i numeri può descrivere le dimensioni dell'impresa compiuta dal teenager figlio d'arte. Dopo le prime due corse in programma a Spa-Francorchamps, che alla fine dello scorso mese di luglio ha ospitato la quinta prova stagionale, il driver tedesco occupava la decima posizione nella classifica generale, con ben sessantasette lunghezze da colmare dal pilota londinese schierato dalla Motopark Academy, ed era ultimo in graduatoria tra i cinque alfieri della scuderia vicentina. Gli otto successi colti nelle successive dodici gare, cinque dei quali in sequenza, hanno consentito a Mick Schumacher di annullare lo svantaggio e compiere un break che potrebbe essere decisivo nel definire le sorti della stagione. Sono ben quarantanove i punti che alla vigilia dell'appuntamento conclusivo della stagione di Hockenheim separano di due pretendenti al titolo. La rimonta del teenager tedesco è frutto di prestazioni sempre più convincenti sin dalle qualifiche, che vedono spesso il portacolori del Team Prema dettare legge. Mick si è assicurato la par-

**CON 2 VITTORIE  
E UN 2° POSTO  
MICK PASSA A  
CONDURRE. ORA  
HA 49 PUNTI SU  
TICKTUM QUANDO  
MANCA UN  
ROUND ALLA FINE**

di **Alessandro  
Gargantini**

tenza dalla prima posizione in griglia in tutte le corse previste Spielberg e non si è fatto intimidire dalle mutevoli condizioni meteo che hanno costretto i protagonisti della serie schierarsi per il via della corsa del sabato su pista bagnata. Mick si trova è al massimo della forma sia dal punto di vista tecnico che mentale: le sue prestazioni in crescita hanno mandato in crisi lo stesso Ticktum, che nell'ultimo round stagionale si è fatto recuperare cinquanta-due punti dal rivale, collezionando soltanto un ottavo ed un quarto posto. Nella seconda manche, il pilota di Helmut Marko è stato costretto al ritiro a seguito di una collisione con Sascha Fenestraz e Jehan Daruvala. Ticktum ha anche perso il ruolo di punto di riferimento in seno alla Motopark, dove viene spesso sopravanzato da Juri Vips o dal roo-





### SCHWARTZMAN A SEGNO IN GARA-3

Ancora vittorie a raffica per Mick Schumacher che quando manca un solo appuntamento alla conclusione del campionato vanta 49 punti di vantaggio su Ticktum. Sopra Schwartzman, che ha conquistato la vittoria in gara-3



kie sudafricano Jonathan Aberdein. Il terzo vincitore di Spielberg è stato il rookie della Prema Racing che porta i colori del Ferrari Driver Academy Robert Schwartzman, che nella corsa conclusiva ha superato Mick Schumacher allo start e ha mantenuto il comando della manche sino al termine. Il diciannovenne pilota di San Pietroburgo, terzo nell'europeo di Formula Renault nella passata stagione, ha collezionato in Stiria anche un secondo e un terzo posto. La terza forza nella graduatoria di campionato, Marcus Armstrong, ha invece inannellato un secondo, un quarto ed un quinto posto. In un fine settimana che ha visto i suoi portacolori aggiudicarsi tutte e tre le corse, il Team Prema si è aggiudicato con una corsa d'anticipo la graduatoria riservata alle squadre. ●



A destra, Schumacher sul podio di Spielberg per la vittoria in gara uno dove ha messo alle sue spalle Schwartzman e Palou e il tecnico della Prema Solms



## Mick recupero da campione

OTTO VITTORIE NELLE ULTIME DODICI GARE COSÌ IL TEDESCO HA PRESO IL COMANDO DEL CAMPIONATO. I POSSIBILI SCENARI FUTURI

**O**tto vittorie nelle ultime dodici gare hanno proiettato Mick Schumacher al vertice della graduatoria di campionato, forte di un cospicuo vantaggio di ben quarantanove punti che sulla carta gli fornisce ampie chances di portarsi a casa il titolo. Scaramanzia a parte, si tratterebbe di un risultato più che legittimo considerando le performance del pilota del Team Prema, che ora sta valutando diverse possibilità in merito alla prossima stagione. Il teenager tedesco è l'uomo del momento e rappresenta la miglior espressione di questa edizione della terza serie continentale. Sulla scia dei recenti risultati, c'è chi vede Mick già pronto per compiere subito il balzo verso la Formula Uno e ricorda che, in tempi recenti, Max Verstappen e Lance Stroll non siano passati dalla Formula 2 dopo essere stati protagonisti nella terza se-

rie. Mick, secondo nella Formula 4 italiana e tedesca nel 2016, avrebbe il punteggio necessario sulla super licenza per approdare nella massima serie. In aggiunta, alla massima categoria darebbe un impulso molto forte l'approdo di un nuovo Schumacher. Ma è giusto che Mick non bruci le tappe, perché ha dimostrato di essere imbattibile soltanto quando ha la massima fiducia in se stesso e nella monoposto che ha a disposizione.

Soltanto quattro mesi fa, in pochi avrebbero scommesso che Mick quest'anno sarebbe stato in lizza per il titolo. E' probabilmente auspicabile che il teenager tedesco prosegua nella sua carriera in base ai suoi parametri, lontano da pressioni esterne che potrebbero solo essere controproducenti. E che approdi nella massima serie quando si sentirà realmente pronto. ●



# Rast un'altra doppietta

RENÉ CONQUISTA ENTRAMBE LE GARE E SI PORTA A TRENTA PUNTI DALLA VETTA DELLA CLASSIFICA DOVE CONTINUA A COMANDARE DI RESTA

di Alessandro Gargantini



**SPIELBERG** - René Rast ci ha davvero preso gusto! Con un convincente doppio successo, che ricalca il risultato del precedente appuntamento del Nurburgring, il trentunenne pilota tedesco dell'Audi ha rinforzato la terza posizione nella graduatoria di campionato portandosi a trenta punti di distacco dal capoclassifica Paul di Resta, che sul circuito ubicato sul saliscendi della regione della Stiria ha colto due quarti posti. Secondo nella graduatoria di campionato, distaccato soltanto quattro lunghezze dal team mate della Mercedes, si conferma Gary Paffett, coinvolto in un incidente al via della prima manche che gli ha impedito di andare oltre la decima posizione e ottimo terzo in quella conclusiva. Ancora una volta, come tradizione della categoria, il campionato sarà dunque deciso nella "Grosse Finale" di Hockenheim prevista a metà ottobre.

Mentre il primo successo colto dal pilota di Dieter Gass al Red Bull Ring è stato agevolato da un errore del leader della corsa Daniel Juncadella in regime di safety-car, la corsa della domenica ha premiato una convincente rimonta che ha portato il pilota tedesco dall'ottava posizione in gri-

glia al quinto successo stagionale, il quarto consecutivo. In entrambe le vittorie di René Rast il gioco di squadra Audi ha certamente avuto una fondamentale importanza.

Nella prima manche, dopo aver dominato le qualifiche sul bagnato, Daniel Juncadella stava imponendo la propria legge anche in gara. Un intervento della safety-car ha però rovinato i piani del pilota dell'AMG sul finale. Quando la vettura staffetta è rientrata nella corsia box, il driver spagnolo ha confuso il punto di restart e ha accelerato in anticipo. In sede di briefing, gli steward avevano più volte spiegato la procedura e, per questo motivo, non hanno fatto sconti al driver di Ulli Fritz penalizzandolo di trenta secondi. Da un sicuro successo Mercedes si è quindi passati a una parata

Audi, con Mike Rockenfeller e Nico Mueller abilissimi nel cedere il passo in vista del traguardo a René Rast, terzo in graduatoria di campionato e migliore tra i piloti di Dieter Ullrich. Il fatto curioso è che ai due piloti della Casa di Ingolstadt non sono stati impartiti ordini di squadra, perché la radio non è attiva nel DTM se non in circostanze particolari. In periodo nel quale si parla spesso di ordini di squadra e dell'opportunità di impartirli in certe fasi di gara, il pilota Audi hanno dato prova di buon senso e intelligenza. «Non ho dato alcun ordine, anche perché nel DTM è impossibile farlo, non avendo la radio! - ha spiegato nel dopo gara il boss Audi Dieter Gass - I miei ragazzi hanno avuto la reattività necessaria per comprendere la situazione e agito nell'interesse della squa-

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rast; 2. Rockenfeller; 3. Mueller. Gara-2: 1. Rast; 2. Mueller; 3. Paffett.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





Spielberg  
-23.09.2018



dra, senza sapere che Juncadella sarebbe stato squalificato». Il successo di Rast nella manche della domenica è il risultato di un ottimo primo giro, nel quale il pilota tedesco è risalito dall'ottavo al quarto posto, e di un perfetto undercut che ha consentito al pilota dell'Audi di sopravanzare Di Resta e Paffett. Il due volte campione inglese ha anche perso alcuni secondi a causa di un problema di serraggio. Come nella prima frazione, sul finale di gara Nico Mueller ha fatto gioco di squadra cedendo il passo a Rast. Edoardo Mortara ha colto un decimo posto nella seconda manche dopo essere stato spinto fuori pista da Timo Glock. Nella manche del sabato il pilota italiano della Mercedes era stato penalizzato di dieci secondi per una manovra simile. ●



Per Rast, a sinistra, in Austria è arrivata una doppietta. In gara-1 ha messo alle sue spalle Juncadella e Mueller, in basso a sinistra. Sotto, corpo a corpo tra Paffett (3° in gara-2) e il leader della serie Paul Di Resta



## Ogier esperienza da ripetere ancora

IL CINQUE VOLTE IRIDATO RALLY HA DEBUTTATO NELLA SERIE CON UNA MERCEDES: «MI SONO DIVERTITO TANTISSIMO»

**P**er un cinque volte campione del mondo rally come Sebastien Ogier ne è valsa certamente la pena fare una deroga regolamentare e, nonostante il campionato sia arrivato all'penultimo atto, Audi e Bmw hanno concesso alla Mercedes la possibilità di schierare il trentaquattrenne pilota di Gap. L'esperienza in pista del campione transalpino si limitava a pochissime uscite, tra le quali un paio di corse nella F4 francese disputate a Le Castellet nel 2011, quando Ogier chiuse al quinto posto entrambe le frazioni dominate da un certo Pierre Gasly. A Spielberg, il pilota schierato da Ulli Fritz aveva alle spalle soltanto una sessione di test a Vallelunga.

«Sì, sul circuito alle porte di Roma ho

percorso circa duecento giri, con condizioni climatiche completamente diverse. Sono passato dai quaranta gradi di Vallelunga ai nove del Red Bull Ring – ha raccontato Ogier – In qualifica, sul bagnato, sono andato un po' in crisi. Nella prima manche, dopo il cambio gomme, ho trovato in solido ritmo e ho lottato con gli specialisti di questa bellissima categoria, chiudendo undicesimo. Nella seconda mi ha rallentato l'olio che la vettura di Farfus che mi ha imbrattato il parabrezza».

Per Sebastien, abituato a correre da solo, non è stato un grosso problema ritrovarsi in un gruppone di diciannove vetture. «Si pensa che correre in mischia sia il peggior incubo per un ralista, ma non è così. Io mi sono divertito tantissimo e non vi nascondo che sarebbe bellissimo ripetere quest'avventura. Ora il mio obiettivo è migliorare la mia terza posizione nel Wrc!». ●

Sebastien Ogier e Gerhard Berger nel paddock di Spielberg: il ralista francese ha chiuso gara-1 all'11° posto e gara-2 16°



# G-Drive chiude i giochi

**G-Drive campione** con una gara di anticipo, al termine di una 6 Ore di Spa dove la pioggia ha rimescolato le carte portando al team russo al peggior risultato stagionale, ma anche alla certezza del titolo. Le qualifiche avevano confermato la superiorità della squadra Arancio, con Vergne capace di strappare la pole a Albuquerque nel giro finale ed aggiungere così un ulteriore tassello in classifica, che saliva a +35 sulla Racing Engineering. Sulla #26 era poi Pizzitola a prendere il via della gara, partita dietro la safety car e con 1h45' di anticipo sul programma causa condizioni meteo in peggioramento. Il francese mostrava però qualche incertezza sul bagnato e dopo un'uscita alla Rivage lasciava il volante a Vergne ed il comando a Hanson sulla Ligier United #22. JEV si ritrovava così costretto a rimontare e finiva per mandare in testa coda la Porsche di Ried, che alla Bus Stop centrava Cullen sulla Oreca Rebellion. Dopo circa 1h40' rientrava quindi la safety car (prima era uscita per un incidente di Lahaye) e di fatto non si correva più, con la pioggia che aumentava e l'esposizione della bandiera rossa che diventava a scacchi dopo 2h20' e soli 40 giri completati, sancendo la prima vittoria stagionale di Hanson-Albuquerque, con 2° la Dragonspeed di Hanley-Hedman-Lapierre e 3° l'altra Ligier di Stewens-Canal-Buret. Il punteggio dimezzato con-

**NEL WEEK END PIÙ DIFFICILE LA SQUADRA ARANCIO CON UNA GARA D'ANTICIPO CONQUISTA IL TITOLO. IN BELGIO VINCONO HANSON E ALBUQUERQUE**

di [Diego Fundarò](#)

segnava quindi il titolo piloti a Rusinov e Pizzitola, mentre a Vergne mancano i punti persi al Castellet per via della concomitanza con la Formula E.

Il 10° posto non rende merito a Villorba ed al trio Laccorriere-Sernagiotto-Nasr, con il brasiliano risalito addirittura 2° prima di cedere il volante al pilota trevigiano durante la 2° e ultima safety car: se fosse uscita qualche minuto prima avrebbe regalato alla squadra italiana un risultato che, seppur non rispecchi l'attuale valore della Dallara P217, avrebbe dato un nuovo slancio ad una stagione finora avara con la squadra tricolore.

Se Villorba non è stata fortunata, è toccato a Ebimotors far suonare l'Inno di Mameli nelle Ardenne, con il primo centro in LmGte di Babini-Pera-Curtis sulla 911 Rsr #80. Il team di Enrico Borghi sta portando al termine una prima stagione in Elms a suon di risultati, con 3 podi iniziali ed un bel 5° posto di categoria a le Mans. La vittoria a Spa è la ciliegina sulla torta ed è in larga misura dovuta al talento di Riccardo Pera, già capace di una grande pole a Monza e spettacolare sul bagnato di Spa, dove ha preso subito il comando ed ha scavato un vantaggio poi rivelatosi determinante: "La gara è stata dura - ha poi detto il diciannovenne lucchese - ma sono subito riuscito ad andare in testa e mi sono proprio divertito a guidare sul bagnato, riuscendo

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Hanson-Albuquerque (Ligier JSP217-Gibson); 2. Hedman-Hanley-Lapierre (Oreca 07-Gibson); 3. Buret-Canal-Stevens (Ligier JSP217-Gibson).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# LMPH2G esce allo scoperto

SU I VELI SULLA VETTURA ALIMENTATA AD IDROGENO SVILUPPATA DA GREEN GT. L'OBIETTIVO È UNA CATEGORIA A ZERO EMISSIONI DAL 2024

**L'**Acqua guarda al futuro ed in questa ottica è stata scelta Spa per la prima mondiale di una vettura da corsa alimentata a Idrogeno, la LMPH2G sviluppata da Green GT, già nel 2012 su questa strada che doveva portare al Garage 56 della 24 Ore di Le Mans 2013, ma il cui programma abortì dopo alcuni test condotti da Christian Pescatori. L'obbiettivo è una categoria di vetture a

zero emissioni al via della 24 Ore 2024. Nata sulla base di una LmP3, la Green Gt ha 4 motori elettrici che agiscono sull'asse posteriore, trasmissione a rapporto unico e sistema di recupero energia in frenata. I motori sono alimentati da un modulo che trasforma l'energia prodotta dall'Idrogeno (8.6 kg stoccati ad una pressione di 700 atmosfere in 3 serbatoi) e dall'Ossigeno presente nell'aria; un compressore ed un umidificatore

## PRONTO L'ELMS 2019

8-9 aprile	Test Ufficiali Le Castellet
14 aprile	4 Ore Le Castellet
12 maggio	4 Ore di Monza
21 luglio	4 Ore di Barcellona
31 agosto	4 Ore di Silverstone
22 settembre	4 Ore di Spa
27 ottobre	4 Ore di Portimao (da confermare)

regolano la quantità di Ossigeno necessaria ed un sistema di scarico rimette nell'atmosfera il vapore acqueo prodotto. In pista per un giro dimostrativo con al volante il 4 volte vincitore a Le Mans Yannick Dalmas, la vettura è solo al primo stadio di sviluppo, ma rappresenta una vera svolta epocale.

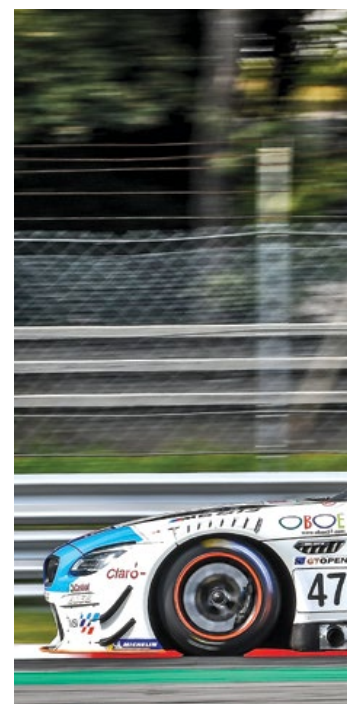
Guardando al futuro più prossimo, è stato anche svelato il calendario Elms 2019, dove Barcellona prenderà il posto di Zeltweg. ●

ad accumulare 40" di vantaggio. Poi è arrivata l'interruzione che ci ha assicurato la vittoria. Ma credo sia meritata".

A podio anche l'altra Porsche Proton di Roda-Roda-Cairolì, sempre più leader di campionato dopo anche il punto della pole segnata dal comasco, mentre al 2° posto ha chiuso la Ferrari Spirit of Race di Cameron-Griffin-Scott. ●

Il week end di Spa dell'Elms è stato caratterizzato dalla pioggia. Sopra la G-Drive che si è aggiudicata la serie. A destra la LMPH2G, sviluppata da Green GT





# Finalissima a Barcellona

**IN BRIANZA UN FINE SETTIMANA CALDISSIMO: MAC RESTA LEADER PER 3 PUNTI DOPO LA VITTORIA IN GARA-2 CON PIER GUIDI. LA PRIMA SFIDA A RUEDA-SARAVIA. MONTMELÒ DECISIVA**

di [Alfredo Filippone](#)

**M**ONZA - È stato un weekend caldissimo, quello di Monza, sotto tutti gli aspetti. Dalla pista brianzola si riparte con una situazione già vista spesso nel Gt Open: il titolo si deciderà nella finalissima di Barcellona, ancora una volta apertissima. Mikkel Mac, l'alfiere del Luzich Racing e della Ferrari, rimane leader, per 3 punticini, ma che fatica! La vittoria in Gara-2, insieme all'efficientissimo Alessandro Pier Guidi, lo ha rilanciato in extremis, ma i rivali diretti, Fran Rueda e Andrés Saravia,

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rueda-Saravia; 2. Di Amato-Montermini; 3. Agostini-Breukers. Gara-2: 1. Pier Guidi-Mac; 2. Rueda-Saravia; 3. Venturini-Mul.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



con la Bmw del Teo Martín, han fatto sudare freddo tutto il clan ferrarista. La vettura tedesca, quasi dispersa nelle qualifiche di gara-1 (partita con un poker di piloti azzurri nelle prime due file, con Di Amato grande poleman davanti ai 'torelli' Venturini, Agostini e Gattuso), ma è uscita fuori perentoriamente nel corso della gara, andando a vincere davanti alla Ferrari di Di Amato-Montermini. Con Mac-Pier Guidi solo quinti, al sabato sera c'era parità assoluta di punti e di vittorie fra Mac e Rueda-Saravia, in realtà primi perché detentori di migliori piazzamenti.

Domenica, un Rueda in grande forma ha creato ulteriore spavento, andando a cogliere la pole davanti a Pier Guidi («ho imparato i segreti di Monza da Farfus quando corse con noi lo scorso anno», ammetteva il giovane spagnolo), ma in gara, con un handicap minore, Pier Guidi e Mac hanno gestito le cose con calma e colto il quarto successo stagionale, davanti ai rivali diretti. Terzi, Giovanni Venturini e Jeroen Mul, con la Lamborghini dell'Imperiale Racing, che si mantengono in lizza per la lotta finale, ma staccati ormai di 25 lunghezze. Hanno pagato soprattutto l'inopinato ritiro in gara-1, per un inconveniente alla pressione della benzina. Le Huracán verdi sono state ancora una volta sfortunate, con Riccardo Agostini-Rik Breukers terzi in una gara-1 dove potevano sperare di più, se non fossero stati mandati in testacoda (ancora una volta!) alla prima curva (stavolta colpiti da Loris Spinelli, molto in vista al debutto con una delle due Huracán del Target Racing, e quarto in gara-2 insieme a Di Folco), vedendosi costretti ad una gara in rimonta. Per l'Imperiale la consolazione del primo successo in Pro-Am, in gara-2, con Raffaele Giammaria e Jia-tong Liang. I chiave azzurra, nuova bella prestazione per l'Huracán dell'Ombra Racing, quarta in gara-1, ma ritardata da un guasto la domenica, con Stefano Gattuso per l'occasione fianco di Damia-



# Pareja lancia l'Open Cup

SI TRATTA DI UNA NUOVA SERIE INDIPENDENTE DALL'INTERNATIONAL GT OPEN CHE CONTINUERÀ A USARE SOLO VETTURE GT3

**I**l Gt Open è nato a Monza, nel 2006, e nella pista lombarda, la Gt Sport ha tenuto a presentare il suo nuovo progetto, la Gt Open Cup, che scatterà nel 2019, con la partnership di Michelin. Si tratta di una nuova serie, completamente indipendente dall'International Gt Open (che continuerà ad usare solo vetture Gt3), mirata agli equipaggi Pro-Am e Am e aperta alle vetture "un gradino sotto le Gt3", con il gap prestazionale rispetto alle cugine più grandi valutato in 5-6 secondi al giro. In pratica, vetture provenienti dai trofei monomarca (come Ferrari 488 Challenge, Huracán SuperTrofeo, Porsche Carrera Cup) o Gt4 in origine, debitamente livellate con una BoP che la Gt Sport sta finalizzando. «Nel mercato delle gare Gt, c'è richiesta per serie che offrano alte prestazioni, competitività ed emozioni a costi più ragionevoli - spiega Jesus Pareja - e noi possiamo offrire la piattaforma già esistente dei nostri eventi, con piste di altissimo livello». Sei gli appuntamenti della Cup per il 2019, cioè tutti quelli del Gt Open meno l'Ungheria. ●

## LE DATE GT OPEN CUP

28 aprile	Paul Ricard
26 maggio	Hockenheim
23 giugno	Spa
7 luglio	Hungaroring
8 settembre	Silverstone
22 settembre	Barcellona
13 ottobre	Monza



**Sulla pista di Monza Rueda-Saravia e Mac Pier Guidi si sono divisi le vittorie. La corsa al titolo Gt Open 2018 si deciderà nel prossimo round previsto sulla pista di Montmeló**

no Fioravanti. L'Honda Nsx della Jas Motorsport, al debutto nell'Open e ancora quasi una rarità nelle gare europee, affidata ad una bella coppia come Bertrand Baguette-Esteban Guerrieri, si è fatta notare, lottando coi primi e ottenendo due promettenti sestimi posti.

## Brutto botto per Hellmeister

Gara-2, purtroppo, si è chiusa con un brutto quanto inspiegabile incidente, che ha coinvolto Alan Hellmeister, sulla Mercedes della Drivex, subito dopo il traguardo. Il brasiliano, forse, non si è accorto che la gara era appena finita e, per evitare le vetture che avevano rallentato, ha fatto uno scarto a destra colpendo con violenza il guardrail in fondo al muretto dei box e praticamente spezzandosi in due prima di rimbalzare sulla barriera del lato opposto. Si è temuto il peggio ma il pilota è sempre rimasto cosciente durante i soccorsi ed è stato ricoverato con fratture multiple alle gambe. ●

MONDIALE

# Bentornata **Toyota**

DOPO 19 LUNGHE STAGIONI LA CASA GIAPPONESE RITROVA LA VETTA DEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTRUTTORI. INTERVISTA A CARLOS SAINZ CHE AL MARCHIO HA REGALATO TITOLI IRIDATI



**rally**sprint



fotografie BETTIOL



In Turchia Otti Tanak ha colto la quarta vittoria stagionale chiudendo nell'occasione davanti al compagno di squadra Latvala. Con la doppietta messa a segno la Toyota è balzata al comando del Mondiale Costruttori. Un evento che non si verificava da ben 19 anni, ovvero ai tempi della Corolla Wrc, in alto, che regalò alla Casa giapponese il terzo titolo iridato dopo i due messi in sacoccia con la Celica

di Marco Giordo

**D**opo esattamente la bellezza di 19 anni la Toyota in Turchia è tornata ad essere leader del campionato costruttori nel Mondiale Rally. Per la felicità di Tommi Makinen e di tutto il team del Sol Levante che a Marmaris hanno festeggiato il lieto evento. L'ultima volta che la casa giapponese era stata in testa al campionato del mondo fu alla fine del Rally di Gran Bretagna il 23 novembre 1999, la bellezza di 226 mesi fa. Eravamo ancora nel XX° secolo, tanti avevano paura che con l'avvento dell'anno 2000 arrivasse la fine del mondo e a casa nostra circolavano ancora le mitiche lire. Insomma di acqua sotto i ponti da allora ne è passata davvero tanta. Dopo quella gara però la casa giapponese decise di ritirarsi. Aveva appena griffato il

suo terzo titolo costruttori (gli altri due erano arrivati nel 1993 e '94 dopo il dominio Lancia) proprio due settimane prima a Perth in Australia, grazie al secondo posto ottenuto da Carlos Sainz e Luis Moya al volante della Corolla Wrc. Invece a Cheltenham in quell'ultima corsa a fine novembre, sia Sainz che Auriol furono costretti al ritiro.

Così come il loro compagno di team che una tantum era l'ex pilota di F1 ed ora telecronista Martin Brundle, navigato dall'esperto Arne Hertz. E allora chi meglio di Carlos Sainz, che oltretutto nel 1990 regalò alla casa nipponica il primo titolo iridato nei rally, grazie alla vittoria del campionato piloti poi bissata dal "matador" nel 1992, può descriverci questo grande rientro ai vertici della casa del Sol Levante?



**TOYOTA STA LAVORANDO BENE E STA FACENDO UN'OTTIMA STAGIONE. TANAK È UN TOP DRIVER**

**CARLOS SAINZ**



Visto che, tra l'altro questo mondiale 2018 ricorda sempre più quelli del 1991, '92 e '94 di cui Sainz fu grande protagonista proprio sulla Toyota. Tutti campionati decisi allo sprint nell'ultima gara nelle lande gallesi. Carlos è appena rientrato da Singapore, dove ha seguito il figlio nell'ultimo gran premio di F1 che Carlitos ha concluso all'ottavo posto, ma come suo solito il campionissimo spagnolo nonostante il lungo viaggio è pimpante. «Sono contento per loro – ha risposto al telefono dal suo ufficio di Madrid – perché il team Toyota sta lavorando bene e sta facendo un'ottima stagione. Tanak poi è un top driver, un pilota di categoria che sta dimostrando in questo momento di essere il più efficace».

- Questo finale di campionato ricorda molto quelli





**degli inizi degli Anni '90. Come finirà?**

«Come allora si deciderà tutto solo alla fine, all'ultima gara. È un campionato davvero molto bello perché lottano tre piloti diversi al volante di tre vetture diverse, e questo è il miglior spot possibile per il Mondiale Rally perché dimostra di essere molto equilibrato. Mi auguro solo che i titoli si decidano grazie alle imprese dei piloti e non per problemi meccanici».

**- Perché, Carlos, riaffiorano nella sua mente vecchi e brutti ricordi?**

«Quello più clamoroso fu il mio stop nel 1998 con la Toyota Corolla a Margam Park in Galles. Allora eravamo in due a giocarci il titolo, io e Mäkinen e fui costretto al ritiro per problemi al motore negli ultimi metri dell'ultima speciale dicendo addio al mio terzo titolo mondiale piloti. Anche nel 1991 però al volante della Toyota Celica GT-Four ero in lotta con Auriol e Kankkunen ed ho perso il titolo a favore di Juha, perché a fine stagione ho avuto tre gare con problemi meccanici. In particolare al Sanremo e in Catalogna, a Lloret de Mar addirittura la Celica non si accese alla partenza della seconda tappa. Oggi però le vetture sono molto più affidabili di allora, quindi è davvero più probabile e mi auguro sarà così, che alla fine saranno le performance dei piloti sulle prove speciali a decidere chi vincerà i due titoli in palio piloti e marche».

**- Che adrenalina prova un pilota con un finale di stagione così aperto?**

«Anzitutto non bisogna mollare mai fino all'ultimo metro di gara e crederci sempre. Ogni corsa poi avrà una storia a sé, sarà tutto molto aperto in ogni gara, e l'obiettivo di ognuno sarà quello di riuscire a marcare quanti più punti possibile. Poi soprattutto nell'ultimo rally la tensione salirà alle stelle, e bisognerà controllarla».

**- Un fattore questo che potrebbe favorire Ogier?**

«Certamente. Sébastien in questo è avvantaggiato rispetto ai suoi avversari perché è già stato nella sua carriera campione del mondo, ed è quindi già allenato a queste situazioni. Conosce già questa tensione e saprà come gestirla. Per gli altri invece sarà una novità che peserà parecchio. Sono molto importanti inoltre in questi frangenti l'aspetto psicologico, la fiducia e la motivazione».

**- Come vede invece la Toyota in questo finale di stagione?**

«È una marca che ha una tradizione importante nei rally grazie ad Ove Andersson che negli Anni '80 e '90 la portò al top, ed ora grazie a Tommi Mäkinen. Caso strano sono stati due ex piloti scandinavi, uno svedese ed un finlandese, che hanno portato al top in questa specialità la marca nipponica. Nel team sono tutti molto motivati e vedrete, daranno il massimo per vincere».

**- E come vede il futuro da pilota di Carlos Sainz, la vedremo ancora alla Dakar?**

«Ancora non è ufficiale, ma "que voy a correr con la Mini tiene toda la pinta"».

Un outing importante, dopo il quale il "matador" ci saluta per ritornare ai suoi business. Magari con un po' di nostalgia, visto che stavolta non ci sarà anche lui con Neuville, Ogier e Tanak a giocarsi il titolo mondiale. ●

NEL 2007, 2009 E 2011

# 3 titoli decisi al fotofinish

Negli ultimi anni abbiamo assistito all'assegnazione di un mondiale allo sprint solo nel 2007, 2009 e 2011. Tutte e tre le volte a vincere a Cardiff è stato "il cannibale" Sébastien Loeb sulla Citroen che ha battuto sul filo di lana nel 2007 Marcus Gronholm (Ford), e poi nel 2009 e 2011 Mikko Hirvonen (Ford). Riavvolgendo il nastro, nel 2003 Petter Solberg sulla Subaru si aggiudicò il mondiale piloti nell'ultima gara in Galles davanti alle Citroen di Sébastien Loeb e Carlos Sainz, così come il compianto Richard Burns (Subaru) vinse il titolo a Cardiff nel 2001 battendo Colin McRae (Ford) e Tommi Mäkinen (Mitsubishi). Andando ancora più indietro nel 1998 Sainz (Toyota), come raccontato dallo stesso "matador" qui a fianco, perse un titolo già vinto a favore di Mäkinen (Mitsubishi) nell'ultima gara. Nel '94 fu invece Didier Auriol a Chester con la Toyota a vincere il mondiale perché Sainz (Subaru), innervosito dal fatto che David Richards non volle fermare Colin McRae, uscì di strada nell'ultima tappa. I titoli più avvincenti furono però quelli del 1991 e '92. Nel 1991 Juha Kankkunen dopo una lunga rimonta fu bravo sulla Lancia Delta Integrale 16V a portare a casa il titolo vincendo il RAC, battendo così in volata un incredulo Carlos Sainz (Toyota). Lo spagnolo sempre sulla Toyota si vendicò però l'anno dopo aggiudicandosi il suo secondo alloro iridato anche lui in rimonta, vincendo le due ultime gare in Catalogna e al RAC, precedendo così nello sprint conclusivo le Lancia di Kankkunen e Auriol. Il francese che aveva vinto ben sei gare era poi sempre andato in bianco nelle gare finali, ritirandosi clamorosamente in Inghilterra per la rottura di una candela!

**L'INDIMENTICABILE  
ESTATE DI TANAK**

Davvero un'estate 2018 da ricordare per Ott Tanak. L'estone con la Yaris Wrc ha conquistato tre successi di fila mettendo la sua firma in Germania, Finlandia e Turchia. Adesso occupa la seconda piazza nella corsa al titolo Piloti e ha scavalcato in classifica il 5 volte iridato Sebastien Ogier, sotto



fotografie BETTIOL





# Passaggio di consegne

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Gryazin-Fedorov (Skoda Fabia) in 1'53"43"5; 2. Huttunen-Linnaketo (Hyundai i20) a 8.3; 3. Ingram-Whitlock (Skoda Fabia) a 2'25"9; 4. Kreim-Christian (Skoda Fabia) a 2'43"2; 5. Marczyk-Gospodarczyk (Skoda Fabia) a 3'27"0.

Seppur costretto al ritiro in Polonia Lukyanuk ha conquistato il titolo nell'Europeo 2018. In basso, Gryazin che sulla terra polacca ha colto la vittoria



**DOPO TRE ANNI DI SUCCESSI DI KAJETANOWICZ IL TITOLO VA A LUKYANUK. SULLA TERRA POLACCA LA VITTORIA È PER GRYZIN**

**N**iente di meglio che le strade sterrate della Polonia per il definitivo passaggio del titolo europeo rally dal polacco che lo ha vinto di seguito nelle scorse tre stagioni, Kajetanowicz, al suo pronosticato erede, il russo Alexey Lukyanuk: entrambi fedelissimi della Fiesta R5 e delle Pirelli. Quasi non volesse intralciare nella coincidenza Bruno Magalhaes, suo unico rivale superstite ha pensato bene di alzare bandiera bianca disertando la gara togliendo ogni residuo dubbio – peraltro puramente aritmetico – sul nome del Campione d'Europa 2018. Polonia svuotata di interesse? Tutt'altro. Perché dietro Lukyanuk nella serie continentale preme un plotone di giovani sotto (spesso molto sotto) i 28 anni che sono senso e sale dell'Erc. I due giorni polacchi sono stati un festival, soprattutto del 20enne russo Nikolay Gryazin e dal 23enne finlandese Timo Huttunen, ennesima scoperta dopo Tommi Makinen portata avanti dal manager Timo Jouhki. Solo le primissime bat-

tute (shakedown e speciale d'apertura) sono state passerella per Lukyanuk, poi il neocampione depresso e deconcentrato dalle notizie che arrivavano dalla Russia (suoi cari amici gravemente feriti in un incidente) ha finito per sbagliare e ritirarsi già sulla 3ª ps. Peraltro in testa si era già portato Gryazin, che ha poi fatto un filotto di scratch (6 nelle 9 prove della prima giornata) senza però riuscire a scrollarsi di dosso Huttunen, che a fine giornata denunciava un ritardo di appena 11".

Nella seconda giornata la lotta si è fatta ancora più intensa, con decisione di fatto al via della penultima prova, quando il finlandese si è presentato in ritardo al controllo orario: i 10" di penalità hanno di fatto messo tranquillo Gryazin, meritato vincitore. Alle loro spalle, in un balletto tutto Under 28, altre botte da orbi fra i primi due della classifica specifica, cioè l'inglese Chris Ingram e il leader tedesco Fabian Kreim: addirittura divisi da solo 1"7 al termine della 1ª tappa. Con una situazione così spazio scarso, se non nullo, per il resto della truppa – che pure quanto ad R5 proponeva ben una ventina di vetture, nella stragrande maggioranza Skoda (alla fine ben otto nella Top10)– ad iniziare dagli idoli locali. Fuori per incidenti Pieniazek, il quinto posto se lo sono giocati il favorito Grzyb (terzo a Roma), Haba, e Marczyk. Anche per loro lotta sul filo del secondo (racchiusi in una decina di secondi per tut-

ta la gara) con alla fine Marczyk a spuntarla. Per quanto riguarda i piloti italiani, in scena c'erano solo Simone Tempestini e Mattia Vita. Il primo ha ben portato a spasso la Abarth 124 Rally mantenendola nei Top 20. Il toscano, invece, sembra aver imbroggato la strada giusta dopo un inizio stagione difficile e con il piazzamento in Polonia (4º) ha ora a tiro la 4ª piazza nella classifica finale del Erc Junior Under 27.

## Giovani d'assalto

Il Polonia aveva al centro soprattutto i due titoli per i giovani. Bellissimo il rally in chiave Junior Under 28 con le R5. Soprattutto per Gryazin oltre ad aver vinto il rally ha fatto il pieno di punti per questo titolo. Il fatto poi che Ingram abbia fatto meglio di Kreim manda i tre all'atto finale del Liepaja sul filo del perfetto equilibrio: Kreim ancora primo a quota 134, davanti a Ingram con 131 e Gryazin con 130. Ma il campione di Germania 2017 in Lettonia dovrà scartare. Nello Junior Under 27 si aspettava il titolo anticipato di Martins Sesks e della sua Adam, invece il giovanissimo lettone ha dominato nelle poche prove che ha fatto sia il primo che il secondo giorno ma in entrambi i casi è uscito di strada ritirandosi, così la decisione è rimandata alla sua gara di casa, il Liepaja, ma ora con il compagno di colori Kristensson e lo spagnolo Llarena assai più vicini.

**Gianni Cogni**



# Scandola al sole

CONQUISTA LA SESTA VITTORIA IN CARRIERA NELLE MARCHE E PER MEZZO PUNTO BALZA IN TESTA AL TRICOLORE. CHE NEL PROSSIMO ROUND AL DUE VALLI AVRÀ UNA LOTTA A 4 PER LO SCUDETTO

di [Daniele Sgorbini](#)



## RIBALTONE AL VERTICE

Le strade bianche del Rally dell'Adriatico sono davvero amiche per Scandola che con l'ennesima vittoria messa a segno a Cingoli è balzato al comando del Cir per mezzo punto su Andreucci finito di nuovo ko

**CINGOLI** – E adesso tutti a Verona. Senza calcoli, senza tatticismi, senza troppi pensieri se non quello che tenere il piede destro rivettato sul gas. Scandola 57,5 punti, Andreucci 57, Campedelli 52 e pure Crugnola a quota 45. Tutti e quattro ancora in corsa, tutti e quattro ancora in grado di cucirsi sulla tuta quello scudetto che, almeno fino al Rally di Roma, pareva già marchiato in modo indelebile sulla tuta blu pluridecorata di Paolino Andreucci. E invece, tutto da riscrivere per un finale di stagione che si annuncia appassionante forse come mai negli ultimi dieci anni. Merito – e per altri versi colpa – di un Adriatico che se da un lato è stato quasi prevedibile nel suo esito per il gradino più alto del podio, con la sesta vittoria consecutiva di Umberto Scandola, dall'altro è stato capace di scrivere un finale inimmaginabile per chiunque, col ruzzolone della Peugeot 208 T16 col numero appiccicato sulle portiere che ha fatto molti più danni rispetto a quelli – visibili – sulle lamiere. Delle sei perle infilate da Scandola all'Adriatico, questa è

**È STATA DURA  
E TIRATISSIMA,  
SONO DAVVERO  
CONTENTO MA  
ADESSO PENSO  
GIÀ A VERONA**

**UMBERTO SCANDOLA**

”

stata forse la più limpida e pure la più difficile da cogliere. Il veronese che ha regalato il primo successo nel Tricolore alla DMack ha dato una grandissima dimostrazione di forza, soprattutto quando ha deciso di non fare troppi calcoli e di tenersi la vetta provvisoria della classifica alla fine del giorno uno. Ripartito l'indomani col compito sempre ingrato di spazzare la strada al resto della truppa nelle prime tre prove, anziché prenderle secche come in molti profetizzavano è stato addirittura in grado di darle – su una prova – e di viaggiare a ritmo altissimo sulle altre due. Lì si è capito che pure stavolta l'anda e rianda sulle strade bianche attorno a Cingoli sarebbe stato affar suo: «*E' una grandissima soddisfazione – ha detto alla fine prima di salire sulla pedana – sapevamo che questa sarebbe stata una stagione difficile, ma contavamo di vincere le gare su terra. È stata dura e tiratissima, sono contento e ora penso già a Verona.*». Bella, appassionante e pura la lotta sul filo dei decimi con Simone Campedelli – bravo a non commettere errori, a non farsi

BETTIOL



**AL TRAGUARDO**

Assoluta: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.12'59"7; 2. Campedelli-Canton (Ford Fiesta R5) a 12"3; 3. Marchioro-Marchetti (Skoda Fabia R5) a 46"1.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



distrarre dalle polemiche e pure ad ammettere che lo Scandola in versione marchigiana era semplicemente imprevedibile: «Mi spiace per i 4 o 5 secondi persi per le bandiere gialle trovate dove è uscito Pietarinen, in una gara così tirata sono un'eternità. Ma onestamente non credo che anche senza quelli avrei potuto battere Umberto».

In una due giorni in cui il bello l'hanno mostrato anche Marchioro, Crugnola e i due finlandesi – soprattutto Lindholm che senza la toccata di venerdì sera e senza soprattutto il capotone del giorno dopo avrebbe potuto tranquillamente lottare per il successo – il buio pesto si è visto soprattutto per Andreucci e la Peugeot. Il dieci volte campione non prende punti dall'Elba e con quello dell'Adriatico ha infilato il terzo zero consecutivo. Fuori strada per un errore a Roma – dove però stava disputando

#### CAMPEDELLI E CRUGNOLA CI CREDONO

Sopra, Campedelli che ha chiuso al 2° posto assoluto e ora occupa il terzo posto nella classifica del Cir a 5.5 dal nuovo leader Scandola. In basso a destra, nell'altra pagina, Crugnola che occupa la quarta piazza nel Tricolore con 45 punti in classifica. Sotto, Andreucci ancora ko. Sopra a destra, De Tommaso re degli Junior

una bellissima gara dopo il rientro lampo, fuori strada qui nell'ultima prova quando aveva tra le mani un anonimo quinto posto, recuperato pure grazie all'errore di Lindholm. Cosa succede a Ucci? Che l'Adriatico non gli sia mai piaciuto è cosa nota, ma sabato mattina alla ripartenza un acuto lo ha avuto, segnando il secondo tempo a Cupramontana. Poi il blackout. Puntava – per sua stessa ammissione – a portare a casa il quarto posto. Si è ritrovato a ruote all'aria mentre era quinto, con in mano comunque qualche punto che gli avrebbe permesso di presentarsi a Verona ancora da leader: «Ho stretto troppo una curva e il terrapieno ha fatto da cata-pulta», ha detto sconcolato alla fine. Il fisico, dopo la botta nei test di luglio, è pienamente recuperato. Ora bisogna ritrovare subito la serenità e la lucidità del campione. ●



#### S. MARINO, ADRIATICO TARGA FLORIO IN BILICO, ALBA SCALPITA

## Sardegna nel Cir 2019

Sembra segnato il destino di San Marino e Adriatico, almeno per quanto riguarda la loro permanenza nel massimo campionato. Le indiscrezioni dei mesi scorsi, anticipate da Autosprint, si stanno tramutando in orientamenti e decisioni da assumere in vista della prossima stagione. Che, per quanto riguarda il Tricolore Assoluto, dovrebbe perdere le due gare storiche sulle strade bianche, destinate a essere retrocesse nel Terra. Al loro posto dovrebbe entrare a far parte del Cir il Rally d'Italia Sardegna, da disputarsi nella sua interezza e con coefficiente doppio. Decisamente incerto anche il futuro del Rally Targa Florio: l'Acì è intenzionata a proseguire l'organizzazione in prima persona della Targa Florio Classica, ma per quanto riguarda il rally, l'idea prevalente parrebbe essere quella di lasciare il testimone nelle mani dell'Acì Palermo, le cui risorse non è detto siano sufficienti per allestire una gara per il Cir. E intanto Alba scalpita per entrare.



foto grafie BETTIOL

# De Tomaso campione tra gli Junior

**CON UNA GARA DI ANTICIPO L'UFFICIALE PEUGEOT VINCE LO SCUDETTO RISERVATO AGLI UNDER MENTRE CIUFFI RITROVA LA VITTORIA SULLA TERRA MARCHIGIANA**

**M**eno male che c'è il "bo-cino", come lo chiama affettuosamente Popi Amati. Meno male che – in un week-end maledetto sia per la classifica Piloti sia per il Costruttori e con due vetture da ricostruire in fretta e furia in vista del Due Valli, a salvare l'onore del Leone ci hanno pensato Damiano De Tommaso e Michele Ferrara, matematicamente campioni tra gli Junior con una gara di anticipo. Il lombardo ha fatto una corsa intelligente e concreta e

quando ha avuto la tentazione di prendersi qualche rischio per cercare di mettere il sale sulla coda a Ciuffi, ha saggiamente pensato a chiudere la partita più importante. Proprio Ciuffi, con la vittoria – tiratissima – sui veloci sterrati attorno a Cingoli ha chiuso un periodo poco fortunato e si è rilanciato alla grande nel Trofeo Peugeot. Dove Mazzocchi ancora spera, ma recrimina per il tempo perso quando il pedale della frizione si incastrava in stac-

cata e che l'ha privato di un podio di categoria altrimenti più che meritato. Bravo così anche Nerobutto e gran finale da coltello tra i denti pure nella serie che mette in palio un posto da ufficiale nello Junior Team Peugeot per il 2019. Quando il Tricolore Junior potrebbe in parte cambiare volto, visto che in Federazione è allo studio il progetto di schierare 10 vetture R2 identiche per altrettanti giovani meritevoli e selezionati. Un'idea ambiziosa: vedrà la luce? ●

## LINDHOLM

Davanti a tutti al pronti via. Emil Lindholm, con la Hyundai i20 R5 della HMI, ha dimostrato ancora gran talento. Per la prima volta all'Adriatico, ha approfittato della favorevole posizione di partenza il primo giorno, issandosi in testa la gruppo. Poi un paio di errori lo hanno fatto chiudere 5°, ma certi tempi restano...

## TORNA BERNARDI

Giorgio Bernardi, dopo un paio di stagioni quasi sabbatiche, è pronto a rientrare nel giro. Il giovane piemontese sarà al via del Due Valli con una Peugeot 208 R2 e Paolo Zanini alle note, con l'obiettivo di iniziare a togliersi di dosso un po' di ruggine in vista del Tricolore Junior 2019.

## TREVISANI OUT

E' durato davvero poco l'Adriatico di Jacopo Trevisani: il bresciano si è presentato nelle Marche con aspettative altissime, dopo la vittoria a San Marino, ma ha dovuto suo malgrado farsi da parte già sulla prova spettacolo al crossodromo di Cingoli, a causa del cedimento di un semiasse.

## RUSCE KO

Debutto sulla terra mancato per Antonio Rusce: il pilota emiliano ha infatti capottato la Ford Fiesta R5 della Gb Motors nello shakedown e non è dunque partito per la gara vera e propria.

## FEDERIGHI REGINA

La sfida in rosa è andata questa volta a Corinne Federighi, al via dell'Adriatico con Silvia Rocchi alle note, sulla solita Clio R3C. Nuovo cambio di vettura e di navigatrice per Rachele Somaschini: la ragazza lombarda ha diviso l'abitacolo della Citroen DS3 R3T con Sonia Mantovani.

## NAZIONALE PER ANGI

Numeri davvero ridotti per l'Adriatico "corto" in versione Campionato Regionale. Dei 4 equipaggi al via, in 3 hanno visto il traguardo. Primi Angi-Maddalozzo (208 T16) in 49'33"7, davanti a Comini-Gravaghi (Saxo 16V) a 4'31"5 e Tarantino-Fraschia (Twingo R2) a 6'39"5.





fotografie BETTIOL

# Marchioro incanta nel Terra

**IL VENETO CHIUDE AL TERZO POSTO ASSOLUTO E VOLA IN VETTA ALLA SERIE STERRATA NAZIONALE CON 8 PUNTI DI VANTAGGIO SU CECCOLI**

**A** chi si complimenta per un successo tra i terraioli pesanti come il coefficiente maggiorato, garantito dalle gare prese dal calendario del Tricolore, Marchioro porge un sorriso e aggiunge che

si, battere gli specialisti del traverso è un gran bell'affare, ma che salire sul terzo gradino del podio dell'Assoluta, al fianco di Scandola e Campedelli lo è ancor di più. Eppure è uno abituato sin da gio-

vanissimo ai piani alti della classifica il figlio d'arte classe 1991 e chi non ha la memoria troppo corta ricorda ancora quando - al volante di una "piccola" Renault Clio aspirata - si prese il lusso di mettere tut-

ti in una gara dell'altro Trofeo Rally Terra. Ora di ruote motrici tra le mani "Marchioretto" ne ha due in più, ma il risultato non è cambiato: in una gara che ha teso trabocchetti a destra e manca, lui non ci è ca-

scato ed è rimasto lucido sino alla fine. Presentatosi al via dell'ultimo giro con un vantaggio rassicurante sugli altri terraioli, non si è perso troppo a far di conto e ha seguito a piggiare secco sul chiodo. Giusto così, perché proprio nell'ultima speciale ha passato Crugnola (che pensava di aver forato) e si è appeso al collo una medaglia di bronzo più che meritata. Che gli vale pure un piccolo allungo in campionato, dove ora Ceccoli lo segue 8 punti più dietro. Il vincitore del San Marino qui non aveva il passo dei giorni migliori, ma mastica amaro per il finale beffardo, che l'ha privato della seconda piazza nel Terra in favore di Trentin, che ora gli si è fatto pericolosamente sotto pure nella generale. Graduatoria per la quale Costenaro porta sua malgrado a casa solo le briciole: il veneto che aveva fatto bottino pieno al Liburna e al Vermentino, dopo le zero del San Marino qui contava di rifarsi, ma dopo essere finito a ruote all'aria nel primo giro a Cupramontana, ha dovuto accontentarsi della 7ª piazza tra gli iscritti al campionato. ●

**Ancora una prestazione sopra le righe per Marchioro, sopra, terzo assoluto all'Adriatico. Sotto, Giorgio Cogni neo campione italiano R1 e vincitore del Trofeo Suzuki**

**A GIORGIO IL TRICOLORE R1 E TROFEO SUZUKI**

## Cogni festa doppia

Due obiettivi nel mirino per la stagione, entrambi centrati e messi nel carniere con una gara di anticipo. Giorgio Cogni, nonostante la quasi nulla esperienza sulla terra (aveva messo le ruote una volta giusto all'Adriatico tre anni fa) è stato ancora una volta semplicemente perfetto: dopo aver pagato dazio nel passare per primo sulla prova spettacolo, il giovane piacentino è passato all'attacco, cominciando la sua rimonta nei confronti di Poggio. Dopo averlo passato all'inizio del giorno due, il neo campione d'Italia si è concentrato soprattutto sulla lotta con Martinelli e nell'andare a rastrellare - vincendo la Power Stage - i punti aggiuntivi necessari per mettere in cassaforte anche la certezza matematica del Trofeo Suzuki. Bravissimo Giorgio e avversario degno pure Martinelli, che dopo aver a sua volta passato Poggio (rallentato dallo spegnimento del motore nel primo passaggio sulla prova Dei Laghi) ha provato in tutti i modi a pungolare l'avversario.



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Riolo-Floris (Subaru Legacy Sedan); 2. "Lucky"-Pons (Lancia Delta HF Int.); 3. Da Zanche-De Luis (Porsche 911 Sc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Riolo mette la 5<sup>a</sup>

**ANCORA UN SUCCESSO PER TOTÒ SULLE STRADE DELL'ISOLA. IL SICILIANO CON LA LEGACY HA LA MEGLIO SU LUCKY E DE ZANCHE**

**C**APOLIVERI - Totò Riolo torna sull'Isola d'Elba, non per far vacanza con il toscano Alessandro Floris, ma per correre e possibilmente vincere la trentesima edizione del rally Elba storico. È una partecipazione estemporanea alla settima prova del CIR Auto Storiche, il pilota di Cerdà vuol divertirsi sulle speciali dell'isola nella gara organizzata da ACI Livorno. Parte forte, soffre il giusto e vince per la quinta volta quella corsa con cui ha un feeling speciale. Veni, Vidi, Vici. Avrebbe potuto urlarlo duettando con Floris, ai quasi diecimila spettatori che hanno seguito i tre giorni elbani. Vince la prima prova, reagisce ad una foratura che incrina la sua leadership ed anche al sorpasso subito da Da Zanche. Una seconda piazza che rimedia supportato dall'assistenza dei Balletti alla Subaru Legacy che reagisce al pari, con un'una prestazione rabbiosa e vincente nella settima frazione di Lacona.

Lo scatto vincente che piega la coriacea resistenza di un "Lucky" sofferente. Quella del vicentino è gara d'altri tempi, alle prese da subito con problemi al cam-

bio della Lancia Delta Hf Integrale KSport che sputa la quarta marcia, fondamentale nelle prove miste e gli piangono la mano. L'inaffondabile Battistolli senior, trova in Fabrizia Pons il fondamentale puntello per terminare al secondo posto. Chiude invece terzo dell'assoluta e del quarto Raggruppamento Lucio Da Zanche, in coppia con De Luis che con la Porsche 911 SCRS Gruppo B Pentacar accusa alcuni rallentamenti che non gli permettono di occu-

### LUCKY RALLENTATO DA GUAI AL CAMBIO

Rallentato da problemi al cambio Lucky ha chiuso al 2° posto sulle strade dell'Isola d'Elba. Dove il successo è andato a Riolo-Floris a bordo della Subaru Legacy

pare stabilmente i piani alti della classifica, ma duellare con gli elbani Bettini ed Aciri, quarti all'esordio con la Lancia Delta Integrale. Peggio va all'atteso Bossalini, tra i primi nella tappa inaugurale, fermo ai bordi strada prima ancora di veder il traguardo per rottura del cambio della Porsche Gruppo B.

Prestazione tutta in chiave Tricolore per il senese Alberto Salvini, quinto al traguardo di Capoliveri a soli 50" dal vincitore e nel bel mezzo della sfida del vertice assoluto, affrontata a muso duro domando con grinta la potente Porsche 911 RSR Balletti Gruppo 4, con la quale s'è confermato al vertice del 2° Raggruppamento. Il senese ha regolato Marco Bertinotti, primo leader della categoria. Inizialmente terzo, il novarese della Rally & Co Dino Vicario è fermato da una toccata all'anteriore della Ford Escort RS MK2 mentre è bello il duello in chiave europea tra l'austriaco Mekler, primo della 2000 con la Alfa Romeo GTAM, ed il friulano Pietro Corredig su BMW 2002 TI.

Nel terzo Raggruppamento, è primo l'austriaco Wagner su Porsche, ma fa pieno di punti tricolori il siciliano Natale Mannino, sulla Porsche 911 SC Guagliardo, confermandosi leader di campionato davanti al toscano Marco Marcori, su Porsche Proracing al termine di una gara non felice. Marco Dell'Acqua e Alberto Galli, della Rally & Co sono i Campioni Italiani 2018 del 1° Raggruppamento, vincendo all'Elba la quinta gara della stagione a bordo Porsche 911 S del 1969. È infatti con un dominio incontrastato che il varesino sulla Porsche 911S Guagliardo chiude la gara davanti a Parisi, attratto dai punti europei, e Giuliani, primo di classe 1300 con la Lancia Fulvia HF. Quarto Fabrizio Pardi, su Lancia Fulvia HF dedicata alla disgrazia del ponte Morandi, ricordata con la scritta Genova nel Cuore.

Nella doppia gara conclusiva del Trofeo A112 Abarth, doppio successo dei vicentini Scalabrin- Marin che vincono il monomarca promosso dal Team Bassano.

**Enzo Branda**



# Merli in stato di grazia

VINCE ANCORA MA COL 2° POSTO MAGLIONA SI TIENE IN GIOCO NELLA CORSA ALLO SCUDETTO 2018. DECIDE TUTTO L'ULTIMO ATTO A LUZZI IL 7 OTTOBRE

di [Gianluca Marchese](#)

**T**utto è rimandato alla resa dei conti di Luzzi il 7 ottobre. A una settimana dal successo di Erice, Christian Merli fa doppietta anche alla 64<sup>a</sup> Coppa Nissena ma grazie al secondo posto Omar Magliona mantiene aperte le sorti del titolo assoluto del Civm 2018. Anche a Caltanissetta Merli e l'Osella Fa30 Evo ufficiale hanno confermato in pieno uno stato di grazia che dura praticamente da inizio stagione e hanno comunque avvicinato la conquista del titolo, utilizzando al meglio anche gli pneumatici Avon, la cui battaglia tecnica con Pirelli si risolverà solo a Luzzi pure nel gruppo delle Gran Turismo, e allungando sul rivale sardo. Dal canto suo Magliona si è difeso come ha potuto sulla Norma M20 Fc, sulla quale ha migliorato ancora i tempi degli anni scorsi e in Calabria potrà giocarsi il tutto per tutto. Il podio assoluto è stato completato da Domenico Cubeda, al quale, con l'altra Fa30 in gara, è soprattutto bastata la piazza d'onore tra le monoposto per laurearsi proprio nella sua Sicilia campione italiano di gruppo E2Ss. Per il catanese si tratta del primo scudetto in carriera: «*Ci siamo tolti questa soddisfazione in casa - ha detto il catanese - dopo tante gare ci fa sentire più leggeri. Ci abbiamo creduto ed è arrivata ma vogliamo comunque proiettarci verso Luzzi per completare il Civm*».

Nonostante un super Achille Lombardi, Federico Liber ha chiuso i conti per il titolo Prototipi Moto al termine di gara 1. Per il driver veneto il coronamento di una stagione di vertice con la Gloria C8P Suzuki, un primo scudetto personale inseguito fino alla lontana Sicilia, dove era all'esordio: «*È stata davvero faticosa, soprattutto queste due ultime qui, dove ho pagato l'inesperienza e ho tirato un po' il freno a mano perché sapevo che non dovevo commettere errori. Sono felice per questo titolo perché ho fatto dei sacrifici immensi. al sabato ero molto teso e stamattina in partenza ancora di più, ce l'abbiamo fatta! Un'esperienza che mi resterà dentro per le prossime gare, per me quest'anno il sacrificio ha superato la passione. E questa è una categoria che sta crescendo molto, ci sono ragazzi che arrivano, tanti che vanno forte, a mio parere diventerà la più importante del Civm*».

Oltre che per l'assoluta, nel Civm 2018 restano aperti i giochi nei gruppi Cn e Gt. Quest'ultimo è sempre più infuocato dopo che Marco Iacoangeli ha ritrovato la via della vittoria e la vetta della classifica sulla Bmw Z4 con la quale ha lottato anche stavolta sul filo dei decimi con Lucio Peruggini e la

Ferrari 458. Il campione in carica ha invece lasciato qualche punto per strada in una gara 2 mozzafiato (primi tre in 6 decimi!) in cui tra i due si è inserita la zampata di Piero Nappi e dell'Aston Martin Vantage. Tra i prototipi Cn, invece, il nuovo leader è Rosario Iaquineta che dopo la doppietta alla Nissena («*Ho preso i punti che dovevo prendere*») sull'Osella Pa21 si giocherà le proprie carte in casa costringendo Cosimo Rea e la Ligier Js51 a tornare «in pista» per batterlo direttamente. ●



foto grafie RAINIERI







#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo);  
2. Magliona (Norma M20 Fc); 3. Cudeba (Osella Fa30).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



A destra, Migliuolo si complimenta con la Pedroni che l'ha battuto nella corsa al titolo in Gr.N. Sopra, la quinta nuovo leader tra i Cn. A sinistra Liber, sotto, Sambuco. In alto, il vincitore Merli che alla Coppa Nissena ha messo alle sue spalle Magliona e Cudeba, nelle foto sopra a sinistra. In basso, nell'altra pagina, i tre protagonisti sul podio



#### MENTRE IN E1 S'IMPONE SAMBUCO

## Pedroni vince il titolo in Gr.N

Le categorie Turismo celebrano a Caltanissetta i campioni italiani che mancavano all'appello. In E1 è bastato un sesto posto a Gigi Sambuco per laurearsi tricolore per la prima volta. Il driver partenopeo ha disputato la sola gara-1 sull'Alfa 155 by Samo Competition, poi si è lasciato andare: «Una stagione stupenda, ci siamo impegnati a fondo per questo titolo quando abbiamo capito che si poteva fare. Dopo una stagione perfetta sia a Erice sia qui la mia auto era un po' stanca e ci siamo difesi. Va bene lo stesso, è uno scudetto che significa tutto perché corro da molti anni ma l'ho fatto sempre per vincere gare e mai un campionato, tra l'altro difficile perché disputato in classe 2000. Ce l'abbiamo fatta pure con un po' di fortuna, ma i titoli si vincono anche alla lunga».

Lo sa bene Gabriella Pedroni, che, dopo il titolo 2016 di Gruppo A, su Mitsubishi Lancer concede il bis in Gruppo N malgrado uno scatenato Antonino Migliuolo. La lady trentina è raggianate: «Campionato un po' particolare: qui abbiamo puntato sull'affidabilità perché dopo Morano abbiamo capito che i punti c'erano e preferito la concretezza all'orgoglio. Sull'auto con Bicciano abbiamo lavorato tantissimo ed era importante farla vincere. È stato stupendo pure vincere in casa a Trento e ora ci aspetta il Fia Masters a Gubbio, mentre il sogno restano le gare con i camion!».





# Mitjet

## sfida apertissima

NELLA CORSA ALLA CONQUISTA DEL TITOLO NELL'ITALIAN SERIES  
SARÀ DECISIVO L'ULTIMO ROUND CHE ANDRÀ IN SCENA A BARCELONA

di [Dario Lucchese](#)

**S**arà soltanto l'ultimo round di Barcellona che si disputerà a metà novembre, ad assegnare il titolo della Mitjet Italian Series. Dopo l'appuntamento di Hockenheim, quarto dei cinque round di un calendario internazionale che include solo una tappa italiana a Monza, il campionato riservato alle silhouette 2 litri promosso dalla MQ Corse non ha ancora proclamato il vincitore. Anzi, la situazione appare ancora instabile.

Davanti a tutti c'è Davide Di Benedetto, che guida sia la Inter Series che la classifica tricolore. Il pilota del team The Club Motorsport si è rimesso in gioco dopo avere conquistato nel 2016 il titolo "Pro", quello a squadre (assieme a Cosimo Papi) e la finale europea in prova unica che si è svolta a Imola. Il siciliano, secondo lo scorso anno, si alterna al vo-

lante della stessa vettura con Francesco Malvestiti che, paradossalmente, è il suo diretto avversario nell'Italiano. Pur affrontando quattro trasferte all'estero, Di Benedetto conosce bene tutti i circuiti, ad eccezione proprio di quello tedesco, avendoci già corso ai tempi della F.Renault. L'esperienza maturata al volante della Mitjet nelle ultime due stagioni, lo ha portato fino ad ora a conquistare una vittoria in ciascun appuntamento, facendo "bottino pieno" sulla sua pista di casa, quando assieme a Malvestiti (con il quale completa un binomio Pro-Am) ha messo tutti dietro nella gara di durata.

Nella Inter Series, sono attualmente 12 i punti di svantaggio che paga nei suoi confronti il francese Victor Weyrich. Terzo assoluto è Malvestiti, a 16 lunghezze dal compagno di squadra e secondo ap-

**DI BENEDETTO  
COMANDA**

Dopo l'appuntamento andato in scena sulla pista di Hockenheim, Davide Di Benedetto è al comando sia della Inter Series che della classifica tricolore della Mitjet Series. L'ultimo atto sulla pista di Montemelo assegnerà il titolo 2018



punto nella classifica della Mitjet Italian Series. Ancora in lizza per la volata finale anche gli altri due transalpini Ludovic Revol e Sebastien Baud. Tornando al più recente weekend di Hockenheim, a imporsi nella gara riservata ai piloti Pro è stato lo stesso Di Benedetto, già più veloce in qualifica, quando ha preceduto di sette decimi Baud, ma costretto nelle fasi iniziali della gara a lasciare strada proprio al francese. Al secondo giro le posizioni di testa si sono nuovamente invertite ed il portacolori del team The Club Motorsport si è definitivamente involato al comando prendendo anche un buon margine sul resto del gruppo. Bene nella stessa circostanza l'altro suo compagno di squadra Roberto Benedetti, quinto al traguardo.

Podio nella gara Am per Malvestiti, terzo fin dal via e autore di un estremo tentativo di sorpasso all'ultimo giro nei confronti di Povilas Jankavicius, che ha mantenuto però la seconda posizione alle spalle di Baud. A mettersi in evidenza è stato anche Francesco Blanco, sempre con The Club Motorsport, sesto al termine di un confronto vittorioso con Pascal Corinti. A coronare l'ottimo fine settimana della "pattuglia azzurra" poteva arrivare anche la vittoria di Di Benedetto e Malvestiti nella gara a coppie. Il primo, partito dalla pole, è stato tuttavia penalizzato con un drive through per essersi mosso in anticipo al via ed è scivolato sesto. Alla fine per loro è arrivato il quarto posto. Peccato per Blanco e Benedetti, costretti al ritiro per un problema a un tirante, mentre il successo è andato questa volta a Weyrich. ●

LA SERIE TORNA IN ITALIA DAL 20 AL 21 OTTOBRE CON PERONI

## Appuntamento a Misano

Nel fine settimana del 20 e 21 ottobre, le silhouette del campionato di MO Corse torneranno in Italia per il Mitjet Italian Festival, che si disputerà a Misano all'interno del "contenitore" del Gruppo Peroni Race. Il promotore romano si è fatto carico di organizzare questa gara a se stante (una sorta di "finalissima" in prova unica), nell'ottica di rilanciare nel 2019 un campionato con un calendario tricolore. La formula del weekend prevederà due gare sprint della durata di 18 minuti ciascuna, una sessione di prove ufficiali di 20' e una sessione di libere, ricalcando quello che è l'attuale format della Coppa Italia. Saranno ammessi al via sia equipaggi singoli che doppi; in quest'ultimo caso ciascuno dei piloti disputerà una gara, portando punti all'intero equipaggio. Per il prossimo anno si sta già pensando dunque ad una serie articolata su sei appuntamenti (tutti con la diretta streaming), mantenendo sempre sotto controllo i costi. Intanto l'iscrizione al Mitjet Italian Festival è di 800 euro più Iva. Come nel campionato di quest'anno, tutte le vetture dovranno essere gommate Yokohama. In Italia dovrebbero esserci oltre una ventina di Mitjet pronte a scendere in pista e per questo appuntamento l'obiettivo è di arrivare ad avere al via almeno 12/15 auto.

# Cinquanta sfumature di Henry

**IN FESTA L'“HENRY MORROGH RACING DRIVERS SCHOOL”: MEZZO SECOLO DI STORIA NELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO**

di **Paolo Calovolo**

**V**allelunga, inizio del 1968. Una vecchia Austin percorre lentamente gli ultimi metri che la separano dall'ingresso in autodromo. Ma non è sola. Al traino, tre Lotus di F.Ford, a bordo una valanga di ricambi e al volante un irlandese trentasettenne. Un pilota determinato a creare, primo in Italia, una vera scuola di pilotaggio. Portando con sé ottime esperienze agonistiche, molto entusiasmo e quella concezione anglosassone dell'automobilismo che, da lì in poi, sarà trasferita con efficacia a migliaia di allievi “apprendisti Piloti” italiani. Al timone di quell'insolito “convoglio”, definibile come Austin - Lotus - F. Ford, un certo Henry Morrogh. Classe 1931, nato a Dublino, giunge in Italia compiendo un percorso “motoristico” che definire interessante è riduttivo. Contrariamente ai desideri dei genitori, che speravano per lui un futuro da medico, avvocato o banchiere, a 17 anni è in Ford per fare un triennio di apprendistato in catena di montaggio. Di lì a poco, appena ventenne, le prime gare al volante della Ford Anglia di famiglia, in salita e nei rally, rivelano il suo talento naturale, tanto da aggiudicarsi la terza piazza assoluta nel combattutissimo West Cork Rally su sterrato. Ma l'automobilismo si rivela molto costoso per le sue possibilità, concetto che gli rimarrà ben presente per tutta la sua lunga carriera, e così approda con altrettanto talento alle due ruote guidando BSA e AJS 7R e facendo man bassa di pole e vittorie in molte gare nazionali. L'exploit gli vale l'incarico di collaudatore ufficiale della Norton e proprio con una Manx 500 continua a correre ad ottimi livelli, misurandosi persino con Piloti del calibro di John Surtees. Ma il primo amore, nel suo caso l'automobilismo, non si scorda mai ed il fascino delle monoposto è irresistibile. Dapprima con una Cooper 500 e quindi con una più performante Lotus 18, il giovane Henry inizia a cimentarsi con successo tra le “ruote scoperte” al ritmo di quasi 30 gare all'anno, vedendosi concedere da Colin Chapman lo status di Pilo-



ta semiufficiale Lotus. Morrogh continua in Formula Junior con la Lotus 20 ed arriva sino alle porte della Formula 1, quando vince la relativa selezione al volante della Cooper Climax di John Surtees. Ma lo sponsor “salta” e non se ne fa nulla. Tuttavia il talento rimane ed il carattere è molto determinato, così l'irlandese passa alle ruote coperte da Pilota ufficiale Renault all'inizio degli anni '60: sarà proprio l'Alpine M64 a consentirgli di vincere, nel 1964, categoria ed “indice di efficienza” alla 24 Ore di Le Mans ed alla 12 Ore di Reims. L'idea di creare una scuola per piloti in Francia si concretizza proprio in quel periodo: si inizia da Magny Cours ed i primi allievi recano cognomi destinati a fulgidi successi, quali Jassaud, Servoz Gavin, Serpaggi

e Cevert. Per Henry Morrogh, nel 1965, è tempo di varcare l'oceano, raggiungendo gli Stati Uniti e continuando a creare scuole in cui diffondere il suo metodo di insegnamento. Dapprima al Vineland Race Track nel New Jersey, quindi al Palm Beach International Track in Florida ed infine a Willow Spring che dista 140 chilometri da Los Angeles. Il rientro di Morrogh in Europa è datato 1967 e la rete dei contatti qualificati di cui dispone indica l'Italia quale scenario opportuno per trasferire e sviluppare la sua attività didattica, visto che l'automobilismo è in forte sviluppo ma ancora non esistono possibilità di apprendimento e di formazione per quanti vogliano praticarlo. Tra loro, certamente, il Direttore di Autosprint Marcello

**EMANUELE PIRRO  
FIORE ALL'OCCHIELLO**

A sinistra, Morrogh nel suo... ufficio, a destra eccolo con Emanuele Pirro e David Piper, il primo cinque volte al top nella 24 Ore di Le Mans e il secondo grande personaggio delle gare storiche, oltre che ex pilota tra F.1 e endurance





#### HENRY APPREZZATO DAL DRAKE

A sinistra, Enzo Ferrari con Henry Morrogh, apprezzato anche dal Drake. Sotto, lo storico istruttore festeggia il mezzo secolo di attività in Italia, al centro con tanto di torta. Nell'altra pagina, Morrogh con Giovanni Ciccarelli che ne ha raccolto il testimone



Sabbatini è determinante nel consentirgli di intraprendere le giuste scelte, come ricorda lo stesso Morrogh: «Incontrai Marcello Sabbatini a Monza, il lunedì dopo il Gran Premio del 1967, grazie all'interessamento di Pascal Ickx, fratello di Jacky: era un grande innovatore, una persona geniale! Per me è stato un vero e proprio consigliere, abile e sincero. Gli ho chiesto se ritenesse opportuno che aprissi una scuola in Italia e lui mi ha subito incoraggiato a farlo. Ma mi consigliò Vallelunga, non Monza. Certamente Marcello Sabbatini è stata una delle persone più importanti per la mia vita». I 50 anni di attività di Henry Morrogh in Italia partirono proprio da lì, da quei pochi metri che separavano la vecchia Austin dal cancello d'ingresso dell'Auto-

dromo di Vallelunga. Gli stessi pochi metri che, in una calda sera di settembre del 2018, separano il Park Hotel di Vallelunga, sede dei festeggiamenti dedicati al grande Henry, dall'accesso al circuito. 1968 - 2018: cinquant'anni nei quali migliaia di aspiranti Piloti hanno avuto modo di apprezzare le qualità di questo irlandese innamorato dell'Italia, stringendo i volantini delle monoposto della scuola che nel corso degli anni si sono via via evolute, pur mantenendosi nel "solco" voluto da Henry: ruote e pneumatici "stretti", poca aerodinamica ed elettronica e cambio possibilmente a innesti frontali. Una "flotta" che ha visto transitare, tra gli altri, Piloti del calibro di Cheever, De Angelis, Giacomelli, Pirro, Ghinzani, De Cesaris, Stohr,

Nannini, i fratelli Teo e Corrado Fabi, Zorzi, Coloni, Colombo, Francia, Campominosi, Leoni, Brancatelli e Ciccozzi, tutti al volante, a seconda del periodo, delle Formula Ford e Super Ford, Formula Italia e Fiat Abarth, Formula 3 sino alle attuali F. Mirage, F. Renault ed F.4. Tutte "strumenti didattici" a disposizione di nomi destinati a divenire celebri, 18 dei quali giunti sino alla F.1, con Jacques Villeneuve Campione del Mondo. L'idea di un "automobilismo accessibile" a tutti è stata la costante di questo mezzo secolo di insegnamento della Henry Morrogh Racing Drivers School, nella convinzione che esistano molti più talenti di quanto le rispettive possibilità economiche abbiano evidenziato nella storia dell'automobilismo italiano degli ultimi 50 anni. Anni nei quali l'attività di Morrogh si è spostata da Vallelunga su tutti i circuiti italiani per l'effettuazione di corsi "itineranti" ed allo storico autodromo di Magione sino all'attuale Circuito del Sele di Battipaglia. Non c'è da stupirsi, quindi, se il senso di appartenenza e di affetto dimostrato da allievi ed ex allievi nei confronti di Henry Morrogh e della sua Scuola sia più che mai vivo, come dimostrato nella serata celebrativa di Vallelunga anche da parte di personaggi che hanno scritto e continuano a scrivere pagine indimenticabili dell'automobilismo italiano, quali Emanuele Pirro, Giancarlo Minardi e Gianfranco de Bellis. Una storia umana e professionale di straordinaria importanza, quella di Henry Morrogh, destinata a rinnovarsi grazie all'entusiastico apporto dell'Ingegnere ed imprenditore napoletano Giovanni Ciccarelli, ben coadiuvato dalla consorte Maria Di Girolamo, che proprio dall'impianto di Battipaglia sta gestendo il "nuovo corso" della HMRDS, protagonista in mezzo secolo di storia dell'automobilismo italiano. ●



# Bmw all'attacco

LA CASA DI MONACO TORNA A FAR SENTIRE IL FASCINO DELLA SUA POTENZA NELLA F.E LA CATEGORIA CHE GUARDA VERSO IL FUTURO

**L**e promesse, dalle parti di Monaco, sono abituati a mantenerle. E non le mantengono per gioco, per essere comparse. Piuttosto scelgono di essere protagonisti, di fare le cose sul serio. Perché quando parli, scrivi di Bmw, entri in un mondo che regala certezze, che non tradisce mai, i clienti, come gli appassionati. Che poi spesso sono le stesse persone. La Bmw che torna a far sentire tutto il peso della sua potenza, del fascino del suo brand nel motorsport, è sempre qualcosa che arricchisce il mondo delle corse. Se poi è un ritorno in grande stile, da quel mesto addio alla F.1 nel 2009 (tra Sauber, Williams, per non andare più indietro e parlare di Brabham, ATS, Arrows, Benetton e Ligier) nel campionato più di tendenza del momento, capace di attirare pubblico, attenzione e sponsor, come la Formula E, allora significa che il campionato in questione sta diventando una sorta di irresistibile calamita.

E a questa calamita della Formula E, Bmw, ci si è avvinghiata in grande stile. Da protagonista, appunto, dopo averla accompagnata per qualche stagione tra safety car da film (la i8) e con gli ul-

**Pasquale Di Santillo**

## Un ritorno in monoposto

Dalla F.1 alla F.E di seconda generazione, sotto. Per la Bmw è questa l'evoluzione del coinvolgimento nelle corse per monoposto di massimo livello. Dalla più storica delle categorie a quella a emissioni zero

timi due anni vissuti a fianco del team Andretti per capire esigenze e realtà tecnica. E la risposta del marchio dell'elica è una sfida lanciata in piena regola: la regola Bmw. A luglio ha rilevato il team Andretti e di recente ha presentato, alla sua maniera, in pompa magna nel suo elegante e imponente centro espositivo, al Welt di Monaco la nuovissima monoposto che parteciperà alla prossima stagione di Formula E: la Bmw iFE.18

## PRODOTTO&SPORT

A spiegare il senso di questa decisione e di una vettura davvero speciale ci ha pensato Klaus Frölich, membro del Board of Management di Bmw AG, Sviluppo e Motorsport: «La Formula E non è solo un innovativo e spettacolare campionato sportivo, capace ormai di affermarsi come top evento di corse in tutto il mondo. Ma rappresenta davvero un nuovo approccio alla mobilità sostenibile, il perfetto test di laboratorio per lo sviluppo della produzione di serie, al punto che ora la tecnologia trasferita tra motorsport e produzione di serie è intensa. E da questo punto di vista la nostra esperienza decennale, è in grado di regalare benefici importanti per questa macchina da competizione. Allo stesso tempo, le intuizioni che arrivano dalla Formula E influiscono direttamente sullo sviluppo dei powertrain delle vetture del futuro».

La maniera migliore per entrare in un campionato già abitato da....concorrenti pesanti come Audi, Jaguar, DS, Nissan (da quest'anno), Mahindra, senza dimenticare che l'anno prossimo in Formula E sbarcheranno anche Mercedes e Porsche. Ma che nessuno, Nissan a parte, può contare su un'esperienza come quella Bmw che dal 2013 ha venduto ben 120.000 i3. Insomma, il know how a Monaco non manca di certo e infatti il gioiello Bmw iFE.18, una monoposto in bianco e tante tonalità di azzurro, rappresenta lo sviluppo all'ennesima potenza di quella che è stata ed è la Bmw i3. Il bolide dell'elica è infatti costruito, realizzato e sviluppato (telaio a parte) - quindi powertrain elettrico, inverter e tutta la meccanica intorno - dagli ingegneri Bmw del Motorsport, coadiuva-





### Uno schieramento che punta molto in alto

Sopra, la colorazione armoniosa quanto aggressiva della monoposto e, sotto i due piloti prescelti, rispettivamente Alexander Sims e Felix Da Costa, a rinnovare la grande tradizione della Casa di Monaco nelle corse



ALEXANDER SIMS



FELIX DA COSTA



ti, dalla grande esperienza di quelli di Bmw. Gli obiettivi: più performance e efficienza del propulsore elettrico.

### MOSTRUOSA

E il risultato è davvero notevole: il motore elettrico della Bmw iFE.18 genera il doppio della performance della Bmw i3, perché risparmia il 66% del volume del blocco motore e il 50% di peso rispetto alla i3. Risultati figli di scelte precise in termini di materiali: titanio, fibra di carbonio, altre fibre plastiche ultrasistenti, provenienti da materiali rinnovabili o addirittura da stampanti in 3D, come quelli per i puntoni delle sospensioni. Leggerezza totale e massima resistenza, per disperdere il meno possibile in termini di efficienza, oltre alla capacità di addensare energia nel minor spazio possibile. Il che, tradotto in potenza, significa regalare al powertrain della Bmw iFE.18 qualcosa come 250kW (340 cv) di massima potenza (200 kW in gara), per una velocità massima di 240 km/h e un'accelerazione da 0-100 km/h in soli 2"8, semplicemente mostruoso, considerando un peso massimo di 900 kg (compresi pilota e batterie alle ioni di litio da 56 kWh prodotte per tutti dalla McLaren). Il che per 5,2 metri di lunghezza, 1,8 di larghezza e 1,050 di altezza significa aver fatto un gran lavoro.

### PILOTI DI SICURO LIVELLO

Budget e aspettative, Bmw non li ha resi noti perché sanno che probabilmente l'aspetta una stagione (al via il 15 dicembre in Arabia Saudita) di transizione, al debutto da costruttori. E non caso hanno ufficializzato la squadra con i piloti non di primissima fascia come il portoghese Antonio Felix Da Costa e l'inglese Alexander Sims, ma in un campionato come la Formula E dove quest'anno debutterà la gara unica, con le macchine che dovranno durare da inizio a fine gara (con caricatore unico portatile di Enel), chissà se ci può essere ancora qualcosa di scontato... Dopo l'evento di Monaco di Baviera, la Bmw ha in programma appuntamenti analoghi a Oslo il 17 settembre 2018, Londra il 20, New York il 24, Detroit il 26, Città del Messico il 29, Hong Kong il 4 ottobre. Perché le cose a Monaco, sono a abituati a farle sul serio.











Il Gp di Singapore, così avaro di azione, ripropone il problema della piattezza assoluta di certe gare...

SUTTON-IMAGES.COM

**PER MOVIMENTARE I GP DI F.1, OCCHIO AI VERI RIMEDI!**

# Doppia sosta poco risolutiva

**N**on è stato un weekend memorabile, quello di Singapore, tranne che per la prodezza di Hamilton sotto le luci del sabato sera. A conclusione di una giornata di gara non certo da palpitazioni, sento emergere con insistenza la proposta del doppio pit-stop obbligatorio come antidoto alle gare da pisolino facile. Sarebbe un errore, l'ennesimo correttivo artificiale, come è il Drs e come furono i rifornimenti, abbandonati senza rimpianti quasi 10 anni fa. Tentativi maldestri di curare il sintomo senza affrontare la malattia.

E qual è la malattia lo sappiamo, l'abbiamo vista manifestarsi in modo addirittura eclatante anche questa volta, quando Bottas è arrivato alle spalle del doppiato Hulkenberg e si è piantato lì, senza nemmeno riuscire ad avvicinarsi sotto il secondo canonico per pretendere la bandiera blu. Poco dopo Ricciardo, che ci aveva mostrato di poter divorare la distanza che lo separava dal duo finlandese Bottas-Raikkonen a colpi di manciate di secondi al giro, ha raggiunto le sue prede e si è visto costretto a fare l'elastico,

rinunciando immediatamente ad infastidire chi lo precedeva. E allora è chiaro qual è il problema: queste monoposto sono fatte per girare da sole e soffrono troppo il contatto ravvicinato. Appena un malcapitato si avvicina ad un secondo da chi lo precede il carico aerodinamico si volatilizza, le gomme (proprio a causa dell'aerodinamica sbilanciata) e i freni si surriscaldano e non resta che prendere spazio e far respirare la macchina.

Quest'anno abbiamo visto gare emozionanti e anche dei bei sorpassi, ma, fateci caso, quasi sempre figli di differenze prestazionali rese abissali dalle diverse strategie (gomme morbide fresche contro gomme dure a fine vita), e questo grazie al fatto di avere due (a volte tre) team a contendersi la vittoria provando, almeno con una macchina, tutte le varianti strategiche realisticamente possibili. E allora lasciamo perdere le soste obbligatorie (quando anche queste non funzioneranno cosa faremo? Obbligheremo per regolamento chi è in testa a non restarci per più di dieci giri consecuti-

vi?) e concentriamoci sul vero problema.

Con macchine in grado di viaggiare una in scia all'altra le tattiche al risparmio (che di per sé sono di difesa) saranno sempre meno paganti e non avremo bisogno di lustrini e paillettes per intrattenere il pubblico.

L'essenza dell'automobilismo è il duello ravvicinato. Meno carico aerodinamico dalle ali e gomme più dure (oltre a piste più "vere") torneranno a dare ai piloti la possibilità di stare attaccati a chi li precede senza che le loro macchine diventino improvvisamente inguidabili. Il resto lo faranno loro.

A noi non resterà che goderci lo spettacolo e sarà spettacolo vero, fatto di scie e incroci di traiettoria, senza bisogno di artifici vari ed eventuali.

**Massimo Burbi, Cortona (Ar)**

*Lettera e analisi entrambe perfette, da applaudire e sottoscrivere senza tema di smentita. Bravo.*

## UNA STORIA COMMOVENTE Hammond da onorare

Era diventato da due anni la mascotte dei piloti Nascar e da allora aveva cominciato a collezionare adesivi da corsa. Caleb Hammond, il più noto tifoso statunitense della serie americana a ruote coperte, è morto lo scorso 21 agosto, a seguito di un arresto cardiaco successivo al coma provocatogli dai continui farmaci assunti per combattere un incurabile e raro tumore infantile, la leucemia linfoblastica, che non lascia alcuno scampo. Prima di morire ha espresso la volontà, per essere ricordato, che, chiunque voglia, invii al suo indirizzo adesivi a tema racing che saranno ricevuti dai genitori e dai suoi due fratelli minori. Gli adesivi stessi saranno poi posti sulla sua tomba. L'indirizzo è: Caleb Hammond North J. street 314, postcode 52571, Oskaloosa, Iowa (Usa).

È il modo migliore per ricordarlo nella sua lotta contro una malattia che comunque non gli aveva mai tolto il sorriso. E ora, coraggioso Caleb, rest in peace.

**Matteo Lolli, Bologna**

**AUTO  
SPRINT**

[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
06.49.92.289

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249  
**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Foto F.1: **Erocole Colombo,**  
**Alberto Crippa**

Fotografie: **Sutton-Images,**  
**Bettiol, Getty Images, Fuggiano**  
Ricerca fotografica:

**Chicco Rimondi**

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
**abbonamenti@diffusioneeditoriale.it**

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

**CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO** **SPORT**

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

# DI AUTO CE N'È UNA

In copertina:  
l'attesissima nuova  
Jeep Wrangler

Ai confini del mondo:  
sulla Panamericana  
con MINI Hybrid plug-in

Pick-up mania:  
quattro double-cab  
a confronto



Impressioni  
di guida: non perdetevi  
Lamborghini Urus  
e nuova Audi A6

Youngtimer:  
il Turbone  
di Renault 5  
fa ancora paura.

Le impressioni di guida dei modelli  
più pop del momento:  
Ford Focus, Fiat 500X, Kia Sportage

La tua rivista ti aspetta in edicola ogni mese  
con anteprime, test accurati, prove su strada,  
confronti e molto altro.

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.



**auto**