

DAKAR AL VIA CI SI GIOCA TUTTO SULLE DUNE DEL PERÙ

AUTO SPRI NT

n. 2

Anno LVIII Settimanale 8-14 gennaio 2019

3 Euro (Italy only)

BE 6,00 € - MC CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH 07,770 CHF - CH 8,00 CHF

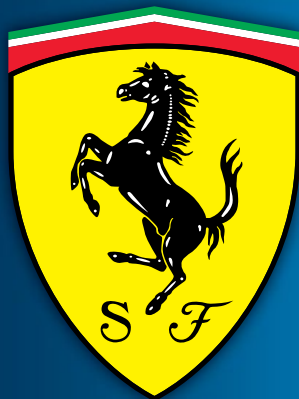


GETTY IMAGES

ESCLUSIVO

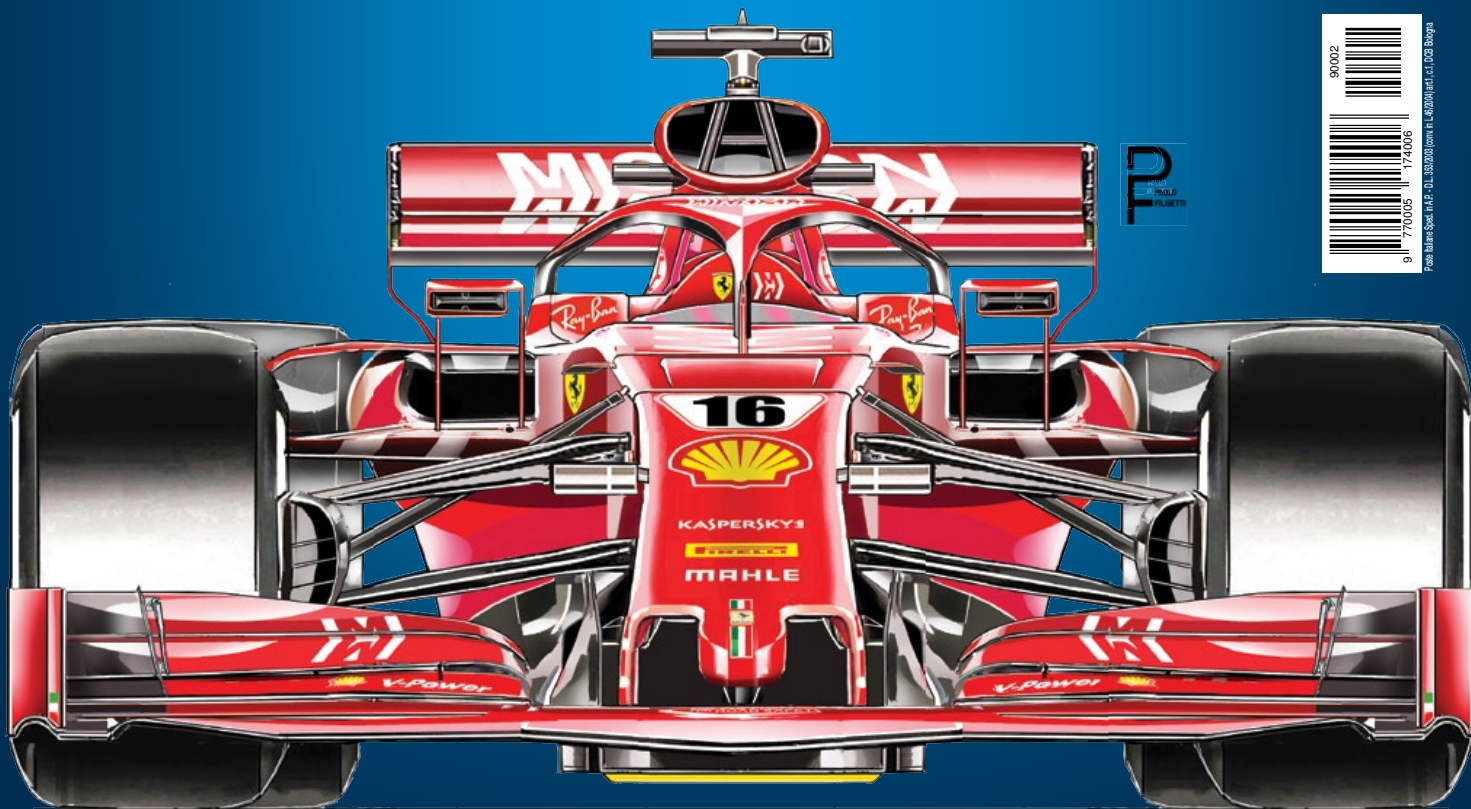
Parla **Nico Rosberg**
«Caro Vettel ti spiego io come si batte Hamilton!»

CAVALLINO 2019 TAGLIA SLIM



SNELLA ROSSA

Vi sveliamo come sarà la nuova **Ferrari F.1** che si propone quale **antidoto** alla **Stella a tre punte**, rinnovando una **sfida infinita**



MBE

MOTOR BIKE EXPO

THE ONE EVENT
FOR REAL
MOTORCYCLISTS



DAL 17 AL 20 GENNAIO 2019 IN FIERA A VERONA

ultima edizione:



167.000 visitatori



700 espositori



2.000 moto



8 padiglioni

MAIN PARTNER

MOTUL



OFFICIAL CAR

 **HONDA**

 veronafiere



Ogni nuova Ferrari è come un figlio

Manca poco più di un mese all'alba di una nuova Ferrari. E l'attesa già cresce. Pochi giorni di vacanza trascorsi velocissimi. Dallo scorso 2 gennaio il Reparto Corse a Maranello ha ripreso a girare a pieno regime. Il prossimo 15 febbraio cadranno i veli sulla Rossa 2019 e nel frattempo si moltiplica la curiosità, si fanno spazio anche le indiscrezioni tecniche e ci si sbizzarrisce con le ipotesi. Sarà così da qui al giorno della presentazione perché ogni nuova Ferrari che nasce è come un figlio e crea attesa sin dal giorno del concepimento. Andiamo quindi a scoprire quali sono le linee di tendenza della monoposto che nasce all'interno della Gestione Sportiva con sigla di progetto 670. Avrà una sezione verticale ridotta, fiancate arretrate di 6 cm, un'ala anteriore più semplificata, un differente posizionamento dei radiatori, possibili supporti aggiuntivi per gli specchietti retrovisori e un fondo che, almeno nella prima versione, si baserà sull'evoluzione di quello testato negli ultimi Gp del 2018. È questo quanto emerge dall'analisi realizzata da Paolo Filisetti su questo numero di Autosprint che ospita anche una grande intervista in esclusiva con Nico Rosberg realizzata da Alberto Sabbatini.

L'ex iridato F.1 si trasforma così in uno splendido analista mondiale in vista di

una stagione 2019 che promette davvero scintille. Nico svela anche retroscena davvero gustosi e suggerisce anche come si può fare per battere un fuoriclasse enorme come il suo ex compagno di squadra Lewis Hamilton. Nel frattempo con la Dakar scattata da Lima nel giorno dell'Epifania per un'edizione che si gioca tutta sulle dune del Perù, il 2019 da corsa riparte subito di slancio e ha subito tante storie da raccontare. Carlos Sainz, Stephane Peterhansel, Sebastien Loeb, sfide incrociate sono pronte ad andare in scena nel Grande Raid che in Sudamerica, esattamente dieci anni orsono, ha trovato il suo nuovo habitat. Dopo il primo round in Arabia Saudita nel prossimo week end si appresta a tornare in pista anche la Formula E. Si correrà a Marrakech. Per la terza volta di fila la serie full electric approda in Marocco e sarà un'ottima occasione per fare subito un confronto tra monoposto vecchia e nuova generazione con l'onda lunga prodotta dall'effetto sorpresa destato dalla prima vittoria griffata Bmw, un debutto davvero fantastico per la Casa tedesca. L'unico appuntamento in territorio africano della serie elettrica sarà per molti pure il modo per cancellare le incognite da un esordio più complicato del previsto. A iniziare da Felipe Massa e Stoffel Vandoorne vogliosi di un pronto riscatto. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 6** ROSBERG ANALISTA MONDIALE
- 18** NUOVA FERRARI SLIM PER ESSERE... FAST
- 26** MERCEDES VACANZE CALDISSIME
- 28** RED BULL VUOL FARE SURF SULLA HONDA
- 30** LECLERC ALLA SVOLTA
- 32** MICHAEL TANTI RITRATTI

VELOCITÀ

- 38** WEC HYPERCARS FUTURO
- 60** EARNHARDT SCRITTORE
- 64** TECNO RUGGENTE
- 66** TEST LAMBO SECCO A DAYTONA
- 72** I DUE VOLTI DI SANDRUCCI
- 74** FORMULA E PRE MAROCCO
- 66** FORMULA E DEBUTTI DIFFICILI

RALLY

- 40** DAKAR PERÙ CHE SFIDA!
- 46** ADAMO ED EVO
- 50** LATVALA CI FA SCOPRIRE IL MONTE
- 54** BRAZZOLI SULLA 124
- 56** MAZZOCCHI ALZA L'ASTICELLA
- 58** IL CIOCCETTO SCANDOLA SOTTO L'ALBERO

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 14** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 16** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 22** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 34** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 80** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT



La Regina premia Murray

A volte tra leggende ci si incontra. È il caso di Gordon Murray, storico progettista della Brabham e della McLaren in F.1 e non solo. Il tecnico sudafricano verrà infatti insignito dalla Regina Elisabetta del titolo di CBE ossa di "Comandante dell'Impero Britannico" per meriti acquisiti sul campo, anzi, sulle piste di tutto il mondo. Avendo nobilitato la Brabham dall'era post-Tauranac all'apogeo di Piquet iridato 1981 e 1983, passando per la McLaren dominante nel 1988 con Senna e Prost. Sempre alla corte di Ron Dennis allo stesso Murray si deve pure la Gtr vincente alla 24 Ore di Le Mans nel 1995. Sì, un mito vero.





Come si possono battere Hamilton e la Mercedes? Vettel ci ha provato in tutte le maniere negli ultimi due anni e non ci è mai riuscito. Ma c'è un pilota che in tempi recenti ha sconfitto Hamilton a pari macchina: Nico Rosberg. Il pilota tedesco, che si è ritirato dalle corse esattamente due anni fa al termine di una stagione trionfale, è il solo corridore che sia riuscito a sconfiggere Hamilton sul suo stesso terreno: in F.1 e addirittura a pari macchina. L'impresa di Rosberg non è nata all'improvviso, ma è stata costruita nel tempo. Sono serviti anni, gli è costata sforzi, tensioni e uno stress fisico che lo ha portato a un dimagrimento eccessivo. La vittoria e il successivo senso di appagamento lo hanno indotto al ritiro prematuro dalle corse a soli 31 anni. Nico però ha dimostrato che Hamilton, il pilota più forte dell'ultimo decennio in F.1, non è invincibile. Anche Vettel e la Ferrari possono riuscire a batterlo. Ma per farlo serve cambiare atteggiamento: sono necessari sacrifici, abnegazione,▶

**HO CORSO INSIEME
A SCHUMI E LEWIS
E HO BATTUTO
ENTRAMBI: I DUE
PIÙ FORTI DELLA F.1
MODERNA**

NICO ROSBERG



**SPETTATORE
PRIVILEGIATO**

Dopo il 2016 si è autoconfinato al muretto, ma Nico resta l'opinionista più autorevole per il prossimo mondiale di F.1 che vedrà ancora Lewis Vs Seb, in basso

Rosberg analista mondiale

**NICO PER AUTOSPRINT DECIFRA LA NUOVA F.1. HAMILTON NON È IMBATTIBILE, A PATTO CHE...
E VETTEL DOVRÀ STARE ATTENTO PURE A LECLERC. ECCO PERCHÉ IL 2019 SARÀ BELLISSIMO**

COLOMBO







una simbiosi squadra-pilota perfetta e una guida impeccabile durante l'intera stagione. In questa intervista esclusiva rilasciata ad Autosprint Nico Rosberg dalla sua pensione dorata di Montecarlo, parla di come vede la stagione 2019 in F.1, delle sue nuove sfide, ma soprattutto ci racconta come si può e cosa serve per battere Hamilton.

Rosberg è reduce da una vacanza in Thailandia dove è stato con il padre Keke a festeggiare i 70 anni del genitore, campione del mondo F.1 pure lui. Binomio vivente di genitore-figlio entrambi iridati, dopo gli Hill Graham e Damon. Pochi giorni di pausa per Nico in un mese per lui frenetico di attività. Già, perché per essere un pilota in pensione, Rosberg di impegni ne ha pure troppi. Ha sempre avuto la passione per la finanza e da quando si è ritirato dalle corse ci si dedica a tempo quasi pieno. Inoltre Rosberg ricopre il ruolo di testimonial della Hugo Boss e anche della Heineken, per loro gira il mondo, partecipa da commentatore per Sky a diversi Gran Premi F.1. In più fa il talent scout nel mondo del karting e ha talmente fiuto che il suo ultimo pupillo, l'italiano Lorenzo Trivisanutto, ha vinto il titolo mondiale karting. Infine negli ultimi tempi Rosberg è diventato anche azionista della Formula E perché crede nella propulsione elettrica e lo ritiene il futuro dell'automobilismo. Ma la Formula Uno resta nel suo cuore. E anche se da quel 27 novembre 2016, quando giunse 2° ad Abu Dhabi e conquistò il titolo iridato non ne ha più guidata una, ogni volta che si accendono le luci rosse dello start di un Gran Premio non può astenersi dal goderselo. Dal vero o in tv. E attende con ansia nel 2019 il confronto Vettel-Leclerc.

«Sarà una sfida divertentissima. Non vedo l'ora. Accenderò la tv a Melbourne soltanto per vedere quella lotta lì fra i due compagni ferraristi. Leclerc è tanto forte. Viaggia di brutto questo ragazzo. Mentre Vettel esce da un anno difficile: dovrà restare molto concentrato e dare il massimo nel 2019 se vuole restare il leader della Ferrari. Si trova un com-

PENSAVO CHE SEB POTESSE VINCERE NEL 2017 MA SBAGLIAVO: CI SONO STATI TROPPI ERRORI

NICO ROSBERG



pagno ostico in squadra: Leclerc non è mica Raikkonen. È un'altra cosa. Gli metterò tanta di quella pressione addosso...».

- Puoi fare un paragone tra loro?

«In un certo senso quella coppia mi ricorda quella Alonso-Hamilton del primo anno in McLaren (nel 2007, ndr). Uno pilota esperto e già campione del mondo, l'altro un debuttante velocissimo quanto ambizioso. Per certi versi sembra la riproposizione di quei due là ma con qualche differenza: Vettel non è cattivo come Alonso mentre Leclerc non è un guerriero come Lewis. Magari un po' di meno».

- Per te come finirà?

«Ah, non lo so. Certo Vettel deve diventare perfetto se vuol vincere la sfida. Non fare come nel 2018».

- Però tu avevi scommesso nella vittoria di Vettel

SUTTON-IMAGES.COM





LA PRESSE

l'anno scorso...

«Si certo, e mi sono sbagliato! A inizio stagione ero abbastanza sicuro che fosse l'annata giusta per Vettel. Dopo le prime gare del 2018 mi ero quasi convinto che lui e la Ferrari ce l'avrebbero fatta a vincere il titolo. Però non ho previsto la piega che ha preso il campionato a un certo punto: la Mercedes ha accelerato tantissimo e sono stati perfetti da metà stagione in poi mentre la Ferrari all'opposto ha ceduto progressivamente. Troppi sbagli da parte loro».

- Chi ha sbagliato di più? Il pilota o il team?

«Tutti e due assieme. Sia Vettel che la squadra. Sbagli del pilota, errori di strategia, difetti nello sviluppo tecnico della macchina, errori di gestione dei rapporti in squadra. E tutto questo alla fine ha fatto

**VETTEL E LECLERC
PER CERTI VERSI
ORA MI RICORDANO
ALONSO
E HAMILTON ALLA
McLAREN NEL 2007**

NICO ROSBERG

”

**LECLERC, UN RAGAZZO
DAVERO TOSTO**

Leclerc, a sinistra, secondo Nico potrà creare molti problemi a Vettel, tipo Hamilton con Alonso nel 2007 alla McLaren, in alto. Al centro, i due Rosberg irridati, papà Keke & figlio. In alto a sinistra, Nico in pista ai tempi del derby Mercedes con Lewis



la differenza e creato un divario di punti enorme».

- A Vettel in particolare cos'è mancato?

«Cosa sia passato per la sua testa durante l'anno appena terminato non lo so. Ma lo sport è fatto così: a volte ti va tutto bene, poi all'improvviso commetti uno sbaglio, perdi la concentrazione, a quel punto nel tentativo di rifarti esageri, commetti un secondo sbaglio ed entri in una spirale negativa da cui non ti risollevi più. Ti viene la sfiga dentro (sì, Nico dice proprio sfiga - in italiano - ma forse intendeva dire sfiducia, ndr) e tutto comincia ad andarti male. È successo anche a me contro Hamilton. Nel 2015...».

- E tu come ti risollevasti in quel caso?

«Mi imposi di cambiare atteggiamento e caratterizzare contro di lui e funzionò. L'anno dopo ho vinto io il titolo».

- Cambiare atteggiamento. È il consiglio che puoi dare a Vettel?

«Sì, certo. Io ho fatto così: nel 2016 mi sono imposto di diventare più duro, più aggressivo di Lewis e non dargli la possibilità di comandare il gioco. Lui cerca sempre di imporre le sue tattiche, correre a modo suo. Io invece l'ho aggredito sul suo terreno impedendogli di trovare la giusta motivazione e l'ho spiazzato. Questo dovrebbe fare Vettel».

- Che altri spunti può prendere Vettel dalla tua annata vincente contro Hamilton?

«Non deve guardare a quel che ho fatto io, ma basarsi sull'esperienza che lui ha vissuto contro Lewis. Ci ha corso

contro un anno intero e ha perso la sfida. Però adesso lo conosce a fondo. Anche nel corpo a corpo. Deve comprendere gli errori compiuti, riflettere su come Hamilton si comporta e come reagisce alla pressione. Non può più dire che sia un avversario sconosciuto. Ora sa come colpisce, perciò deve imparare a fronteggiarlo. La F.1 è anche una guerra di nervi».

- Però tu ti sei dimostrato fortissimo di testa contro Hamilton. Vettel non pare invece solido come te a livello mentale.

«Beh, quest'anno a livello mentale Lewis ha avuto la meglio, ma non vuol dire molto. Vettel è comunque una pilota con molta confidenza in se stesso e secondo me ha ancora il potenziale per migliorare. L'unico dubbio che ho su di lui però è proprio questo: che a volte crede troppo in se stesso. Se uno ha troppa fiducia nelle proprie capacità, come succede a lui, non è pronto a cambiare atteggiamento. Temo questo per lui: che non sia del tutto in grado di modificare il suo approccio».

- C'è qualche aspetto per cui ritieni Vettel comunque superiore ad Hamilton?

«Sì: nella dedizione al lavoro. L'approfondimento dei più piccoli dettagli lavorando con gli ingegneri nella messa a punto è una dote tipica di Vettel che Hamilton non possiede. Sebastian ha anche una stabilità familiare invidiabile e una vita molto semplice e concentrata. Queste sono caratteristiche che a lungo andare si rivelano determinanti in un

«mondo intenso come la F.1 che ti mette sempre sotto pressione. Sia fisicamente che mentalmente».

- Secondo te nella sconfitta della Ferrari e di Vettel ha influito anche la scomparsa di Marchionne lo scorso luglio?

«Sicuramente non ha aiutato: forse con lui la vicenda Raikkonen-Leclerc non sin sarebbe sviluppata in modo così complicato. Sono tutti dettagli piccoli che alla fine fanno la differenza. Però bisogna tener presente che anche dal lato Mercedes c'è stato uno scempenso gestionale importante: in agosto Niki Lauda è stato ricoverato in ospedale ed è mancato ai box per tutta la seconda parte del mondiale».

- Ma quella di Lauda è una presenza simbolica e non operativa al box Mercedes... Non fa tutto Toto Wolff?

«Beh, non proprio. Da fuori magari non sembra, ma dentro il team Niki, anche se non è direttamente operativo, ha un ruolo di supporto molto importante: il suo apporto come mediatore è strategico. Lauda è uno che riesce a mediare fra le parti e far andare tutti molto d'accordo. I piloti fra loro, la squadra con i piloti, e così via. Sa smussare gli attriti, tenere

a freno le intemperanze e le rivalità. E quindi dà un grande apporto positivo al team».

- Quest'anno ci sono in F.1 molte squadre rinnovate nella formazione: a tuo parere qual è la più forte?

«Sulla carta direi la Ferrari. la coppia Vettel-Leclerc, come ti ho detto, è da scintille. Però attenzione: Bottas non va dimenticato. Può fare molto meglio di quello

che ha combinato quest'anno».

- È stato davvero una delusione. Non ha vinto nemmeno una gara e guidava la Mercedes...

«Non parlerei di delusione. Lui è veloce, ma ha avuto tanta sfiga a inizio stagione. Avrebbe potuto vincere due gare e le ha perse non per colpa sua ma per guasti o incidenti. Quando ti capita di perdere così tanti punti in classifica, cambia tutto. Sia in te a livello mentale, sia nell'ottica dei tuoi rapporti di forza in squadra. Quando perdi molti punti, non sei più considerato strategico dal team per batterti per il campionato e vieni usato come gregario per aiutare il tuo compagno a vincere. Le tue corse vengono sacrificate per far prendere punti al meglio piazzato in classifica. È quello che è successo a Valtteri. Aspettiamo il 2019 per vedere il vero Bottas e giudicarlo. Se inizia bene, sarà tutta un'altra storia».

- E degli altri team che pensi?

«La coppia Red Bull? Beh, Verstappen è fortissimo ma Gasly... non lo so. È da scoprire. Non mi ha impressionato poi tanto finora. La Renault? Ricciardo-Hulkenberg sono una coppia forte anche loro, anche se la macchina pare meno veloce».

- Secondo te Ricciardo ha fatto bene o male a lasciare la Red Bull?



ANCHE LA MERCEDES HA PATITO UN'ASSENZA IMPORTANTE: QUELLA DI NIKI LAUDA

NICO ROSBERG



GETTY IMAGES

NICO. UNO SENZA PAURA DELLE SFIDE INTERNE

Sopra, Ricciardo, uscito dalla Red Bull causa la troppa rivalità interna con Verstappen. A destra, Nico compagno di Schumi in Mercedes. In alto, Rosberg fatica a contenere Verstappen nel Gp di Abu Dhabi 2016, l'ultima gara F.1 di Nico

«Non capisco le motivazioni che lo hanno spinto in Renault; l'unica risposta che trovo è che la sfida con Verstappen lo abbia schiacciato mentalmente. Sennò non c'era motivo di lasciare una squadra vincente come Red Bull per andare in un team come Renault che è indietro di quasi un secondo. Da un certo punto di vista lo capisco: se restava ancora lì in Red Bull e subiva nuove sconfitte da Verstappen, la sua immagine di top driver sarebbe a rischio ma da un altro punto di vista non lo comprendo».

- Al suo posto come ti saresti comportato?

«Io? Non avrei mai cambiato squadra per colpa di un compagno troppo veloce. Ma soltanto per una



COLOMBO

sfida più ambiziosa. Nella mia carriera ho avuto al mio fianco Schumacher e Hamilton, cioè i due migliori piloti in assoluto degli anni Duemila. Scusate se è poco... Dopo di loro non c'è nient'altro. Ho guidato tre anni al fianco di Michael (dal 2010 al 2012, ndr) e quattro con Lewis (dal 2013 al 2016, ndr), eppure non ho mai voluto cambiare squadra. Ho sempre accettato il confronto con loro, non ho mai pensato di andarmene perché non gradivo il compagno di squadra. Io dei compagni non mi sono mai lamentato, nonostante fossero forti. Invece ho lavorato assieme a loro per il team e sono orgoglioso di averli battuti tutti e due. È questo che mi rende fiero della mia carriera di pilota F1. Due compagni di squadra, uno sette e l'altro cinque volte iridato, e li ho battuti tutti e due! Questa è la cosa che mi dà più soddisfazione: la maniera in cui ho vinto e soprattutto i nomi di quelli che ho battuto».

- Però la Mercedes stavi per lasciarla qualche anno fa. E addirittura per andare in Ferrari... Eri vicino a Maranello.

«Proprio vicino vicino no, ma ho avuto contatti e di-

ATTENZIONE,
TRA LE POTENZIALI
SORPRESE 2019
IO INSERIREI
ANCHE
KUBICA!

NICO ROSBERG



scussioni con loro. Un giorno forse racconterò tutta la storia...»

- Un giorno? Fallo adesso no? Tanto ormai non ci sono più vincoli di segretezza.

«Va bene: ero attratto dall'idea della sfida con Maranello. Ma abbiamo soltanto parlato e fatto ipotesi, era una fase in cui ci si confrontava per il futuro. Non ricordo esattamente nemmeno quando successe...».

- Te lo ricordo io: era l'estate 2012, quando la Ferrari dopo tre anni assieme ad Alonso ancora non si dimostrava competitiva contro la Red Bull mentre la Mercedes non era ancora vincente...

«Un giorno mi contattarono da Maranello, volevano sapere se ero interessato a correre per loro. Ovviamente ero lusingato: c'è poco da fare, i team vanno e vengono ma le due leggende dell'automobilismo sono loro: Ferrari e Mercedes. In Mercedes c'ero già, se volevo intraprendere una strada diversa, l'unica soluzione era Maranello. Ne parlammo per un po' ma alla fine mi trovavo bene in Mercedes e optai per rimanere lì».

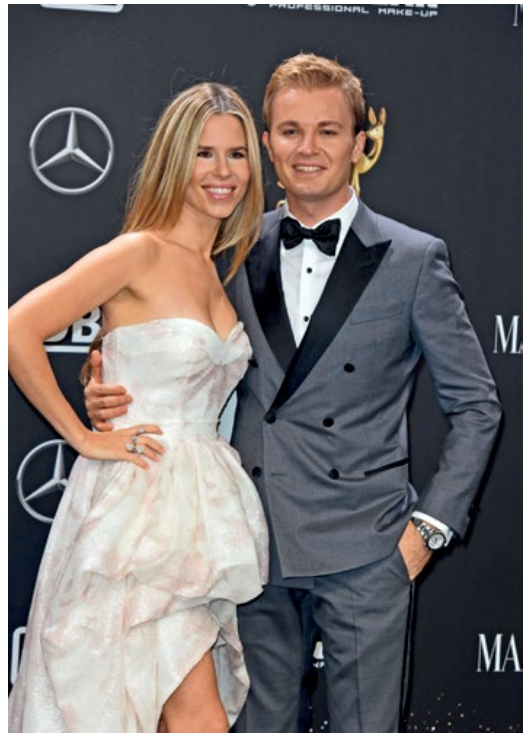
- Tu che conosci bene l'anima tedesca della Mercedes, secondo te dopo aver vinto tanti anni di seguito con un inglese, non hanno l'ambizione prima o poi di tornare a vincere con un pilota tedesco per realizzare un'accoppiata tutta germanica, come successe con te?

«Mah... Per loro vincere con una leggenda della F1 come Hamilton è prestigioso; ma sicuramente un occhio su Vettel prima o poi lo metteranno».

- Dei tanti giovani del 2019 chi ammiri di più?

«Sono tutti forti. A parte Verstappen, che è considerato un giovane avendo solo 21 anni ma ha già molta esperienza sulle spalle, in cima metto Leclerc. Poi per me è molto veloce Norris, ma anche Russell. Sarà un bel duello fra loro. E pure il vostro Giovinazzi. E poi - scusate se vado fuori quota - ma io tra le potenziali sorprese del 2019 inserirei anche Kubica: sono davvero molto contento che sia tornato. Lui è uno dei più grandi talenti che abbia mai visto e si merita davvero di essere di nuovo in F1».

LA PRESSE



← **- Quando guardi la partenza di un Gran Premio c'è un pilota in particolare che cerchi subito di seguire con lo sguardo?**

«Risposta facile: Verstappen! Perché quando lui è nelle primissime file, da spettatore ti diverti di doppio. Sai che quando è davanti, darà il 110% per cento ad ogni curva di ogni giro».

- Da pilota però ti divertivi meno con lui. Hai avuto molti contrasti in pista con Max?

«Accidenti se sì! Nell'anno che ho vinto il mio titolo mondiale, nelle ultime quattro gare mi ha fatto venire i capelli dritti perché in quelle corse mi giocavo il titolo e mi sono trovato a dovere duellare con lui ogni volta. Lo beccavo tutte le volte davanti a me e in ogni occasione mi veniva il fiato lungo per superarlo. Anzi, l'ultimo sorpasso della mia vita di pilota F.1 l'ho fatto proprio su di lui. Ad Abu Dhabi. Che ansia!».

- Di tornare in F.1 l'hai sempre escluso. Però si dice che forse il prossimo anno, quando la Mercedes entrerà direttamente in Formula E, potresti fare il team manager della squadra. È vero?

«La Formula E mi affascina, ma non mi vedo in quel ruolo. È vero che ho guidato la monoposto di Formula E di seconda generazione lo scorso luglio a Berlino, prima della corsa. Ma è stata una semplice esibizione. Guidare o gestire un team in quel mondo però non fa parte del mio futuro. Preferisco un ruolo più generale e istituzionale. La categoria mi affascina semplicemente perché ritengo che la propulsione elettrica sia il futuro dell'automobile».

TRA I PILOTI SEGUO SEMPRE CON CURIOSITÀ VERSTAPPEN PERCHÉ DÀ IL 100% E FA VERO SHOW!

NICO ROSBERG



- Credi davvero nel potenziale delle auto elettriche?

«Mi piacciono. Sono il futuro. L'auto elettrica è la nuova frontiera della nostra società perché ci apre la porta a un futuro più sostenibile. È una cosa bella per il mondo in cui viviamo. Certo, l'auto elettrica è soltanto il primo passo: poi abbiamo bisogno anche di altre cose, come l'energia rinnovabile, per completare la transizione. Ma io ho talmente fiducia nel futuro della mobilità elettrica che due anni fa ho deciso di diventare azionista della Formula E. Ho comprato quote azionarie della società perché credo nel cambiamento che l'auto elettrica potrà apportare alla società. E la Formula E è l'apice di questo sviluppo tecnologico».

- Guidare la monoposto ti è piaciuta?

«È una macchina da corsa come tante altre ma pone alcune difficoltà di guida inaspettate. Prima di tutto il volante è pesante perché per risparmiare peso non hanno messo il servosterzo, per cui nelle curve strette è veramente duro da girare. Come le F.1 di una volta. Poi non vedi le ruote davanti perché sono carenate, per cui in frenata tendi a bloccarle e non te ne accorgi. Sempre per lo stesso motivo, non vedi neanche il punto di corda nelle curve,



GETTY IMAGES

INVESTITORE IN FORMULA E
Nico crede molto nella Formula E nella quale ha anche investito. In alto, eccolo al volante della monoposto Gen 2 in alcuni giri dimostrativi a Berlino 2018

quindi hai difficoltà a compiere sempre la traiettoria perfetta. Infine, poiché la Formula E corre su circuiti cittadini dove l'asfalto ha scarsa aderenza, ti ritrovi sempre la macchina che scivola nelle curve e l'aderenza che cambia di continuo».

- Il silenzio del motore non toglie emozione?

«No, non ci si fa caso. La vera caratteristica del motore è che spinge subito perché il propulsore elettrico eroga tutta la coppia di colpo. Certo, non spinge come una Formula Uno (una F.E ha 340 cavalli contro i circa 1000 cv di una F.1, ndr) ma siccome i circuiti dove si corre in Formula E sono piccoli e stretti, guidare la macchina lì dentro diventa divertente e impegnativo».



di sviluppo tecnologico è stata raddoppiata l'autonomia! Questo dice tutto della progressione dello sviluppo tecnologico di queste automobili elettriche. Non c'è paragone con l'evoluzione dei motori tradizionali».

- Ma tu possiedi un'auto elettrica?

«Non ancora. Presto la comprerò. Aspettavo il 2019, quando usciranno quelle di nuova generazione di Audi e Mercedes. Auto elettriche da 400 cavalli. Sono una cosa speciale: la gente non si rende conto di quanto siano divertenti da guidare».

- Magari, visto che sei parte di quel mondo, porterai in Formula E i giovani piloti che stai allevando nella tua Academy...

«Ah no, quello è un progetto diverso. Io non voglio fare il manager a tutto campo. La strategia con cui ho dato vita alla Academy che porta il mio nome è semplice: aiutare i bambini giovani che hanno delle qualità e pochi mezzi a entrare nel mondo delle corse. Per questo seguo solo il karting e non altre categorie. Ho cominciato per amicizia con Dino Chiesa, per cui correvo tanti anni fa nel karting e con lui abbiamo deciso di aiutare alcuni ragazzi a crescere».

- Beh, il primo su cui hai puntato, Lorenzo Trivisanutto, ha mantenuto le promesse: ha vinto il titolo mondiale karting...

«Sono stato orgoglioso di lui. A settembre sono andato in Svezia, a Kristianstad, alla finale mondiale, a seguire Trivisanutto che correva nella classe maggiore, la OK, e l'altro mio pilota, Barnard, un inglese che gareggiava nella junior. È stata una grande emozione perché a un certo punto eravamo con tutti e due i piloti in testa nelle due finali. Poi Barnard è scivolato indietro ed ha finito quarto, mentre Trivisanutto, dopo aver subito un sorpasso, si è ripreso e ha vinto. Una gioia immensa!».

- Che apporto hai dato?

«Mi sono ben guardato dal dare consigli tecnici di messa a punto o di guida. Non è il mio ruolo. Il karting è cambiato molto da 15 anni fa, quando ci correvo io. Ho soprattutto aiutato il team a trovare finanziamenti, portando come sponsor il ramo italiano della Petronas».

- E ora che futuro prepari per Trivisanutto?

«Lui ha 19 anni, non abbiamo ancora deciso con Chiesa se passerà alle auto: ma io continuerò a seguire i ragazzini nel karting. Anzi allargherò l'Academy. Il prossimo pilota che ho scelto è un giovanissimo italiano di Bologna. Si chiama Antonelli. Sai qual è il suo nome? Kimi. Un nome che è un programma. Per ora il progetto è di seguire lui e gli altri nel karting, non c'è l'idea di accompagnarli più su, fino alle monoposto e alla F1. Però sono aperto a tutto. Come dite in Italia? L'appetito viene mangiando...».

MI AFFASCINA LA FE PERCHÉ L'ELETTRICO È IL FUTURO DELL'AUTO. MA NON TORNERÒ A CORRERE LÌ

NICO ROSBERG



COLOMBO



GETTY IMAGES

- E col consumo di energia come te la cavavi?

«Ah, quello è l'aspetto più difficile da imparare a gestire. Già in F1 era impegnativo risparmiare energia durante la gara, ma qui sei a un livello decisamente più alto. Devi tenere sempre l'occhio sul display e capire quanta energia stai consumando per adeguare il tuo stile di guida anche in frenata. La gestione dell'energia in corsa è superdifficile ed è quella che fa la differenza fra i piloti per il risultato. Quello che mi ha fatto impressione è il progresso sulla batteria: da quest'anno eroga il doppio dell'energia degli anni scorsi (da 27 a 54 kilowattora, ndr) per cui l'autonomia è raddoppiata ed è cresciuta anche la potenza del 15%. In appena quattro anni

ARTEFICE DI UNA SUA ACADEMY

Ancora molto popolare, sopra, Nico sul casco reca ora il logo della Formula E. Al centro, i ragazzi della sua Academy, che sta portando avanti con molto entusiasmo allevando giovani promesse dal kart verso le più alte vette dell'automobilismo da competizione



AAA avversario cerca si

IL 7 GENNAIO HAMILTON HA COMPIUTO 34 ANNI. SÌ, È UN CAPRICORNO E ALLORA TANTO VALE FARGLI L'OROSCOPO

Fresco 34 enne Lewis Hamilton ha già rilanciato la sfida agli avversari con i suoi post "intimidatori". "Si riparte da zero, tutto è resettato", come a dire che se gli altri pensano di trovarlo appagato, beh si sbagliano di grosso. 34 anni compiuti all'inizio di questa settimana, 7 gennaio. Così per gioco, non essendone un grande esperto e anche per trovare una qualche ispirazione per il primo pezzo sulla stagione 2019, sono banalmente andato a vedermi il segno zodiacale: Capricorno! Già ti viene l'idea dell'animale che prende a testate tutti, per di più leggendo le caratteristiche dei nati sotto questo segno (fonte wikipedia), mi sembrava di avere tra le mani la biografia di Hamilton.

Le persone nate sotto tale segno hanno, infatti, notevoli tenacia e ambizione. E fin qui ci siamo in pineo. Onestà e flessibilità appartengono anch'esse al Capricorno, unite tuttavia ad un pessimismo e ad una chiusura spesso evidenti. Wow il suo ritratto... Quante volte ci siamo chiesti ma cosa ha Hamilton sembra più chiuso del solito. Essendo un segno cardinale è portato per la leadership e, come tutti i segni terra, può essere molto materialista. Il colore da portare è il nero. Un altro aspetto rilevante è la prudenza (vedi i corpo a corpo con Verstappen). Il segno opposto è il Cancro, udite udite, quello dell'arco rivale Vettel. Sorpreso dalla descrizione quasi pennellata, peraltro calzante anche per Schumacher, anche lui Capricorno, sono andato a vedermi le caratteristiche anche del segno di Seb che di fatto dovrei conoscere visto che è anche il mio, ma questo penso interessi 0 al quoto. Le persone nate sotto questo segno sono vitali (grazie ragazzi!!!), solari (in effetti sorride quasi sempre), ma spesso anche timide e un

po' introverse. Conosciuti per la loro emotività (errori 2018) e sesto senso (magie 2018), i pregi dei nati sotto questo segno sono la solidarietà, la sensibilità, la premunizione e la capacità di amare; i difetti sono la pigrizia, la lunaticità, la malinconia e l'irascibilità (Baku e team radio beep beep vari). Ho iniziato a pensare che sia il caso di ricredermi. I segni, letti così, c'entrano eccome con la quotidianità delle persone, almeno di questi due campioni... Allora, sempre più incuriosito ho deciso di passare allo step 2. Cosa porta il 2019 al Capricorno/Hamilton e al Cancro/Vettel? Ho scelto l'oroscopo pubblicato da SKY TG24.

Hamilton: Saturno e Giove favorevoli vi incoraggeranno ad iniziare l'anno determinati e fiduciosi nelle vostre potenzialità. Affidabili e tenaci lo siete sempre, ma ora lo sarete più che mai, pronti ad arrivare fino in fondo nella partita che state giocando. E non giocherete certo solo per divertimento: l'intenzione sarà di vincere, di fare man bassa di quanti più risultati possibili. Prestigio e responsabilità aumenteranno e con essi anche la fatica: ma lavorare tanto, se sarete ricompensati dai risultati, non vi spaventa, anzi. Saturno porterà il vento della stabilità, quindi aspettatevi una conferma, se siete alle prese con contratti a breve termine, ad esempio (in effetti il contratto scade 2020).

Ecco letto questo stiamo belli sereni il mondiale 2019 è già assegnato, soprattutto se andiamo a leggere l'oroscopo di Vettel.

Purtroppo, sembra che dovrete rimboccarvi le maniche e munirvi di pazienza: ve ne servirà, per affrontare superiori, colleghi e clienti, ma non tanta come forse temete. Sarà importante non vedere le cose



SUTTON-IMAGES.COM

peggiori di quanto non siano in realtà: il guaio di Saturno contro sarà proprio quello di spingervi ad essere pessimisti, mentre sì, le difficoltà ci saranno ma non saranno mai insormontabili. Ricordatevelo a gennaio, quando tra imprevisti e richieste avrete voglia di fuggirvene su di un'isola tropicale!

Ok speriamo che Vettel non abbia dato un'occhiata a cosa hanno previsto gli astri per lui, altrimenti parte per l'Australia già depresso. Però attenzione, Verstappen e Leclerc, entrambi Bilancia, potrebbero essere davvero le sorprese: Farete un po' di fatica quest'anno, e del resto Saturno in

” SPERIAMO CHE VETTEL NON ABBAIA DATO UN'OCCHIATA A COSA GLI ASTRARI PREVEDONO PER LUI, ALTRIMENTI PARTIREBBE PER L'AUSTRALIA PIUTTOSTO DEPRESSO...



” LEWIS HA GIÀ LANCIATO LA SFIDA AI RIVALI CON I SUOI SOLITI POST CHE TENDONO A FAR SALIRE IL LIVELLO DELLA COMPETIZIONE

Capricorno (Hamilton) sarà lì per mettere alla prova i risultati raggiunti. Non indietreggiate e non fatevi spaventare dall'impegno ne varrà la pena, perché imparerete a correggere gli eventuali errori, capirete come muovervi, e acquisirete doti che vi serviranno in seguito, quando, a difficoltà finite, potrete scalare la montagna arrivando in vetta e ai vostri propositi. Non sarà un anno sfavorevole ma impegnativo sì. Potreste mettere nel sacco discrete occasioni! Il meglio del meglio lo raccoglierete a fine anno, da novembre in poi (momento decisivo per il mondiale). Potrebbero essere giornate vivaci e molto soddisfacenti, ricche di opportunità e di proposte interessanti che saprete riconoscere e prendere al volo. Per i segni degli altri piloti lascio a voi la ricerca, ma il quadro mi sembra chiaro e

quantomai vicino alla realtà, almeno di partenza del mondiale 2019 il cui count down è ormai attivato e non lontano dal 1, 2, 3, 4, 5... allo spegnimento il via del gran premio d'Australia che scatta bene per? Beh dai che gusto c'è se prevediamo già tutto? Tutto è già scritto dagli astri, ma tutto è da scrivere dalla realtà sperando e non poco però che per il Sagittario Giovannazzi, vada davvero tutto come da previsioni: La vostra capacità di innovazione e di accettare le sfide, che un mercato del lavoro in continuo mutamento porrà a voi come a chiunque altro, sarà il vostro Asso nella manica. Costanza e tenacia vi aiuteranno a concretizzare i vostri intenti, non soltanto le novità. La voglia di fare sarà in

Ci risiamo: Vettel e Hamilton si guardano negli occhi in attesa che inizi l'ennesima sfida, col defender inglese impegnato contro il challenger tedesco

primitissimo piano tra marzo e aprile (inizio stagione). L'energia sarà eccellente da maggio a novembre (tutto il mondiale): sarà un periodo che vi vedrà in prima linea, pronti a fare, ad agire, ad impegnarvi fino in fondo.

Sarà in questo arco di tempo che probabilmente metterete le basi dei vostri imminenti successi; ottimi luglio e agosto, che vi consentiranno di dare fondo anche a tutto il vostro entusiasmo e capacità d'innovazione, ma con concretezza e tenacia. E da novembre con Giove in Sagittario, ecovi pronti per raccogliere i frutti di quello che avete seminato in precedenza. Potrebbe essere un raccolto molto ricco (e chissà forse anche rosso)! ●



C'è ancora tanta voglia di credere nelle favole

IN UNA FORMULA UNO SEMPRE PIÙ CARATTERIZZATA DA UNA GENERAZIONE DI GIOVANISSIMI AD ATTIRARE SENTIMENTI, ASPETTATIVE E ATTENZIONE SONO I DUE ANZIANI DEL GRUPPONE: RAIKKONEN E KUBICA. ECCO COME E PERCHÉ

L'altro giorno, bolso reduce dalle abbuffate festaiole, squadernavo davanti al fuoco il prospetto generale del mondiale di F.1 2019 e mi saltava all'occhio una cosa in grado di farmi accapponare la pelle.

Con la partenza di Fernando Alonso e l'arrivo simultaneo di baby freshmen quali Lando Norris, 19enne, George Russell, 20enne, Alexander Albon, 22enne, e il ritorno di Daniil Kvyat - solo 24enne - e Antonio Giovinazzi, 25enne, ci stiamo avviando alla F.1 mediamente più giovane di sempre.

Laddove - ed è questo che provocava i brividi - ormai gente come Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Nico Hulkenberg e Romain Grosjean anagraficamente parlando in confronto agli ultimi arrivati fa la stagionata figura delle zie sul dondolo, al burraco di Villa Arzilla.

Tutto cambia, in pochi mesi. Adesso, che so, pure a Bottas, tempo due lune nuove e gli rinfacceranno perfino d'essere mezzo rimbambito, perché 29 anni nei Gp d'oggi prima o poi si fanno sentire.

Va be' dai, scherziamoci, ma la faccenda è anche un po' seria.

La Formula Uno in genere non è mica un posto in cui il ricambio è folle e il turn-over frenetico come la prima fila degli ombrelloni al bagno Bianchi di Pinarella di Cervia verso Ferragosto. I migliori venti piloti del mondo quelli sono: ne possono nascere uno o due nuovi e interessanti ogni stagione, ma storicamente il Circus vanta un



LE DUE ULTIME FAVOLE ROMANTICHE

Kimi Raikkonen nei test di Abu Dhabi coi colori Alfa-Sauber, sopra e, a destra, Robert Kubica in veste di pilota ufficiale della Williams. La F.1 racconta le sue ultime favole calde...

foto: SUTTON-IMAGES.COM

nocciolo duro stabilissimo, negli anni, una specie di classe medio-alta quasi inscalfibile, curialesca per cooptazione e tignosamente marmorizzata. E invece no.

Esteban Ocon (più il già nominato Alonso autoritiratosi dai Gp), Brendon Hartley, Stoffel Vandoorne e Marcus Ericsson sono stati tutti cortesemente accompagnati all'uscita di servizio della F.1 senza garanzia alcuna di rientrarvi, assieme a quel Pascal Wehrlein che sembrava scalpitare per tornar della partita. Mentre là fuori sgambettano, comunque per meriti acquisiti o, a seconda dei casi, grazie a bravura, spin-

te e soldi a palate pronti a essere spesi, altri nomi di post teenager o quasi, quali Dan Ticktum, Mick Schumacher, Nicholas Latifi, Nikita Mazepin, Artëm Markevlov, Sean Gelael e quanti altri.

In altre parole, facendo mumble mumble e passando dal focolare alla tisana, mi son detto che mai come ora la classe media, agiata, panciuta, tranquillotta e rotariana della Formula Uno non esiste più.

A parte Lewis Hamilton e Max Verstappen, più il beneficio della novità per Charles Leclerc in Rosso, tutti sono in discussione, attaccabili, dubitabili, indagabili e

”ORMAI I BALUARDI DELLA VECCHIA GUARDIA SONO ROBERT E KIMI. E I ROMANTICI VOGLIONO CREDERE NELLA FAVOLA DI PINOCCHIO E DEL BRILLO PARLANTE

ETÀ MEDIE IN F.1 DAL 2000 A OGGI

ANNO	ETÀ MEDIA
2000	28,59
2001	27,91
2002	28,63
2003	28,57
2004	27,68
2005	28,54
2006	28,96
2007	28,27
2008	28,04
2009	31,60
2010	28,23
2011	28,49
2012	28,85
2013	27,17
2014	26,98
2015	26,57
2016	27,27
2017	26,96
2018	27,24
2019	27,31



invecchiabili in un attimo, con una torma di baby pronti a spingere, alitare e mettere in ansia chiunque, perfino pagando. Non valuto né giudico, i motivi possono essere mille, ma non è questo il punto, le cose stanno così e basta. Trangugiata la tisana, navigo nel mare inquieto della curiosità e alla fine non resisto, prendo il telefono e chiamo Michele Merlino, il mago delle statistiche, e gli chiedo di far due conti per poi cortesemente fornirmi i risultati, perché muoio dalla voglia d'aver conferme e ragguagli. Lui è sul pezzo e risponde bello pronto. Il dialogo magari se riferito conserva l'effetto sorpresa e ve lo propongo tale e quale, così restate un po' sbigottiti anche voi.

- Michele, per farla breve, secondo me questa è la F.1 più giovane di sempre.

- Sbagliato, non lo è affatto.

- Maddai, scherzi, sembra un'adunanza di boy-scout in attesa di fare la promessa.

- Eppure no - ribadisce Merlino - non siamo neanche sui 26 anni di media. Al contrario, paradossalmente questa del 2019 è la F.1 più vecchia dal 2013, come media, perché nell'analisi non hai tenuto conto di due fattori fondamentali.

- Ora che ci penso, ti riferisci a Raikkonen e Kubica.

- Esatto. Rispettivamente un quasi 40enne e un quasi 35enne che da soli spostano tanto, se non tutto. Altrimenti, non fosse per loro, saremmo quasi un punto sotto, prossimi alla zona anagrafica da primato.

- Grazie, Michele, adesso sì che mi è tutto chiaro.

Ciò che ho pensato e poi scritto all'inizio

dell'articolo resta tutto vero e valido, la tendenza frenetica e quasi isterica al ricambio in Formula Uno è un dato di fatto. Ma a calmierare tutto, ad arginare il cambiamento, a rappresentare i paletti della conservazione, restano due uomini che tra loro più diversi non potrebbero essere. Dotati di storie strane, differenti e tuttavia entrambi tali da prolungarne la carriera in modo singolare quanto inatteso, quasi a reclamare attenzioni supplementari.

Il Circus targato 2019, cioè, non è più un paese per vecchi, per dirla coi fratelli Cohen, eppure controcorrente rispetto al flusso inesauribile del cambiamento nuotano due vecchi salmoni che non ne vogliono sapere di dire basta.

E per due motivazioni esistenziali di fondo letterariamente affascinanti quanto struggenti. Ossia queste: Kimi sta lottando contro la sorte per continuare ancora per un po' a restare Iceman, mentre Robert sta facendo il diavolo a quattro per rimettere indietro le lancette del tempo e del destino, provando a tornare se stesso. Da una parte, insomma, la voglia sempiterna di restare Raikkonen, dall'altra quella di tornare a essere Kubica.

Sono loro le due perturbazioni romanticamente distorcanti, le radiazioni di fondo che modificano il quadro generale. Se vogliamo, i simboli del passato che per motivi loro s'ostinano a restare al presente tingendosi di futuro con uno sbaffo di romantico eroismo.

Raikkonen è ancor fresco race-winner e non ne vuole sapere di cambiare vita e gettare la spugna, tra lampi di genio e seratine di sregolatezza.

Kubica, con un braccio distrutto da un grave crash, vuol dimostrare che, da presunto danneggiato burattino di legno, può tornare un meraviglioso ragazzo in carne e ossa, con la voglia di non arrendersi da sola in grado di sostituire la fata turchina e agevolarne la stupenda metamorfosi risarcitoria e salvifica.

Dai, leggendola anticipatamente al crepitare della fiamma invernale, dietro la solida e solita sfida Mercedes Ferrari e Hamilton-Vettel, la F.1 2019 è proprio questo: i giochi della gioventù e in parallelo le tenaci e struggenti sfide di Kimi e Robert.

E, per dirla tutta, essendo un po' stufo di derby eterni tra Cavallino e Frecce nonché poco convinto dall'ondata a tutti i costi giovanilistica, attizzando il fuoco e con un mezzo sorriso in bocca, dico che la mia scelta per l'anno nuovo l'ho bell'e fatta. Bravi tutti, ma tutta la vita forza Kubica e viva Raikkonen.

La Formula Uno, i Cuori da Corsa e gli ultimi romantici vogliono disperatamente credere ancora nella dolcissima favola di Pinocchio e del Brillo Parlante. ●



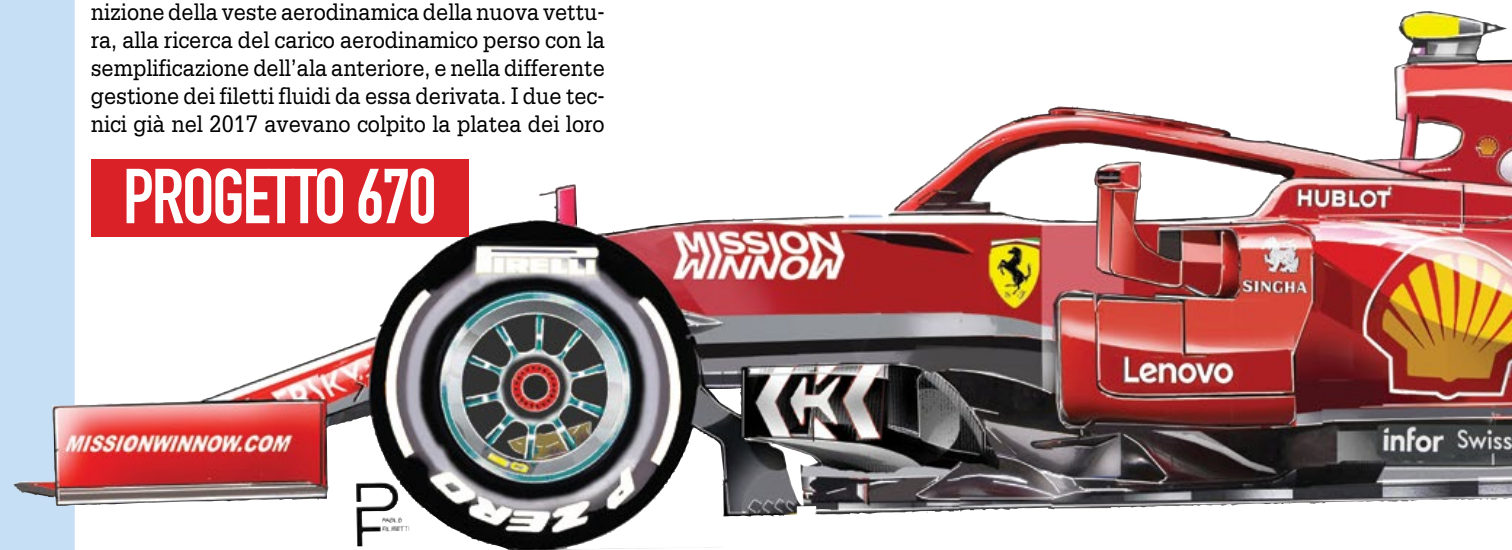
Slim per esse

Manca, per ora, il nome ufficiale, che sarà svelato in occasione della presentazione, il 15 febbraio, ma della nuova monoposto, sigla di progetto "670", che sta prendendo forma all'interno della Gestione Sportiva Ferrari, sono già trapelate indiscrezioni che consentono di delinearne i contorni, in alcune aree già piuttosto definiti a livello di dettaglio. Non è lecito aspettarsi uno stravolgimento dei concetti base del progetto della SF71H, più verosimilmente si tratterà di una loro profonda evoluzione. Il punto di partenza, ovvio per tutti i team, è stato l'adattamento alle nuove regole, che ha impegnato anche gli aerodinamici della Scuderia, Enrico Cardile e David Sanchez, nella ridefinizione della veste aerodinamica della nuova vettura, alla ricerca del carico aerodinamico perso con la semplificazione dell'ala anteriore, e nella differente gestione dei filetti fluidi da essa derivata. I due tecnici già nel 2017 avevano colpito la platea dei loro

ANDIAMO A SCOPRIRE LE LINEE DI TENDENZA DELLA NUOVA FERRARI CHE AVRÀ UNA SEZIONE VERTICALE RIDOTTA E...

collegi rivali, grazie a soluzioni innovative/estreme della zona delle imboccature delle fiancate della SF70H, proseguendo poi su questa strada nel 2018. Pare, che anche la nuova monoposto avrà caratteristiche uniche e raffinate, in quest'area aerodinamicamente strategica, ma anche sotto altri aspetti. Insomma, pur ribadendo il concetto che non si possa parlare di rivoluzione, ogni parte della vettura sarà un'estremizzazione di quelle della SF71H. Le fiancate, saranno arretrate di circa 5-6cm e caratterizzate da una rastremazione posteriore, più accentuata, ma soprattutto seguirà uno sviluppo volumetrico diverso. In pratica, per intenderci, grazie al riposizionamento dei pacchi radianti, con

PROGETTO 670



SF71H



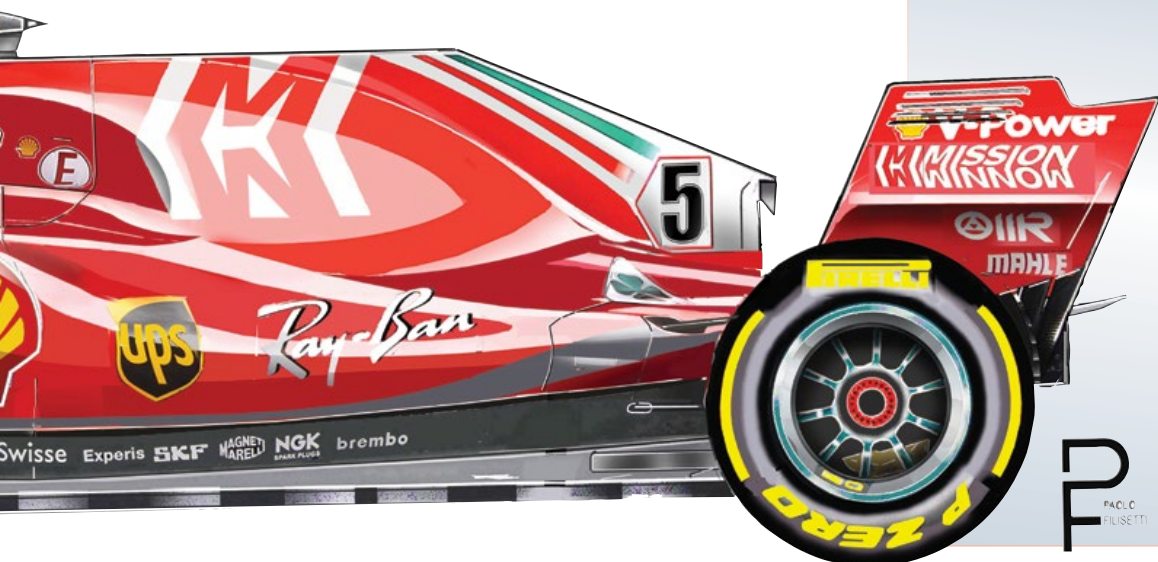
ere...fast

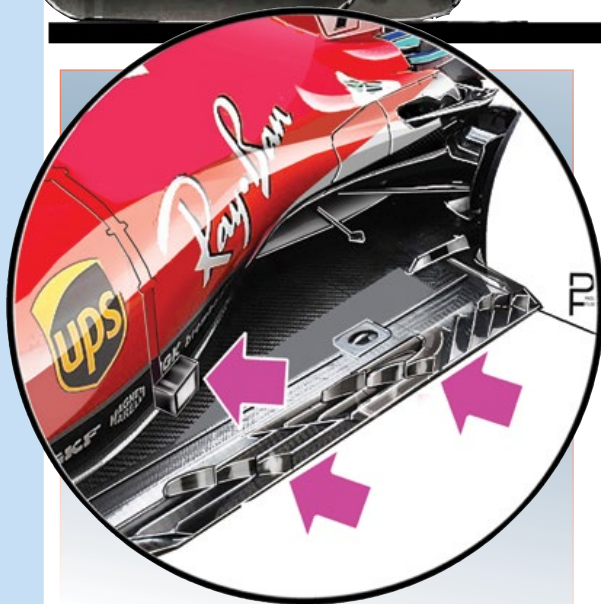
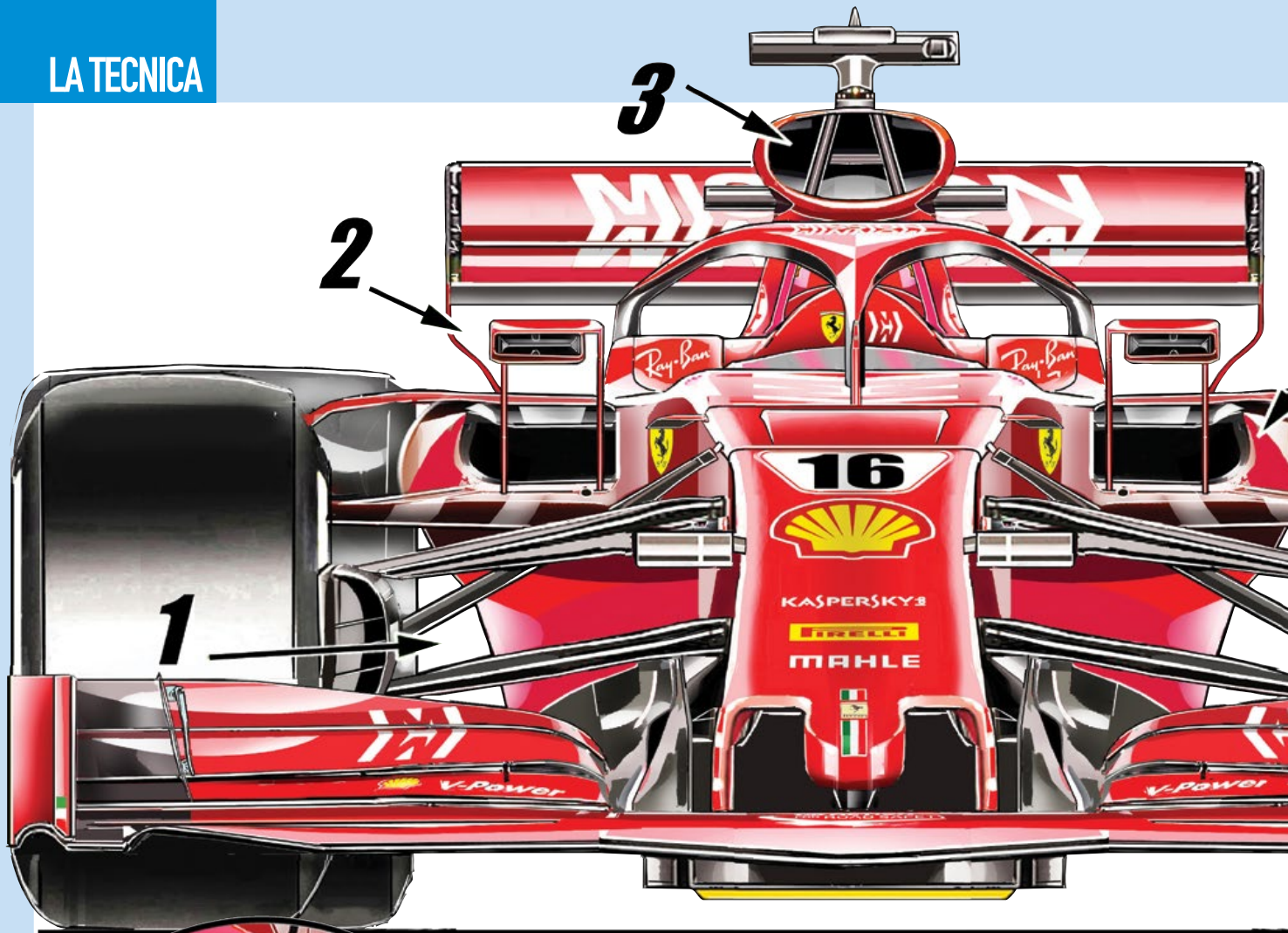
una differente inclinazione rispetto a quelli della SF71H, il profilo esterno della carrozzeria dovrebbe apparire piuttosto smussato riducendo la sezione verticale, al posteriore, sulla falsariga della Red Bull RB14. Non sarebbe, però, stata tratta ispirazione dalla monoposto del team di Milton Keynes, piuttosto il risultato della continua e puntuale evoluzione del concetto alla base della miniaturizzazione delle fiancate dei due modelli precedenti, ancor più cruciale quest'anno per i flussi che le lambiscono verso il retrotreno. Tale processo evolutivo, è avvenuto negli ultimi due anni, grazie ad una sempre maggiore efficienza dell'impianto di raffreddamento. Elementi distintivi del progetto, in verità già pre-

senti a livello embrionale sulla SF70H, ancor più evidenti sulla vettura dello scorso anno, riguardano la partizione sia delle prese d'aria delle fiancate, sia di quella dinamica sopra la testa del pilota. In sostanza l'adozione di canalizzazioni specificamente dedicate al raffreddamento delle diverse componenti, mediante l'adozione di setti /separatori, ha consentito una riduzione, o quantomeno un non incremento delle superfici/volumi degli scambiatori e radiatori, del propulsore endotermico e dell'ERS. Pare che particolare attenzione sia stata posta nella definizione del fondo vettura, specificamente nella sua parte periferica, per incrementare l'efficienza del diffusore, mantenendo l'impostazione adottata nelle ultime due stagioni, di un assetto rake (picchiato) piuttosto accentuato. Difficile, valutare se l'angolo di inclinazione rispetto all'asfalto sarà identico al 2018, ma in ogni caso dovrebbe posizionarsi come nelle due precedenti stagioni a metà strada tra quello massimo della Red Bull, e quello minimo (1.2° Ndr) della Mercedes, e non rappresentare dunque un fattore principale di revisione del progetto aerodinamico. Una conferma, potrem-

FIANCATE ARRETRATE DI 6 CM

CONFRONTANDO L'IPOTESI DELLA NUOVA VETTURA CON SF71H SI PUÒ NOTARE L'ARRETRAMENTO DI CIRCA 6 CM DELLE FIANCATE, CHE POSTERIORMENTE OLTRE AD ESSERE MOLTO SCIANCRATE, PRESENTEREBBERO UN PROFILO SUPERIORE SMUSSATO CON UNA RIDOTTA SEZIONE VERTICALE. PIÙ LUNGHI I DEFLETTORI A PONTE, AL PARI DEI DEVIATORI DI FLUSSO DAVANTI ALLE FIANCATE, QUESTI ULTIMI PIÙ BASSI COME PRESCRITTO DAL REGOLAMENTO (350MM CONTRO 475) RISPETTO AL 2018.



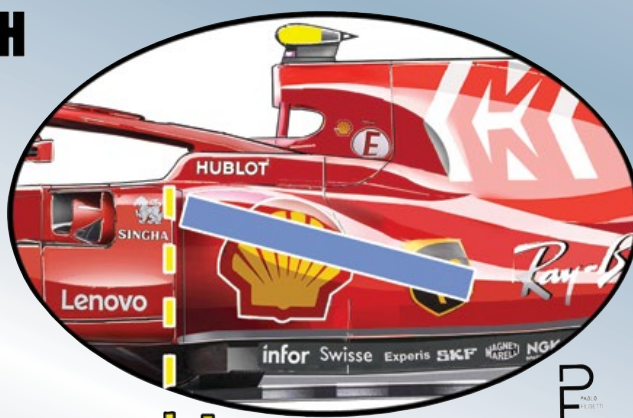


UN FONDO GIÀ SPERIMENTATO

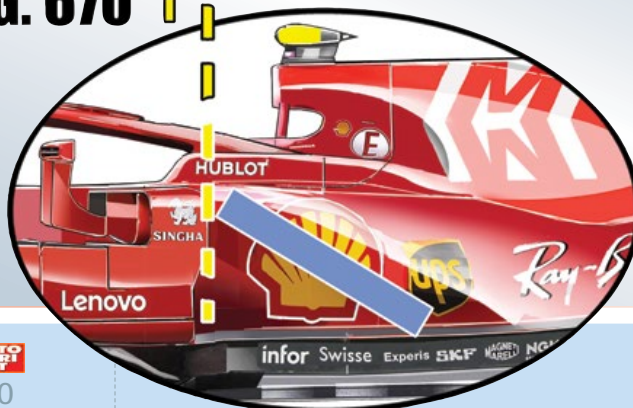
IL FONDO, ALMENO LA PRIMA VERSIONE, SI BASERÀ SULL'EVOLUZIONE DI QUELLO PROVATO NELLE ULTIME GARE 2018, PER INCREMENTARE L'EFFICIENZA DEL DIFFUSORE. DOTATO DI SOFFIATURE LONGITUDINALI, E PROBABILMENTE DI MINI FLAP DIAGONALI (PROVATO LA PRIMA VOLTA AD AUSTIN). IN BRASILE ERA STATO EFFETTUATO UN SUO TEST APPROFONDITO.

COSÌ IL DIFFERENTE POSIZIONAMENTO DEI RAD

SF71H



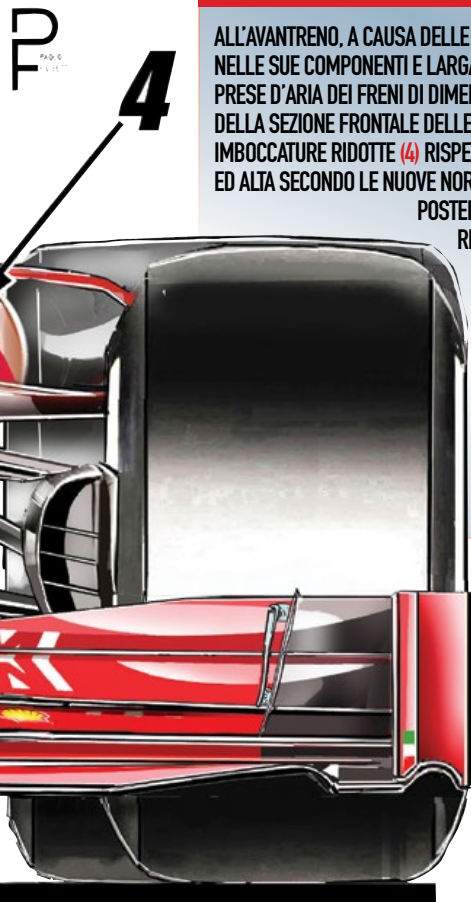
PROG. 670



L'ALA ANTERIORE È SEMPLIFICATA

ALL'AVANTRENO. A CAUSA DELLE NUOVE REGOLE, SPICCA L'ALA SEMPLIFICATA NELLE SUE COMPONENTI E LARGA 200 CM COME DA REGOLAMENTO. SI NOTANO LE PRESE D'ARIA DEI FRENI DI DIMENSIONI RIDOTTE, MA SOPRATTUTTO LA RIDUZIONE DELLA SEZIONE FRONTALE DELLE FIANCATE (1), MOLTO RASTREIMATE, CON IMBOCCATURE RIDOTTE (4) RISPETTO ALLA SF71H. L'ALA POSTERIORE PIÙ LARGA ED ALTA SECONDO LE NUOVE NORME. CONSENTE UNA MIGLIORE VISIBILITÀ POSTERIORE (NOTA POSIZIONE SPECCHIETTI).

I RETROVISORI (2) POTREBBERO MANTENERE SIA LA SOFFIATURA ANTERIORE, SIA ESSERE DOTATI DI DOPPI SUPPORTI VERTICALI CON LA FUNZIONE DI SETTI-SEPARATORI, DELLE PRESE D'ARIA. LA PRESA DINAMICA (3), DOVREBBE ESSERE SUDDIVISA INTERNAMENTE DA DUE SETTI VERTICALI E DA UNO ORIZZONTALE IN QUATTRO PORZIONI, DEDICATE ALL'ALIMENTAZIONE DEL COMPRESSORE ED AL RAFFREDDAMENTO DELL'ERS.



mo dire, l'abbiamo fornita gli stessi esperimenti effettuati nel corso delle ultime gare del 2018. Le varie soluzioni di fondo dotate di soffiature longitudinali periferiche, nella zona davanti alle ruote posteriori, con l'adozione di micro deflettori per la gestione dei filetti fluidi e la creazione di un sigillo inferiore, paiono strumenti indicati per incrementare l'efficienza del diffusore in presenza di un elevato angolo di rake (assetto picchiato).

La stessa Red Bull ha, peraltro, nel corso della scorsa stagione mutuato soluzioni della SF71H, come nel caso del fondo introdotto ad Hockenheim, sulla falsariga di quello adottato dalla Ferrari da Barcellona e, addirittura, verificato in Messico l'ultima evoluzione (mai utilizzata in gara) di Maranello, con l'applicazione di elementi posticci al fondo del-

la RB14. Soluzioni raffinate, apparentemente di dettaglio, viste sulla SF71H, e poi, (guarda caso) riprese sempre dalla Red Bull, come gli specchietti retrovisori dotati di soffiatura, dovrebbero continuare a far parte del nuovo progetto, con la possibile adozione di doppi supporti sagomati. Il cuore pulsante della nuova vettura, la power unit progettata da Corrado Iotti responsabile powertrain e Guido Di Paola, a capo del progetto del motore endotermico, sarà uno sviluppo dell'ultima evoluzione della 062. Già da diverse settimane è stato sottoposto a intensi test al banco.

I filoni principali seguiti, hanno riguardato un incremento della potenza, anche sulla base della maggiore quantità di carburante disponibile (110kg contro i precedenti 105), ma in parallelo la ricerca di maggiore efficienza termodinamica, grazie ad un disegno ottimale delle camere di scoppio, raggiunto grazie ad una massiccia prototipizzazione, (possibile in quanto sempre più rapida), ed allo sviluppo di nuovi carburanti Shell. La componente elettrica, ha come fulcro l'ormai famigerata doppia batteria, che pare abbia raggiunto un livello di efficienza in termini di ricarica, e disponibilità di energia superiore al 2018 mantenendosi ben lontani dal limite in termini di affidabilità.

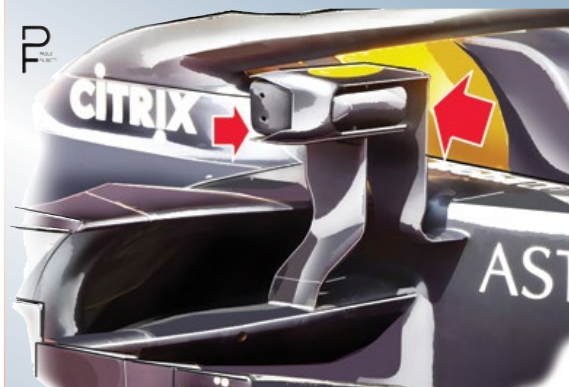
Ultime ma non ultime, le sospensioni anteriori e posteriori sono state rivisitate, quelle a retrotreno a livello di cinematismi interni. All'avantreno sarà mantenuto il terzo elemento idraulico. La presentazione, ma soprattutto il debutto in pista dal 18 febbraio nei test a Barcellona, rappresenteranno le prime conferme, non solo delle indiscrezioni qui riportate, ma soprattutto della bontà delle scelte operate dai tecnici di Maranello diretti da Mattia Binotto.

La speranza è che nella ricetta seguita siano stati utilizzati, e ben amalgamati, gli ingredienti che consentano alla nuova Ferrari di essere competitiva/vincente su ogni tracciato, per ventuno gare. Come diceva qualcuno fino a poco tempo fa dalle parti di Maranello: "wait and see...". ●

RADIATORI

I DUE OVALI SOVRAPPosti METTONO IN RISALTO LE DIFFERENZE DI POSIZIONAMENTO DEI RADIATORI, CON QUELLO DELLA SF71H, MAGGIORMENTE INCLINATO RISPETTO ALLA VERTICALE. LA NUOVA MONOPOSTO, INFATTI DOVREBBE AVERE RADIATORI PIÙ COMPATTI E DISLOCATI PIÙ VERTICALMENTE, RISPETTO AL PASSATO, RIDUCENDO LO SVILUPPO VOLUMETRICO POSTERIORE DELLE FIANCATE.

POSSIBILI SUPPORTI AGGIUNTIVI PER GLI SPECCHIETTI RETROVISORI



PARRE CHE GLI SPECCHIETTI, POSSANO ESSERE DOTATI DI SUPPORTI AGGIUNTIVI PER FUNGERE DA SEPARATORI DEI CONDOTTI DI RAFFREDDAMENTO, IN STILE MERCEDES E RED BULL. QUEST'ULTIMA, HA UTILIZZATO QUESTO ESCAMOTAGE SIN DA INIZIO STAGIONE, PRESENTANDO POI UNA LORO ULTERIORE EVOLUZIONE IN OCCASIONE DEL GP DEL BELGIO.

LA VICINANZA DEI CONCETTI TRA FERRARI E RED BULL, A LIVELLO DI ASSETTO RAKE, È STATA CONFERMATO NEL CORSO DELLA PASSATA STAGIONE, ANCHE DALL'ADOZIONE DA PARTE DEL TEAM DI MILTON KEYNES, DI EVOLUZIONI PROFONDAMENTE ISPIRATE ALLA MONOPOSTO ITALIANA. LA CONTIGUITÀ DEI PROGETTI, POTREBBE MANTENERSI NELLE STESSA AREE ANCHE QUEST'ANNO.





Riforme da comprendere

Calato il sipario del Mondiale 2018 di F1, inevitabilmente cresce già l'attesa per le nuove vetture che si affronteranno nella prossima stagione. Le vedremo tra un mese e mezzo circa – più o meno tutte in asettiche presentazioni sul web – giusto in prossimità della prima sessione di test invernali che si svolgeranno a fine febbraio a Barcellona. E le vedremo esteticamente diverse perché l'ultimo Consiglio Mondiale della FIA dello scorso ottobre ha ratificato le nuove regole proposte in tema di aerodinamica. Non si tratta di una rivoluzione, sia chiaro, ma è comunque un cambio sostanziale che sta imponendo agli ingegneri una ridefinizione tecnica non banale. Perché questo cambiamento? Sostanzialmente perché “non ci sono più i sorpassi di una volta”. Perché si è convinti che i sor-

**ECCO COME E PERCHÉ CAMBIA
LA F1 IN VISTA DELLA
PROSSIMA STAGIONE.
CON L'AUSPICIO DI VEDER
AUMENTARE I SORPASSI**

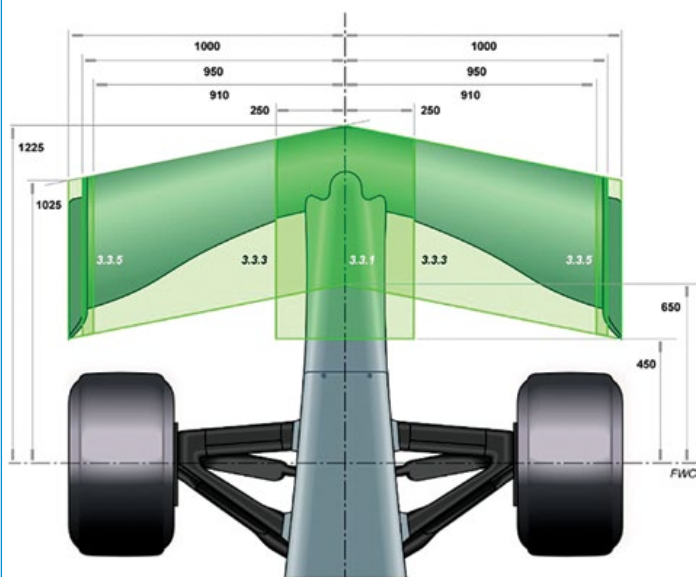
passi siano l'ingrediente principale dello spettacolo in gara. E perché i sorpassi sono resi sempre più complicati a causa delle caratteristiche aerodinamiche delle vetture.

Ne avevamo scritto su queste pagine ormai circa un anno fa, quando già divampava la polemica su questo tema. Peraltro avevamo mostrato come il calo-sorpassi non fosse una novità dei nostri giorni.

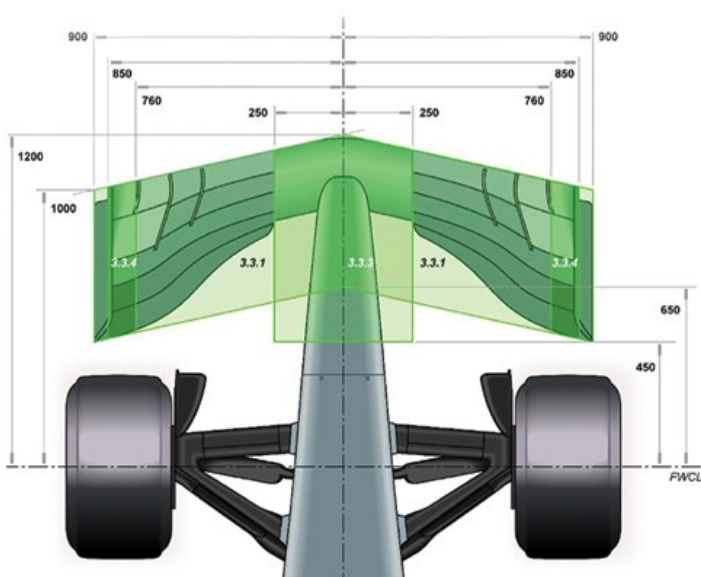
Riprendendo i dati statistici degli ultimi trent'anni avevamo infatti evidenziato come il numero di sorpassi in gara – quelli “veri”, ovvero quelli avvenuti in pista e non in pit-lane, con esclusione anche dei superamenti per problemi tecnici – si era appiattito intorno ai 12 per Gp per una quindicina d'anni, tra il '95 e il 2009. Da notare che in questo periodo storico cade anche lo strapotere di Schumacher in Ferrari. Una manciata di stagioni che è stata tutto meno che noiosa – almeno per noi italiani e per i tifosi della Rossa – a dimostrazione che la dipendenza biunivoca tra spettacolo e sorpassi è quantomeno discutibile e comunque non generalizzabile...

Poi, lo ricordiamo, nel 2011 arrivò il DRS come jolly che può giocare chi insegue proprio per avere un aiuto nello scavalcare chi lo precede. Ed i sorpassi videro su-

ALETTONE ANTERIORE 2019



ALETTONE ANTERIORE 2018

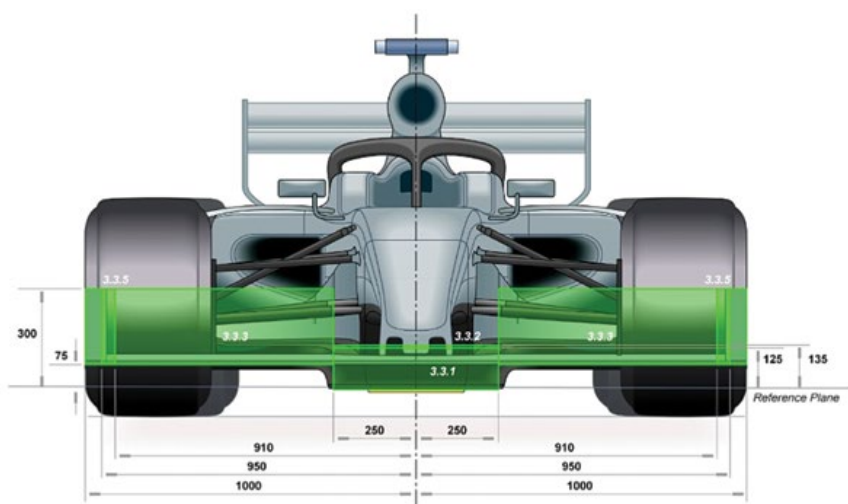


bito un'impennata arrivando fino intorno ai 60 per gara. Numeri che comunque calarono inesorabilmente nelle stagioni seguenti nonostante una breve inversione di tendenza registrata nel 2016 con la liberalizzazione di una terza miscela di pneumatici che non ha più obbligato tutti ad impiegare le stesse due. Ed oggi i sorpassi - è opinione diffusa - sono considerati troppo pochi. Pur essendo ancora sempre di più di quei 12 a Gp di qualche tempo fa...

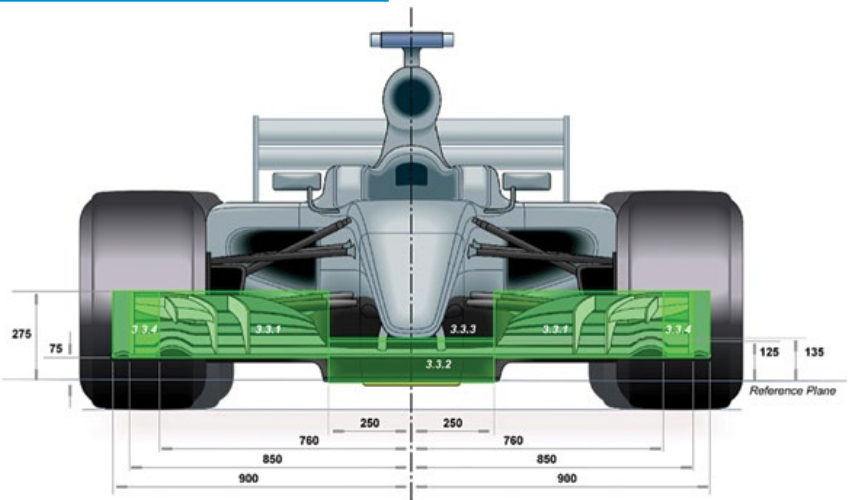
Ecco dunque che il Technical Working Group su input di Ross Brawn ha deciso di spingere fortemente nella direzione di incentivare il numero di sorpassi basandosi su una considerazione tecnica oggettivamente condivisibile. Facciamo infatti mente locale a quando avviene un sorpasso. Se escludiamo differenze motoristiche abissali tra due vetture (che peraltro abbiamo purtroppo anche visto in queste ultime stagioni...), genericamente i sorpassi si verificano tutti verso la fine di lunghi rettilinei in cui il pilota che insegue si inventa una staccata decisa, "oltre il limite", per infilare chi lo precede prima dell'ingresso nella curva successiva. Questo capita laddove c'è parecchia differenza di velocità tra fine rettilineo e ingresso curva. Già, perché se la differenza è minima, chi insegue - anche tirando la staccata - riesce a conquistarsi un vantaggio in termini di spazio assolutamente insufficiente a mettere il naso davanti a chi lo precede.

Detto in altre parole, i sorpassi sono possibili se in curva si va decisamente più piano che in fondo al dritto. O per dirla nel linguaggio che accompagna le nostre Mappature delle Efficienze che periodi-

ALETTONE ANTERIORE 2019



ALETTONE ANTERIORE 2018



← camente ci motivano le performance delle varie vetture in qualifica, i sorpassi sono più facili se diminuisce l'efficienza in curva ed aumenta quella in rettilineo.

E qui entrano in gioco con un ruolo determinante le caratteristiche aerodinamiche delle vetture. Le ultime modifiche regolamentari introdotte sulle vetture – ali più grandi, maggiori dimensioni del fondo vettura e pneumatici più larghi – hanno portato ad un sostanziale aumento del carico aerodinamico che, unito al maggior grip messo a disposizione dalle gomme, ha consentito di aumentare notevolmente le velocità in curva. Parallelamente le nuove regole hanno anche comportato un peggioramento del Cx che è andato a ridurre l'efficienza in rettilineo. Ecco dunque che si è andati esattamente nella direzione opposta a quella che sarebbe stata auspicabile per incentivare i sorpassi.

Perdipiù, non dobbiamo dimenticare che più la vettura tende ad avvicinarsi a chi la precede e maggiori sono le turbolenze a cui è soggetta. Di conseguenza l'ala anteriore (e non solo quella) non lavora più nelle condizioni di flusso ottimale per cui è stata progettata. E siccome quest'ala, oltre a dare carico all'avantreno, condiziona in modo pesante il convogliamento dei flussi d'aria verso il corpo vettura ed il retrotreno, è chiaro che l'impatto sulle caratteristiche aerodinamiche globali di chi insegue diventa notevole. In particolare, la deportanza della vettura che segue è decisamente inferiore alle condizioni di progetto e questo calo è solitamente peggiore all'avantreno, spostando dunque il bilancio aerodinamico in modo tale da generare sottosterzo. Di fatto, chi insegue non può più affrontare le curve con la stessa efficacia di quando corre in aria libera, pregiudicando quindi decisamente le sue chances di sorpasso. Anche se le sue performance teoriche sono superiori.

Carico aerodinamico da limitare

Quindi il lavoro del Technical Working Group, ratificato dall'ultimo Consiglio Mondiale della FIA, è stato tutto finalizzato a limitare sia il carico aerodinamico complessivo generato sulle vetture che, soprattutto, la penalizzazione dei flussi d'aria di chi insegue. E le maggiori novità – diciamo quelle che condizioneranno maggiormente i nuovi progetti – riguardano l'alettone anteriore.

Per valutare bene l'impatto delle nuove regole conviene capire come lavora quest'ala. Ed allora, semplificandola al massimo, dobbiamo dividerla in tre zone. Una zona centrale larga mezzo metro – simmetricamente a cavallo della mezzeria della vettura – che da anni va mantenuta obbligatoriamente neutra, ovvero senza al-

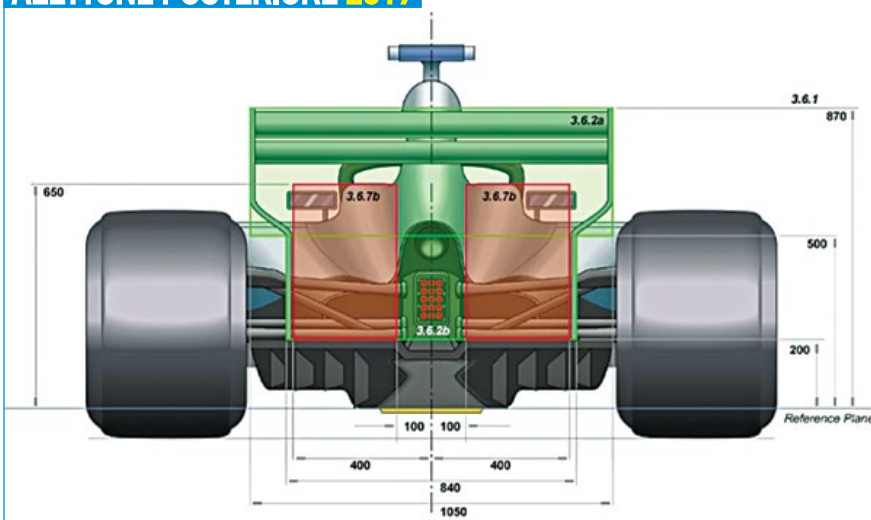
cun angolo di incidenza che possa generare deportanza. E quindi è uguale per tutti. Una seconda zona fondamentale dell'alettone anteriore è quella di attacco dei profili alari alla parte centrale neutra, che genera dei vortici chiamati "Y250" coerentemente con la loro posizione trasversale rispetto alla mezzeria. Questi vortici (con l'aiuto di turning vanes e bargeboards) contribuiscono in modo fondamentale a convogliare il flusso che lambisce il corpo vettura verso il retrotreno separando il disturbo aerodinamico generato dalla rotazione degli pneumatici e migliorando di conseguenza il livello di deportanza posteriore. E questa è una delle zone più soggette alla ricerca che i tecnici portano avanti in continuo durante la stagione.

Infine c'è la parte più esterna dell'ala che – grazie alla cascata di flap, ai turning vanes, all'endplate ed a soffiaggi vari – consente di convogliare l'aria all'esterno dello pneumatico, minimizzandone l'impatto negativo sulla resistenza aerodinamica ma "sporcando" anche notevolmente il

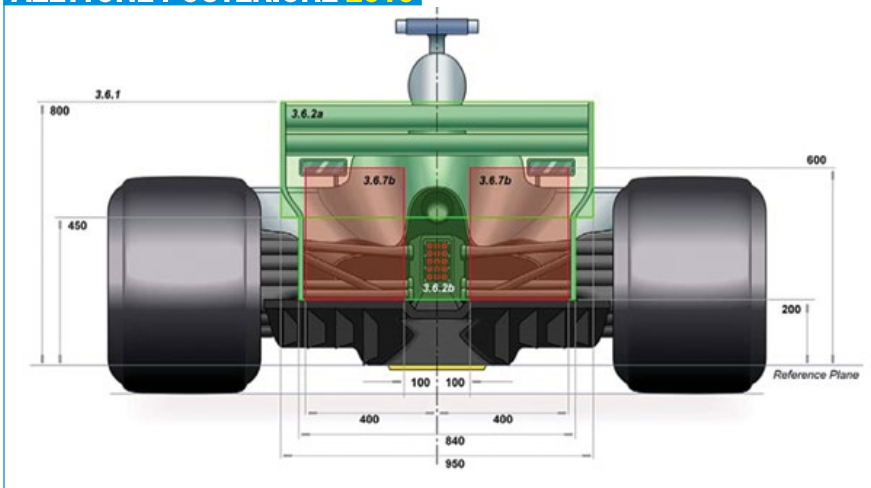
flusso che va a investire la vettura che segue.

In sintesi le F1 2019 avranno un alettone anteriore più alto di 25 mm e più largo di 200 mm – ovvero arriverà fino al profilo esterno degli pneumatici anteriori – ed avrà una corda maggiorata di 25 mm. Ala ancora più grande dunque ma con un minor numero concesso di profili (massimo 5) che, tra l'altro, dovranno essere disposti in sequenza separata sovrapponendosi solo in minima parte. E poi un "endplate" semplificato e quasi rettilineo per limitare fortemente il convogliamento dei flussi d'aria verso l'esterno degli pneumatici. Ecco, proprio qui è il tema principale sul quale si giocherà la partita aerodinamica delle nuove vetture. A differenza del recente passato dove il disturbo delle gomme anteriori veniva aggirato verso l'esterno – limitandone come detto l'influenza negativa sul Cx ma aumentando le turbolenze verso le vetture dietro – da quest'anno i flussi d'aria verranno convogliati all'interno degli pneumatici e verso

ALETTONE POSTERIORE 2019



ALETTONE POSTERIORE 2018



il corpo vettura, a tutto vantaggio di chi insegue. Inoltre, avendo ridotto il numero di "upper flaps", si perderà carico sull'anteriore e sarà anche più difficile separare il disturbo degli pneumatici dal flusso d'aria che procede attorno al corpo vettura verso il retrotreno con conseguente decremento del livello di deportanza posteriore, che sarà in parte recuperato con un alettone che leggeremente più grande.

Funzionerà? Dal punto di vista teorico, lo abbiamo detto, si tratta di interventi tutti orientati a ridurre le percorrenze in curva, a limitare l'impatto negativo sul modo di funzionare delle ali rispetto al flusso d'aria teorico e comunque a ridurre le turbolenze che investono le vetture che si accingono al sorpasso. Quindi dovrebbero anche funzionare. Quanto poi queste nuove regole aerodinamiche incrementeranno fattivamente i sorpassi sarà tutto da dimostrare.

Di sicuro le ali anteriori più larghe innesceranno maggiori contatti che potranno anche rovinare la gara a più di un pilota. Di sicuro i tecnici metteranno sul tavolo

tutte le loro competenze per ripristinare il più in fretta possibile il carico aerodinamico globalmente perso con l'eliminazione di diversi devices. Quindi aspettiamoci che, magari già a metà 2019, le vetture andranno in curva tanto quanto prima. E poi il flusso d'aria che investirà le vetture che inseguono sarà comunque disturbato al punto da limitarne ugualmente le chances di sorpasso. Un po' meno di prima, ma comunque un bel po'.

Anche perché – e qui probabilmente sta il nodo centrale della discussione – sul livello globale di deportanza le ali continueranno comunque a giocare un ruolo determinante. Saranno meno "complicate", più vincolate a dettami stringenti, meno frutto di interventi di micro-aerodinamica partoriti dai codici CFD, ma saranno anche più larghe e alte dell'anno scorso. In sostanza, il carico aerodinamico complessivo dipenderà in massima parte ancora e sempre da loro. Se le modifiche regolamentari avessero piuttosto limitato dimensionalmente le ali, semplificando ancora di più la loro conformazione, allora i tecnici avrebbero

dovuto ingegnarsi sulla forma delle pance e sul fondo vettura. Perché lì si sarebbe giocata la vera partita della downforce. E automaticamente le vetture che seguono avrebbero visto penalizzate molto meno le proprie qualità aerodinamiche a tutto vantaggio del mantenimento della performance in fase di sorpasso.

Ross Brawn ha dichiarato che le modifiche del prossimo anno sono un primo passo nella direzione che verrà esplicitata totalmente con la rivoluzione tecnica che vedremo nel 2021. Ed ha anche aggiunto che se non basteranno per ridare sorpassi e spettacolo, saranno ulteriormente estremizzate. Quindi non è detto che non venga poi presa in considerazione anche una redistribuzione dei contributi di deportanza tra ali e fondo vettura.

Poi magari, nella prossima stesura del Regolamento Tecnico, sarebbe anche carino evitare di regolamentare all'esasperazione ogni minimo particolare con funzioni aerodinamiche. Otto pagine complessive che descrivono vincoli e divieti solo per l'alettone anteriore ci sembrano troppe. Il giorno in cui il tutto sarà ridotto a un paio di pagine, senza lacci e laccioli, potremo nuovamente vedere espresse tutte le creatività che da anni ormai vengono bandite dal Circus della F1. E sarà sicuramente meglio. ●

”
**IN REALTÀ
C'È BISOGNO
DI MAGGIOR
SINTESI
E DI DIMINUIRE
LACCI
E LACCIUOLI
NORMATIVI**



AUTOMOTO RACING
10° SALONE INTERNAZIONALE

AMR_2019

Torino | Lingotto Fiere
dal 31 Gennaio
al 3 Febbraio 2019

in contemporanea con
AUTOMOTORETRO

Visita il nostro nuovo sito www.automotoretro.it

sparco

info@automotoretro.it | automotoretro.automotoring | automoto | +39 011 350 906

Vacanze caldissime

TRA I MERCEDES BOYS, MENTRE HAMILTON FINISCE COINVOLTO IN FUTILI QUESTIONI, BOTTAS UFFICIALIZZA LA SUA PARTECIPAZIONE AL PROSSIMO ARCTIC RALLY

di Massimo Costa

Lewis Hamilton ha trascorso le vacanze natalizie in Gran Bretagna in compagnia di Roscoe e Coco, i suoi amati bulldog, ma forse avrebbe fatto meglio a isolarsi in alcune delle sue isole greche preferite o con i suoi amici rapper e hollywoodiani. I soliti tabloid inglesi gli hanno fatto vivere giornate pesanti per una dichiarazione certamente sbagliata, subito corretta, ma che era facilmente comprensibile nel suo significato. Alla festa della televisione BBC che lo premiava come personalità dell'anno, risultato conseguito in base ad alcuni sondaggi, il cinque volte iridato ha detto: *«È stato veramente un sogno per la mia famiglia uscire dagli slums. Be', non proprio dagli slums, ma comunque di andarsene da qualche parte e costruire qualcosa»*. Apriti cielo, per la spesso ipocrita stampa britannica è parso inaccettabile definire la cittadina di Stevenage, che ha visto i natali di Hamilton, come uno slum, una baraccopoli dalla quale fuggire. Come si permette quell'Hamilton? E giù una valanga di critiche che dai giornali si è estesa su qualche televisione. Dagli al campione ingrato che critica le sue origini.

Ma è ovvio che Hamilton, cresciuto in una famiglia normalissima, dove si dovevano contare i soldi per arrivare a fine mese, nella quale il padre ha compiuto immensi sacrifici per far correre Lewis in kart, voleva solo spiegare che dal nulla è riuscito con le sole proprie forze, il proprio talento, a divenire un grande campione, un personaggio unico, una star mondiale. Ma il povero arricchito spesso genera invidie e, dispiace dirlo, soprattutto se non è biondo e con gli occhi azzurri, bensì con la pelle nera. È un periodo così quello che si vive in Gran Bretagna, dove i rigurgiti classisti e razzisti sono ormai quotidiani, un nero che ha successo genera odio sui social e anche nella vita reale.

Una situazione che sta colpendo pure il campionato di calcio più prestigioso al mondo, che è quello inglese appunto, la Premier League. Hamilton è così finito nel frullatore dell'odio alimentato da una certa stampa ed avrà pensato che prima di tornare sulla sua amata (?) isola, ci penserà due volte la prossima volta. Toto Wolff, team principal Mercedes, ha sentito il dovere di intervenire in



FIA.COM

questa incredibile polemica natalizia: «Lewis merita riconoscimenti, non odio, per la grande carriera che ha saputo percorrere».

Più tranquille invece le vacanze invernali di Valtteri Bottas che è andato in mezzo alla neve della sua Finlandia in compagnia della moglie Emilia e del fido, nonché splendido, cane dalmata che di nome fa Fanni. Giornate serene quelle del compagno di Hamilton, che non ha mancato di far visita ai bambini sfortunati ricoverati nell'ospedale di Lahti. Le emozioni forti il buon Valtteri se le regalerà verso la fine del mese quando farà il suo esordio con una vettura da rally al prossimo Arctic Lapland a bordo di una Ford Fiesta Wrc navigato da Timo Rautiainen, ex copilota di Marcus Gronholm. Prima manche del campionato nazionale finlandese, l'Arctic Lapland è una classica delle gare che si disputano su neve e si svolge come sempre con base di partenza a Rovaniemi, cittadina a 800 chilometri a nord di Helsinki. Abituato sin da piccolo ai circuiti quando iniziò la sua avventura con il karting, Bottas avrà così il battesimo del fuoco sul ghiaccio dal 24 al 26 gennaio prossimi.

**LEWIS MERITA
RICONOSCIMENTI,
NON ODDIO, PER LA
GRANDE CARRIERA
CHE HA SAPUTO
PERCORRERE**

TOTO WOLFF

”

Con il permesso di Wolff ovviamente, il quale si guarda bene dall'ingabbiare il suo 29enne pilota che deve recuperare psicologicamente dopo un campionato 2018 durante il quale la Mercedes gli ha chiesto troppe volte di inchinarsi al compagno Hamilton, fino a "sottrargli" la prima posizione di Sochi. Bottas non è quello visto nel 2018, vogliamo ancora pensare che sia quello del 2017, capace di conquistare tre Gran Premi. Quest'anno lui si giocherà il posto in Mercedes e, soprattutto, la considerazione dell'intero paddock. Uscito distrutto dal confronto con l'inglese, dovrà per forza dimostrare al mondo di essere un pilota di vertice, di meritare un top team nel caso la Mercedes decida di puntare su Esteban Ocon nel 2020. Ci riuscirà? O meglio, glielo lasceranno fare? Wolff intanto, ha fatto sapere che non tralascia nulla non solo per i suoi piloti, ma anche per tutto il personale, dal primo ingegnere all'ultimo uomo della squadra: «Siamo molto attenti su ogni aspetto. So che nonostante le tante vittorie ottenute, i ragazzi hanno sempre la giusta motivazione, ma so anche che bisogna mantenerla sempre alta. E per questo stiamo cercando di migliorare ogni particolare. La nutrizione, le ore di sonno, il supporto medico, il riposo dal lavoro che ritengo fondamentale per ricaricare le pile e per questo ci siamo organizzati per permettere al personale di passare giornate a casa. È importante per la mente. Un sostegno psicologico è necessario quando durante l'anno devi affrontare ben 21 Gran Premi, bisogna estrarre sempre il massimo da ogni singolo elemento che lavora nelle varie aeree in cui è predisposto. Per fare di più rispetto a Ferrari, Red Bull e tutti gli altri. Dobbiamo chiederci continuamente: come posso migliorarmi ulteriormente, dove posso ancora crescere».

Riassumendo, in Mercedes hanno ancora fame, e parecchia anche. A Maranello sono avvisati. ●

**LEWIS SORRIDE
E SI RICARICA**

I motori sono spenti e Lewis si accontenta di farsi ritrarre accanto alla sua Freccia d'Argento in versione show car. Ma ben presto la tensione salirà in chiave F1 2019...





Red Bull vuol fare surf sfruttando l'Hon

C'è tanta voglia di Red Bull in F.1. No, non che vi sia carenza di lattine nel paddock, anzi, quelle della bevanda di Dieter Mateschitz abbondano come non mai. Ciò che tutti si auspicano è che la squadra diretta da Christian Horner possa divenire, con costanza e gara dopo gara, l'elemento di rottura del duopolio Mercedes-Ferrari che dal 2017 tiene vivo il Mondiale. Lo spera anche Ross Brawn, di Liberty Media, benché i dubbi sulla competitività della power unit Honda siano vivi e reali. Ma l'ex direttore tecnico Ferrari pensa positivo: «La Red Bull diventerà la squadra che lavorerà a tempo pieno con la Honda e vedranno che sarà molto diverso rispetto alle esperienze precedenti. Con i giapponesi collaboreranno assieme in ogni momento, cresceranno di pari passo ed entrambi hanno un unico obiettivo da raggiungere, ovvero divenire dei validi contendenti di Ferrari e Mercedes per la conquista del titolo».

Brawn non dimentica Max Verstappen, il boost in più della Red Bull: «È facile scordare quanto è giovane. Se pensiamo a noi stessi a quell'età, con le

**L'AUSPICIO
È QUELLO DI
BATTERSI AL TOP
ALL'INTERNO DI
UNA F.1 CHE HA
BISOGNO DI PIÙ
COMPETIZIONE.
CONTANDO
SUI PROGRESSI
MOTORISTICI
DELLA CASA
GIAPPONESE**

di Massimo Costa

pressioni e l'esposizione mediatica che deve sopportare, è chiaro che sta facendo qualcosa di speciale. Abbiamo visto quest'anno una crescita del ragazzo, una continua maturità nell'approccio alle corse che però non gli ha tolto la velocità e l'aggressività. Penso che con la giusta monoposto e il giusto team, Verstappen può divenire campione del mondo». Sono parole importanti quelle di Brawn, che conosce a fondo la F.1, le squadre, i tecnici, i piloti. La RB14 nel campionato 2018 ha evidenziato grandi qualità telaistiche che abbinata alla power unit Renault ha permesso alla Red Bull di vivere la sua migliore stagione agonistica da quando è cominciata l'era dell'ibrido: quattro vittorie e due pole. Horner non ha dubbi: «Ritengo che la RB14 sia stata una monoposto molto solida, probabilmente il miglior telaio dell'intero lotto, anche più di Ferrari e Mercedes. Quando i motori non erano un fatto determinante nell'esito del Gran Premio, la nostra vettura ha dimostrato di essere quella da battere. Abbiamo vinto a Montecarlo nonostante un problema alla MGU-K, eravamo secondi a Singapore, ab-

IL DESIDERIO DI UN POSTO AL SOLE

L'immagine ha un che di promozionalmente stuzzicante e nello stesso tempo è la metafora della voglia di un posto al sole che ha la Red Bull nella F1 2019.

Magari un posto al Sol... Levante, vista la partnership prescelta, con la Honda al posto della Renault. In basso, Marko e Horner, i timonieri del team in F1



da

GETTY IMAGES



biamo conquistato un altro successo in Messico dove l'altitudine è determinante, vincendo anche in Cina e Austria. Certo, viaggiando a basso carico per aumentare la velocità massima a causa delle carenze della power unit Renault, non sempre abbiamo registrato un bilanciamento ottimale. La nostra stagione è stata interessante, con momenti di grande soddisfazione, ma anche con situazioni frustranti per i tanti problemi tecnici che hanno frenato soprattutto Ricciardo nella seconda parte del campionato. Ma quando tutto funzionava, noi c'eravamo». Horner non teme di vivere un'altra annata tutta in salita per via del nuovo binomio con la Honda: «Siamo molto contenti dei risultati ottenuti al banco dal motore giapponese, i dati sono positivi, coincidenti se non superiori a quelli del Renault. E come punto di partenza è notevole». Tanto ottimismo dunque e non potrebbe essere altrimenti. La dirigenza Red Bull ha voluto rompere con la Renault alla sua maniera, con polemiche spesso controproducenti, puntando sulla Honda a occhi chiusi. E non solo per un fattore economico, perché se i motori Renault la Red Bull li pagava, con il costruttore giapponese accadrà esattamente il contrario fornendo anche un bonus economico per la Toro Rosso. E proprio il team faentino nel 2018 ha svolto il ruolo di cavia con le power unit Honda. Con due

SECONDO ME
IL RAPPORTO CON
LA HONDA POTRÀ
AVERE DEGLI
SVILUPPI MOLTO
INTERESSANTI

ROSS BRAWN

”

piloti quasi debuttanti non si poteva sperare molto, ma Pierre Gasly qualcosa di buono lo ha evidenziato anche se il punto debole dell'affidabilità non è stato risolto nel corso del campionato. Le invettive di Verstappen contro la power unit Renault saranno un ricordo sbiadito se la Honda non sarà all'altezza della situazione. In gioco c'è la possibilità che l'olandese

se, se deluso dal pacchetto Red Bull-Honda, faccia le valigie per cercare un'altra sistemazione. Anche per questo motivo Horner ed Helmut Marko si dimostrano così fieramente ottimisti del fatto che tutto procederà a meraviglia.

Per quanto riguarda la gestione dei piloti, perso il preziosissimo Daniel Ricciardo per cui sia Horner sia Marko non hanno fatto molto per trattenerlo essendo Verstappen l'uomo su cui hanno apertamente dichiarato di puntare per il futuro, proprio l'olandese avrà ora maggior campo libero. Gasly è certamente talentuoso, ma rimane pur sempre una incognita. Saprà essere fin da subito sui livelli di Verstappen? Se lo sarà, per Horner e Marko si presenterà un bel problema perché il francese difficilmente si presterà a giochi di squadra in quanto vuol vivere al massimo la sua grande occasione. In tal caso, Verstappen farà valere il suo status e il clima diverrà subito irrespirabile. Se invece, Gasly come pensiamo crescerà di gara in gara raggiungendo livelli assoluti verso la metà del campionato, per la Red Bull si prospetta un'annata serena. ●

**CHARLES SI ALLENA
IN KART A LONATO**

A Lonato, Leclerc poco prima di Natale s'è tenuto in allenamento girando in kart. Charles era in buona compagnia visto che assieme a lui sulla pista lombarda si sono visti in azione anche Gasty (qui alle spalle del neo ferrarista) e Giovinazzi



fotografie SPORT IN PHOTO-BENEDETTI

Leclerc alla svolta

**ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ AL DEBUTTO IN UN TOP TEAM
LECLERC PUÒ FARE BENE COME HAMILTON E VERSTAPPEN**

di [Alessandro Gargantini](#)

Sulla Ferrari SF71H abbiamo visto Charles Leclerc una volta sola, in occasione della seconda e ultima giornata dei post season test di Yas Marina lo scorso 28 novembre in quella che è stata la giornata conclusiva del annata 2018, che ha dato inizio al silenzio dei motori che si concluderà soltanto a Barcellona poco dopo la metà del prossimo mese di febbraio. Salito sulla monoposto italiana, il pilota del Principato ha subito messo in chiaro le cose, mettendo tutti alle sue spalle e anticipando i suoi piani per la prossima stagione. In cima alla classifica tempi, nell'ultimo giorno che precede il "rompete le righe", spicca il nome del nuovo alfiere della Casa del Cavallino. Statene certi che il risultato della pista non è affatto casuale, ma riflette perfettamente la determinazione ed il modo di interpretare le corse di Leclerc. Il monegasco ha voluto mandare un segnale, e

c'è riuscito alla perfezione. Poteva accontentarsi di un lavoro sul set-up della monoposto e sull'approfondimento della resa degli nuovi pneumatici Pirelli, visto che nulla gli era richiesto in questo momento. La sua natura ha però prevalso lo ha portato a mettere le cose in chiaro, a far presente che tutti dovranno abituarsi a convivere con il suo nome nelle primissime righe delle classifiche.

Una stagione all'Alfa Romeo Sauber ci ha consegnato un Leclerc sempre più conscio dei propri mezzi e determinato a non porre limiti ai suoi obiettivi nella prossima stagione. Il primato di Abu Dhabi sarà soltanto un aperitivo di quella che potrebbe divenire una costante nei prossimi dodici mesi. Le indicazioni per ritenere che il nuovo arrivato in Ferrari sarà tra i protagonisti del prossimo mondiale ci sono tutte. Charles è un ragazzo a dir poco preco-

ce, che impara in fretta, sbaglia poco e che sa sfruttare le occasioni. Sia che si tratti di conseguire risultati di prestigio ma anche, e soprattutto, per impressionare. E c'è da scommettere che già nella primissime corse della prossima stagione Charles sarà in grado di lasciare il suo marchio. Non dimentichiamoci che Leclerc salì sul gradino più alto del podio Silverstone nel weekend del debutto nella terza serie europea in una delle stagioni più competitive e si è aggiudicato al primo tentativo la GP3 Series e il FIA Formula 2 Championship, categoria nella quale ha letteralmente demolito i suoi rivali conquistando ben nove pole position e sette vittorie che gli hanno consentito di celebrare il titolo con largo anticipo. Da rookie, in Bahrein, al debutto nella seconda si è pure preso il lusso di chiudere la qualifica con quasi un quarto d'ora d'anticipo, per gustarsi la fase finale del turno con una rinfrescante bevanda mentre i suoi più esperti rivali non sono nemmeno riusciti ad avvicinare il suo tempo. Poi, sempre a Sakhir, Leclerc si è aggiudicato la Sprint Race nonostante si fosse fermato per un cambio gomme, strategia normalmente suicida se non si dispone di un pacchetto tecnico superlativo e si ha la sfrontatezza di provarci. Due scoccate al morale dei suoi rivali, che sono rientrati dal primo appuntamento dell'anno con la consapevolezza il teenager della Prema sarebbe stato il loro peggiore incubo nei successivi dieci round stagionali. E così è stato. Leclerc non solo li ha battuti in pista, ma ha anche creato le condizio-



ni per erigere una superiorità psicologica che non ha lasciato scampo ai suoi rivali. Anche nella massima serie, il monegasco ha mantenuto le proprie prerogative, conquistando già alla quarta corsa stagionale una sesta posizione che nel team zurighe- se, poi rivelatosi la miglior sorpresa della stagione, pareva un miracolo consideran- do il recente passato e il difficile avvio sta- gionale di Melbourne.

Leclerc ha ampiamente dimostrato di ave- re nel suo DNA le qualità per graffiare sin dai primi chilometri in un super top team quale è la Ferrari. E guardandoci indietro, non sarebbe affatto la prima volta che un pilota al debutto in una scuderia di prima fascia compie meraviglie. Prendiamo, par- tendo da lontano, l'esempio del cinque volte iridato Lewis Hamilton. Anno 2007, l'inglese compone un'accoppiata inedita in McLaren insieme a Fernando Alon- so. I due, chiamati a sostituire Juan Pa- blo Montoya e Kimi Raikkonen all'interno dell'equipe guidata da Ron Dennis, costi- tuivano un line-up totalmente inedito. Da un lato, un due volte campione del mondo. Dall'altro, un ragazzo di talento proiettato in Formula Uno dopo la vittoria in F3 e Gp2 Series. A fine stagione un solo punto, a fa- vore del rookie di Stevenage, separò i due team mates che chiusero la stagione con quattro vittorie ciascuno. Il titolo iridato lo colse Kimi Raikkonen con un solo punto di vantaggio su Hamilton. Alonso se ne an- dò in Renault e venne sostituito da Heikki Kovalainen, mentre Hamilton vinse il suo primo titolo iridato la stagione successiva. Un altro debutto da urlo è stato quello di Max Verstappen che, a soli diciassette an- ni e con solo una stagione in F3 alle spal- le, debuttò al fianco di Carlos Sainz nel 2015 con la Toro Rosso, conquistando due quarti posti e ben quarantanove punti nel mondiale. L'anno seguente la sua promo- zione in Red Bull al posto di Daniil Kvyat fu premiata con una vittoria già al debut- to a Montmelò in una corsa resa celebre dal contatto fratricida che vide protago- nisti Hamilton e Rosberg. Nel corso del- la medesima stagione, la stella olandese colse anche quattro piazzate d'onore in Au- stria, Inghilterra, Malesia e Giappone. I fatti dicono che la scelta compiuta prima da Ron Dennis e successivamente da Hel- mut Marko di puntare su due giovani in- discutibili talenti abbia assai velocemente ripagato con gli interessi scelte che erano comunque coraggiose. E nulla vieta alla Ferrari di credere fortemente nella bontà della decisione di puntare sul monegasco, che ha davvero tutti i requisiti per aprire un nuovo corso nel prossimo mondiale. E non si può negare che Leclerc non abbia nulla da temere nel confronto con i due il- lustrati predecessori. ●

COME SI COMPORTARONO AL DEBUTTO IN UN TOP TEAM HAMILTON E VERSTAPPEN

Hamilton	McLaren	2007	4 vittorie, 5 secondi posti	secondo nel mondiale
Verstappen	Red Bull	2016	1 vittoria e 4 secondi posti	quinta posizione nel mondiale (debutto nella quinta corsa di Barcellona)

Ritratti di Michael

**BRISIGHELLA TEATRO
DI PASSIONE, COL FOTOGRAFO
FILIPPO DI MARIO ARTEFICE
DELLA RASSEGNA SU SCHUMI
IN OCCASIONE DEL 50ESIMO**

di Alessandro Bucci

Piazza Giosuè Carducci a Brisighella, come da tradizione, è stato teatro di un bel momento di passione per i motori. Il fotografo Filippo Di Mario, amico oltre che collaboratore di Schumacher, assieme ai Ferrari fan club di Monza, Milano e Bergamo ha festeggiato con tanto di cuore Ferrari (proprio quello dispiegato sotto al podio di Monza) il 3 gennaio 2019 i 50 anni di Michael, in occasione dell'apertura speciale della mostra "Schumacher 50". Una galleria di opere d'arte allestita grazie al contributo del Trofeo Bandini realizzate dal celebre fotografo Di Mario dedicate al campionissimo tedesco che resterà aperta sino al 15 gennaio. L'occasione si è prestata per scambiare due chiacchiere con Filippo, esplorando la mostra e il suo rapporto con Schumi.

- Come e quando è nato il tuo rapporto con Schumacher?

«Era il '96, durante i test liberi ad Imola con la Ferrari. Ho iniziato a comunicare con Michael attraverso le fotografie e sulle griglie di partenza il rapporto si è consolidato nel tempo. Quando Schumacher vide i miei lavori rimase sbalordito e inizialmente fui anche fortunato, perché immortalai alcuni aneddoti interessanti».

- E per quanto riguarda il progetto Passione Rossa?

«Nel 2000, quando Michael vinse il primo titolo con Ferrari, gli mostrai una selezione di foto presentandogli un progetto che raccontasse l'uomo, il pilota e campione sotto al nome "Passione Rossa" e Schumi rimase ben impressionato. Il pass speciale che Bernie Ecclestone mi fornì all'epoca fu fondamentale per la realizzazione di questo lavoro e il Patron mi concesse, inoltre, di esporre il marchio sulla pettorina, un vero privilegio».

- Com'è nata l'idea di unire fotografia e pittura per le opere esposte in Schumacher 50?

fotografie DI MARIO





TANTO CUORE PER SCHUMI
Sopra, il Cuore Ferrari per Schumi in piazza a Brisighella, con tante opere che ne immortalano le imprese



«Molte delle fotografie che avevo scattato capii che erano momenti di storia. Ragion per cui, dopo Passione Rossa, fu un passaggio naturale trasformare le foto in opere pittoriche. Penso al primo incontro dell'Avvocato Agnelli con Michael, o il cappottamento avvenuto nel primo turno di prove libere del venerdì a Melbourne nel 2001. Fui il primo fotografo a immortalare Michael a testa in giù sulla Rossa con il numero 1. Schumacher 50, come detto, vuole raffigurare anche la vita personale di Schumi e infatti non mancano momenti nei quali è ritratto con la moglie Corinna o un episodio come Imola 2003, quando il tedesco vinse con il lutto al braccio in virtù della scomparsa della mamma».

- Quali caratteristiche umane di Schumi sono trapelate durante la sua carriera?

«Innanzitutto, la sua simpatia. Michael era molto timido e lo nascondeva scherzando con tutti. In occasione delle vittorie più importanti, ad esempio, offriva un sigaro ai presenti fumandolo con loro. L'impegno e la precisione, per Michael, erano un'ossessione positiva. Con i miei lavori ho cercato di trasmettere sfumature di questo aspetto mentale di Schumi davvero molto importante. Pensa che iniziò a parlare in italiano con la stampa solamente dopo il 2000, perché prima sapeva che avrebbe potuto commettere errori

**SCHUMACHER 50
VUOLE
RAFFIGURARE
ANCHE LA VITA
DI MICHAEL, NON
SOLO LE CORSE**

FILIPPO DI MARIO



e non avrebbe accettato di essere preso in giro sui giornali».

- Nel 2006 stava nascendo un progetto speciale con Michael, poi la vita ha deciso diversamente.

«Esatto, nell'ultimo GP con la Ferrari prima del ritiro mi chiese una composizione celebrativa di immagini e scelsi alcuni scatti del round in Spagna, dove vinse. Cercai di fotografare momenti che trasmettessero le emozioni di Michael con la Rossa e consegnai il lavoro a Schumi. Così nacque l'idea di realizzare un'opera per collezionisti che raccogliesse le immagini relative ai cinque titoli Mondiali vinti con la Rossa, prevedendo l'uscita del libro dopo il suo ritiro definitivo dalla Formula Uno nel 2012. Purtroppo le cose sono andate diversamente, ma penso che entro maggio 2019 riuscirò a finalizzare l'opera. Il prossimo appuntamento, infatti, è previsto al museo Ca' La Ghironda a Bologna, dove faremo una mostra catalogo di tutta la collezione con il primo libro che porterò a Corinna». ●



DOPO LAFFITE AL 'RING SU FW04: SVETTA MCGUIRE

Sopra, Jacques Laffite, gran 2° con la Williams Fw04 nel Gp di Germania 1975. A lato, la stessa vettura (telaio 01) dipinta di verde e guidata da Brian McGuire coglie a Thruxton 1976 in una gara ShellSport la prima affermazione ufficiale per una Williams F1 in una gara internazionale. Sopra, il casco di McGuire, (ai tempi della F3) ora in vendita su ebay a 1100 euro

ECCO L'INCREDIBILE E SEMISCONOSCIUTA STORIA DEL GENTLEMAN DRIVER BRIAN MCGUIRE, L'UOMO CHE COLSE LA PRIMA VITTORIA DELLA STORIA PER UNA WILLIAMS F.1. FU CON LA FW04 A THRUXTON NEL 1976, PRIMA DI TRASFORMARE IL MODELLO IN MCGUIRE BM01 CON UN PROSEGUITO DA PILOTA-COSTRUTTORE DESTINATO A FINIRE TRAGICAMENTE. ANCHE SE LA VICENDA RESTA AFFASCINANTE...



McGuire

eroe su Williams

IL TEAM COGLIE LA PRIMA VITTORIA NEI GP CON REGAZZONI NEL 1979, MA GIÀ TRE ANNI PRIMA UN CORAGGIOSO JOURNEYMAN AVEVA FATTO SUA UNA GARA SHELLSPORT CON LA FW04 DI F.1

di Mario Donnini

Okay, il 2019 è l'anno del quarantennale della prima vittoria Williams nel mondiale di F.1, avvenuta nel Gp di Gran Bretagna 1979 con Clay Regazzoni. Proprio per questo è il momento di raccontare una storia sottotraccia, uno spin-off quasi sconosciuto, che getta nuova luce sulla lunga e variegata epopea della Williams nella galassia della F.1, peraltro tuttora in atto. Ladies and gentlemen, questa è la ballata di Brian McGuire e delle sue due amatissime Williams Fw04.

La strana storia di Brian McGuire

Quando il manager Frank Williams debutta in F.1 siamo nel 1969, esattamente mezzo secolo fa. Frank ha 27 anni e in pista gestisce una Brabham per il suo coetaneo Piers Courage, rampollo di buona famiglia che ottiene due sorprendenti secondi

posti nel mondiale, nei Gp di Monaco e Usa. Nel frattempo Brian McGuire, australiano di Melbourne, dove è nato il 13 dicembre 1945, è emigrato da tre anni in Inghilterra per correre in auto, autofinanziandosi in un modo piuttosto singolare.

McGuire divide appartamento e lavoro con un connazionale 23enne, tale Alan Jones, che così ricorda quel periodo: «Ero il tipico australiano a Londra, con jeans e stivali da deserto, più il caravan. Arrivato nel 1970, mi ero messo di casa e in affari con Brian McGuire, curando la compravendita di Mini, camionette e roba del genere. Tutto quello che guadagnavamo lo spendevamo il weekend successivo per correre». Bene, passiamo ad altro.

La Fw04, monoposto tutta da scoprire

Questa storia ha un soggetto in più, che potreb-
.....>



←
 be anche essere la vera regina della faccenda: la Williams Fw04. Nata nel 1975, vede il tecnico Ray Stokoe realizzare una monoscocca più stretta rispetto alla Fw03, spostando in posizione più centrale l'alloggiamento del carburante. Inoltre, i radiatori vengono traslati davanti. In poche parole, ci sono tutte le premesse per un salto di qualità nelle prestazioni, anche se il guaio resta il solito: non ci son soldi neanche per piangere, alla Williams. Tanto che la Fw04 telaio 01 corre per tutta la stagione 1975 in esemplare unico.

Al Gp di Spagna la porta al debutto Merzario, che però la gara successiva, a Monaco, ripassa alla vecchia Fw03, mentre la nuova monoposto vede alla guida Laffite, non qualificato. In Svezia ci corre Ian Scheckter, fratello di Jody, e poi dal successivo Gp d'Olanda e fino alla fine del campionato la Fw04/01 rivede all'opera Laffite.

Quel fantastico 2° posto al Nurburgring 1975

Ed è proprio con Laffite che la Fw04/01 vive il suo giorno di gloria al Gp di Germania 1975, gara tormentata dalle forature, nella quale Jacques si rivela finendo stupefacente secondo dietro al vincitore Carlos Reutemann su Brabham e davanti a Niki Lauda su Ferrari, destinato a laurearsi da lì a poco campione del mondo. Mai fino a quel giorno una monoposto costruita da Frank Williams si era piazzata così in avanti in un Gp iridato, salendo per la prima volta sul podio - le due imprese di Courage nel 1969 erano state propiziate da una Brabham, ricordate? - a testimonianza dell'eccezionalità dell'impresa, peraltro condotta a termine sul tracciato, più lungo, tormentato, pericoloso e probante del mondiale.

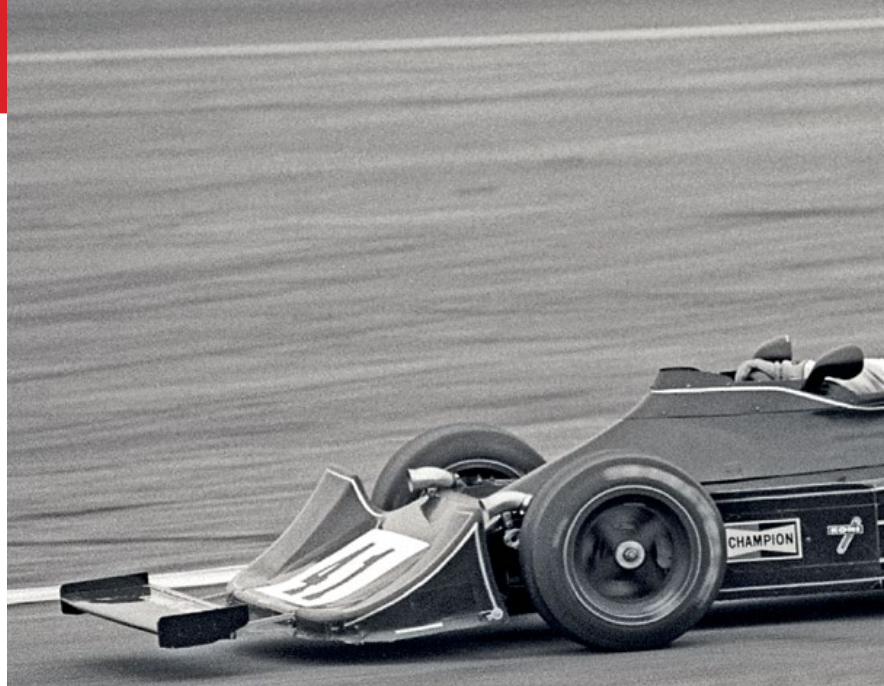
A Watkins Glen strano commiato al 1975

Da lì in poi, però, nient'altro e per un motivo semplice. Di budget per lo sviluppo proprio non ve n'è, si corre con motori sfiatati e materiali stanchi, tanto che la Williams Fw04 fa solo numero.

E al Gp Usa al Watkins Glen, ultima gara del mondiale, arriva il secondo telaio che viene affidato a Lella Lombardi. Però, a sorpresa, nessuno dei due piloti è in grado di prendere il via. Lella è bloccata dalla Fw04/2, ancora acerba e recalcitrante, mentre poco prima del via la moglie di Laffite spruzza negli occhi di Jacques il detergente per le visiera del casco al posto del collirio, così il francese finisce kappà e deve dare forfait. Fine della giostra.

Un 1976 molto breve per la Fw04 nei Gp

Il 1976 è l'anno della rivoluzione per Frank Williams, che s'associa al magnate Walter Wolf, il quale finalmente porta soldi alla santa causa. Ma c'è un problema: Wolf delle monoposto Williams non vuol sentire neanche parlare, tanto che rileva il proget-



UNA STORIA INTRICATA MA AFFASCINANTE

Sopra, McGuire in gara con la Williams Fw04 all'International Trophy 1976 a Silverstone contro i big della F.1. Sotto, è con la vettura ribattezzata McGuire Bm01 alle prequalifiche dl Gp di Gran Bretagna 1977. Col numero 25 la stessa auto, ancora Williams, è noleggiata a Emilio Zapico, non qualificato al Gp di Spagna 1976. In basso a sinistra, l'ultimo Gp della Fw04/01, in Brasile 1976 con Renzo Zorzi alla guida

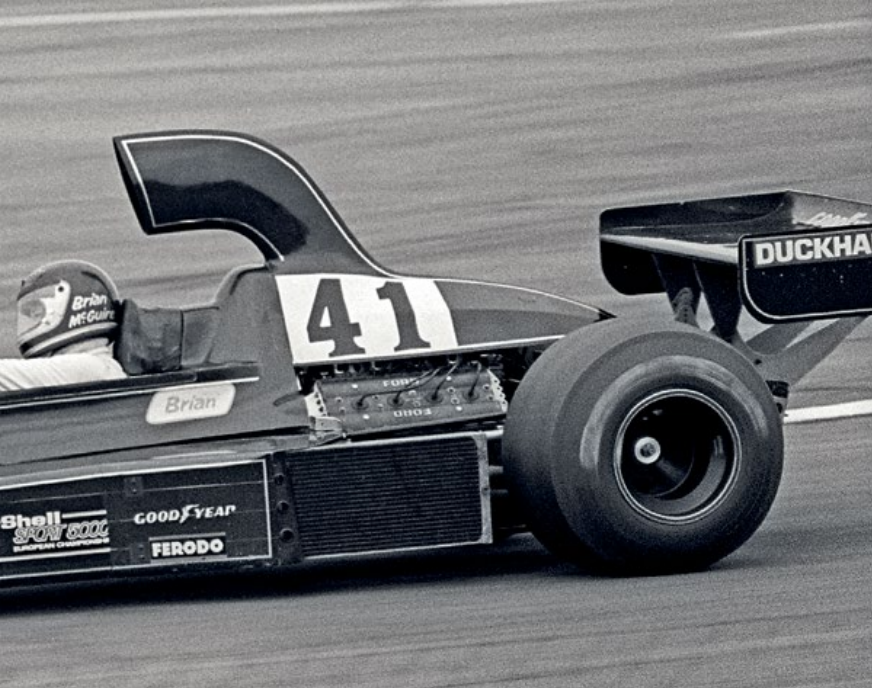
to Hesketh per dar vita alla Williams-Wolf 05, che altro non è che una 308 ricicciata.

Quindi le due Fw04 possono anche finire nel pattume. Con la vecchia, gloriosa 01 corre Renzo Zorzi in Brasile giungendo buon nono, poi tutto viene posto in vendita e l'offerta più interessante per il materiale, ossia due telai, due motori, musetti, radiatori e un bel set di pezzi di ricambio, la piazza un pilota gentleman australiano, tale Brian McGuire. Sì, proprio lui, la nostra vecchia conoscenza di qualche riga fa. Uno che si è fatto una solida esperienza in F.3 e poi, correndo da gentleman driver, è passato alla F.5000 britannica con dignitosi risultati.

Le Fw04 rinascono con McGuire nel G8 inglese

Sono tempi strani, esotici, incomprensibili se guardati con gli occhi d'oggi. McGuire a 32 anni è un buon commerciante, avendo fondato a Brentford la Windmill Motor Caravan, business basato su roulotte, e nello stesso tempo vanta ancora ambizio-





weekend della vita. Sono giorni piovosi, difficili e in quelle condizioni l'australiano sembra volare. Pole, gara in testa e trionfo finale. Sissignori è la prima vittoria di una Williams di F.1. Conta meno di quella del grande Clay, ma questo dice la storia.

Nasce la McGuire Bm01

Colpo di scena per il 1977. Brian McGuire rimane i suoi due telai Fw04 e li ribattezza McGuire Bm01. Correrà nella serie Shellsport e tenterà il debutto nel mondiale di F.1 in occasione del Gp di Gran Bretagna, tra gli ultimi rappresentati di una razza ormai in via d'estinzione: quella dei piloti costruttori. Morale della favola, a Silverstone - dove utilizza la ex Fw04 telaio 02 - McGuire resta vittima della tagliola delle prequalifiche. Una settimana dopo corre in G8 a Donington e si ritira, mentre punta molto nella prova G8 di Brands Hatch del 29 agosto. Il 14 agosto 1977 il suo ex compagno d'appartamento Alan Jones ha colto la prima vittoria nel mondiale, in Austria con la Shadow e gli organizzatori, impreparati al trionfo di un australiano, gli hanno messo il disco di Happy Birthday to You. È comunque un inizio. Tre anni dopo Jones porterà al mondiale Frank Williams con la Fw07.

Brian McGuire non vanta la stessa fortuna. A Brands Hatch, causa la rottura del pedale del freno, la McGuire Bm1 esce di pista a Stirlings, travolge una postazione di commissari causando la morte di John Thorpe e si schianta contro le barriere. Brian McGuire, ferito alla testa, non ha scampo.

I giochi del destino

Nella vita e nelle divergenti sorti di due ragazzi coinquilini in un appartamento a Londra nel 1970 c'era già scritto il destino della Williams. Brian l'avrebbe portata alla vittoria prima di chiunque altro, Alan al trionfo iridato. Quindi con quel telaio lo stesso Brian avrebbe pagato il prezzo più alto, diciassette anni prima di Ayrton Senna.

Tanto tempo è passato. Entrambe le Bm01 sono state ritrasformate in Williams. La 01 s'è vista nel weekend del Gp di Suzuka F.1 2017: fiammante, bella, bianca e rossa: perfetta. Già, come se McGuire non fosse mai esistito. Ma c'è anche chi Brian McGuire non l'ha dimenticato. ●

ni da pilota. Anzi, non solo. Già che c'è, per quanto possa sembrare pazzesco, anche da costruttore di F.1. Be' per ora, no, dai, facciamo da noleggiatore. Ma andiamo con ordine e preparatevi a stupirvi. Il 28 marzo 1976 Brian McGuire corre a Snetterton nel Gruppo 8 inglese, ossia una serie, la Shellsport, che vede in gara F.5000 e F.1, con la vecchia Williams Fw04/01, giungendo 11esimo.

Tempo due settimane ed eccolo in scena nell'International Trophy a Silverstone, contro i grandi della F.1. Quindi rieccolo correre due volte nel G8 british, a Oulton Park e a Brands Hatch, mentre per il weekend del 2 maggio affitta la vettura allo spagnolo Emilio Zapico, che tenta - non centrandola - la qualificazione nel Gp di Spagna di F.1.

Il 12 settembre 1976, il giorno del trionfo

McGuire è iscritto a sua volta nel Gp di Gran Bretagna '76, ma poi rinuncia. Poco male, perché il 12 settembre a Thruxton, con la Fw04/01 dipinta del verde del nuovo sponsor Kelly Girl, Brian vive il

DALLA WILLIAMS ALLA MCGUIRE
In alto, Brian McGuire si appresta a partire per le prequalifiche del Gp di Gran Bretagna 1977 con la sua Bm01. Sotto, la Fw04 appena acquistata per correre nella serie Shellsport, ancora con lo snorkel bandito da lì a poco. In basso la Fw04/2 con Lella Lombardi nel Gp Usa 1975 e, infine, la Fw04/01 restaurata e mostrata di recente nella primigenia livrea Williams



IO E BRIAN
ERAVAMO
ENTRAMBI
DESTINATI
A VINCERE SU
WILLIAMS F.1

ALAN JONES



Toyota Super Sport Concept



Hypercars

futuro del Wec

DAL 2020 SARÀ LA NUOVA CATEGORIA DI RIFERIMENTO DEL MONDIALE ENDURANCE. IL PROGETTO STUZZICA ANCHE LA FERRARI. VEDIAMO COME

di [Diego Fundarò](#)

Dal 2020 la Hypercars sarà la nuova categoria di riferimento nel Wec. Sostituirà l'attuale LmP1 e dovrà essere accessibile, come evidenziato dal Presidente dell'Aco Pierre Fillon: «Il costo di una stagione per un team con due vetture dovrà essere contenuto in 20 milioni di Euro, comprensivi anche dello sviluppo della vettura nell'arco dei 5 anni di omologazione. Ciò sarà possibile grazie ad un sistema ibrido semplificato rispetto all'attuale, con il solo recupero e rilascio di energia sull'asse anteriore e l'eliminazione della MGU-H».

Alla stesura del nuovo regolamento hanno partecipato Toyota, Ferrari, McLaren, Aston Martin, Ford e Porsche. La Casa di Stoccarda ha quasi immediatamente abbandonato il tavolo, idem Ford che preferisce continuare in Gte-Pro. Toyota invece è e resterà il punto di riferimento nel Wec. La Ts 050 Hybrid sta dominando incontrastata e la futura Hypercar deriverà dalla GR Super Sport, concept car presentata già un anno fa a Tokio e perfettamente conforme alle nuove regole. Diverso il discorso Ferrari: sempre presente ad ogni riunione del tavolo tecnico, a Maranello il nuovo regolamen-

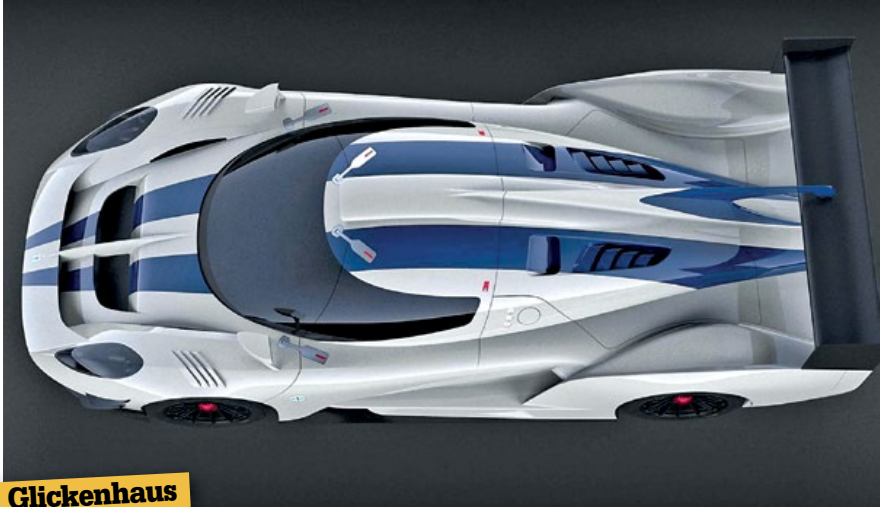
McLaren Senna Gtr



to piace e se ne studia ogni piega. Il concetto di derivato dalla serie sposa in pieno la filosofia del Cavallino, contraria alla costruzione di prototipi puri in quanto già presente in F1. Proprio in questo senso sarebbe escluso un impegno diretto a favore di una rinnovata collaborazione con Michelotto e Af Corse. Il problema principale resta lo scarso tempo a disposizione ed uno slittamento al 2021 potrebbe risultare determinante nella valutazioni che si stanno facendo a Maranello. Anche McLaren chiede tempo: Zak Brown ha recentemente dichiarato che oggi la priorità è risolvere il team di F1 e che la Hypercar non sarà di certo pronta per il 2020 ma conta di essere al via almeno una gara prima della 24 Ore del 2021. Sul fronte Aston per ora tutto tace. Si lavora per l'ingresso in Dtm, così come prosegue lo sviluppo della nuova Vantage, vincitrice in Gte-Pro nell'ultima gara Wec a Shanghai. La splendida Valkyrie disegnata da Adrian Newey è adattabile al nuovo regolamento, ma necessita di integrare i motori elettrici anteriori, un lavoro difficilmente compatibile con tempi così ristretti.

Glickenhaus e Kolles sono i team privati che puntano a entrare con una Hypercars. Nel primo caso col programma 007 che dopo la separazione con Paolo Garella, ingegnere ex Pininfarina fondatore della Manifattura Automobili Torino e padre della iconica P4/5 e della SCG003c, è ora affidato all'ingegner Luca Ciancetti di Podium Technologies, struttura valdostana che dal 2011 segue sviluppo e supporto in pista delle vetture del magnate newyorkese. L'impegno di ByKolles è stato recentemente annunciato dal team principal Manfredi Ravetto e darà seguito all'impegno in endurance iniziato con le Audi R10 nel 2009 e proseguito con il progetto Enso Clm, motorizzata negli ultimi due anni con il motore Nissan ex Gt-R LmP1. Il rapporto con la Casa giapponese potrebbe essere la base su cui fonda il programma del team tedesco, che ha appena lanciato una campagna di rafforzamento su Twitter alla ricerca di un ingegnere esperto nel settore ibrido, di aerodinamici di progetto e pista, di ingegneri per controllo mappature e programmazione e di meccanici.

Alcuni aspetti del nuovo regolamento avranno un peso rilevante, in particolare il ritardo con cui è stato presentato, di oltre un anno rispetto ai programmi. Mancano circa 18 mesi ai test collettivi, un tempo risicato che potrebbe anche farne slittare di un anno l'entrata in vigore, garantendo a tutte le Case una migliore pianificazione. Inoltre Aco e Fia si pongono un traguardo in termini di prestazioni, traducibile in un tempo a Le Mans di 3'22" in qualifica e 3'27" in gara: Nakajima quest'anno ha segnato la pole in 3'15"377 ed in gara il giro veloce di Buemi è stato di



Glickenhaus

DECISE DAL CONSIGLIO MONDIALE

Ecco le regole dal 2020

Nell'ambito del Consiglio Mondiale Fia tenutosi a San Pietroburgo lo scorso 5 dicembre è stato svelato il regolamento Wec che entrerà in vigore nel 2020 e che sarà valido fino al 2025. Nelle linee guida si legge che ogni costruttore che presenterà un proprio sistema ibrido sarà obbligato a rendere disponibile la sua locazione in leasing ad un costo di 3 milioni di Euro a stagione per un team con 2 vetture. Tale sistema dovrà avere una potenza limitata a 200 Kw ed un peso minimo complessivo di motore e batteria di 120 Kg. Il motore termico svilupperà una potenza massima di 520 Kw a fronte di un peso minimo di 180 Kg. Le future Hypercars dovranno richiamare nelle forme un modello stradale, potranno utilizzare un numero limitato di unità motrici nel corso della stagione e lo studio aerodinamico sarà minimizzato così come le giornate di test. Il personale dei team (max 40 addetti) durante la stagione europea potrà lavorare sulle vetture esclusivamente sui campi di gara. Ci sarà un fornitore unico di pneumatici (Michelin è indiziato #1) che produrrà 3 mescole slick e 2 rain. In base ai risultati conseguiti entrerà in vigore il "ballast": alle vetture (il cui peso minimo sarà di 1040 Kg) verrà aggiunto 0,5 Kg per ogni punto conquistato, fino ad un massimo di 50 Kg di zavorra che verrà comunque tolta alla 24 Ore di Le Mans, prova finale del Wec.

Prenderà il posto della LmP1 la nuova categoria Hypercars nel Wec. Alla stesura del regolamento hanno partecipato diversi costruttori

3'17"658. Le future Hypercars si allineerebbero alle attuali Oreca LmP2, capaci a Le Mans di arrivare a 3'24"842 con Chatin in qualifica ed in corsa a 3'27"200 con Berthon. L'omologazione LmP2 scadrà proprio nel 2020 ed anche le LmP1 private sarebbero tagliate fuori dopo sole due stagioni. Ridurne le prestazioni con l'intento di farle correre ancora un anno, porterebbe al duplice risultato di ammortizzarne il costo e di garantire una griglia di partenza folta. ●



Aston Martin Valkyrie

Dakar

Perù che sfida!

DIECI TAPPE E 3000 KM DI SPECIALI TUTTE IN TERRITORIO PERUVIANO. L'EDIZIONE 2019 SCATTA DA LIMA E PROPONE TANTI TEMI DA SVILUPPARE. ANDIAMOLI A SCOPRIRE

di Daniele Sgorbini

Cento per cento Perù. Il "claim", per dirla come la direbbero quelli che se la tirano, riesce però a racchiudere in quattro parole tutto lo spirito della Dakar 2019. Recepto in pieno anche dal governo del paese sudamericano, che nei mesi scorsi ha conferito alla gara lo status di "Evento di interesse nazionale" e che ha fatto bene i conti sull'indotto generato dalla competizione, tanto che uno studio condotto ha stimato in circa 130 milioni di dollari le entrate prodotte dalle tappe peruviane corse nel 2018. A quarantuno anni dalla prima edizione, nata dalla pazza idea di Thierry Sabine, il raid icona dimostra ancora una volta di sapersi reinventare e rinascere, trasformando quella che poteva essere un'enorme difficoltà in una nuova e affascinante opportunità. →

DUNE NEL 70% DEL PERCORSO

Dune nel 70 per cento del percorso della Dakar 2019 che va in scena interamente in Perù con un tasso tecnico e di difficoltà davvero elevato



100% PERU

COLOMBIA
EQUADOR
BRASIL
BOLIVIA
CHILE

PERÚ

Lima
DÉPART: 2/01
ARRIVÉE: 17/01

Pisco
ÉTAPE 1: 7/01
ÉTAPE 2: 8/01
ÉTAPE 3: 15/01
ÉTAPE 4: 16/01
ÉTAPE 5: 17/01

Arequipa
ÉTAPE 6: 20/01
ARRIVÉE DE REPAS: 22/01

Moquegua
ÉTAPE 7: 21/01

Tacna
ÉTAPE 8: 22/01

GRANDE RAID AL VIA

Un percorso forzatamente ridotto e ricavato interamente in Perù, con partenza e arrivo a Lima, ma con una presenza preponderante della sabbia e delle dune, da sempre vero marchio di fabbrica della corsa nata per attraversare il Sahara e che dal 2009, dopo lo stop dell'anno prima, ha dovuto giocoforza trasferirsi in Sudamerica. La 39ª edizione della gara non ha avuto una gestazione facilissima: da una parte l'abbandono annunciato di Peugeot, che come noto non sarà più presente in forma ufficiale, dall'altro le difficoltà nel disegnare il percorso, dopo il no della Bolivia, la rinuncia dell'Argentina sempre più morsa nella stretta della crisi economica e il nientepiù di Ecuador e Cile. Invece

gli uomini della ASO sono riusciti nell'impresa di disegnare un percorso sì più compatto, ma decisamente tecnico e difficile. Dieci tappe, 5.000 km in totale con circa 3.000 km di prove speciali e soprattutto dune nel 70% del percorso. Insomma Dakar vera, che richiama alle radici "desertiche" della gara e che promette un tasso tecnico e di difficoltà davvero molto elevati: «È un po' come se stessi gareggiando nella Vendée Globe (una regata in solitario che prevede la circumnavigazione del Globo, ndr) nei ruggenti anni '40», ha spiegato usando questa similitudine il direttore di gara Etienne Lavigne per illustrare l'impegno richiesto dal "suo" Rally Raid.

Un'immagine forte, che però la dice lunga sulle insidie promesse dalla Dakar numero 39, che assicura di essere assai selettiva. Del resto il passato insegna, se è vero che solo l'anno passato i tratti in Perù hanno costretto allo stop una quarantina di equipaggi. Dopo la cerimonia di partenza del 6 gennaio, il raid entra subito nel vivo proprio mentre questo numero di AS raggiunge le edicole. La Lima-Pisco di lunedì 7 gennaio propone "appena" 84 km di prove speciali, ma la frazione di martedì 8, Pisco-San Juan de Marcona conta ben 442 km contro il cronometro su un totale di 554 km di tappa, nei quali saranno tra l'altro le auto a dover fare da battistrada. Si fa subito sul serio, insomma. E si fa sul serio su un percorso capace di premiare l'esperienza, la tecnica e il senso "dakariano" degli equipaggi, perché con tante dune e tanta sabbia, la capacità di navigazione fa la differenza. Così come la resistenza fisica, che su fondi di questo tipo è messa a dura prova più che altrove.

Con uno scenario così impegnativo, fa allora notizia (e decisamente discutere i puristi) una delle no-



È UN PO' COME SE STESSIMO GAREGGIANDO NELLA VENDÉE GLOBE NEI RUGGENTI ANNI '40

ETIENNE LAVIGNE





Sebastien Loeb e Carlos Sainz sono attesi a una Dakar di vertice. L'alsaziano ha un conto aperto con il Grande Raid: proprio lo scorso anno in Perù fu costretto al ritiro. Sainz dal canto suo va a caccia del tris stavolta al volante della Mini. Sotto, Stephane Peterhansel

vità più eclatanti dell'edizione 2019, che prevede la possibilità di rientrare in gara per gli equipaggi ritirati. Senza però concorrere alla classifica generale, naturalmente: le auto, i camion e i mezzi della categoria Side by Side, finiti fuori gara prima del giorno di riposo (preceduto da due tappe "marathon", cioè da percorrere senza assistenza al seguito), previsto ad Arequipa il 12 gennaio, potranno ricongiungersi alla carovana a partire dalla tappa del 13 gennaio (Arequipa-San Juan de Marcona). Identificati da una targa arancione, questi equipaggi avranno una classifica loro dedicata e in nessuna frazione potranno prendere il via nelle prime 25 posizioni dell'ordine di partenza.

Loeb ultima chiamata?

Più di un conto aperto. Con la Dakar e soprattutto con il Peru, visto che lo scorso anno fu costretto alla resa dalla gran botta patita alla schiena da Daniel Elena, all'atterraggio da una duna nel deserto di Tanaka. Sébastien Loeb torna alla Dakar per chiudere il cerchio, per portarsi a casa quella vittoria che non è arrivata nelle tre partecipazioni da ufficiale Peugeot. Un'esperienza che gli è valsa una decina di vittorie di tappa e il 2° posto nel 2017, ma non la gloria di scrivere il proprio nome nell'albo d'oro del rally-raid più famoso del pianeta. Così, dopo aver di nuovo stupito il mondo con la incredibile vittoria in Catalunya e dopo aver aggiunto stupore allo stupore siglando il contratto del gran ritorno nel Wrc con la Hyundai, il cannibale vuole aggiungere l'ennesima perla all'infinita collana dei successi. Di nuovo con la Peugeot 3008 Dkr, schierata però dalla PH Sport, squadra che non ha bisogno di presentazioni: «*Mi piacciono le dune. La chiave del successo su questo tipo di terreno è non rimanere nella sabbia - ha spiegato Séb al momento di annunciare il suo sì alla gara - Ho deciso di tornare alla Dakar all'ultimo minuto, ma ho ancora fame di vittoria. Molto probabilmente mancheremo di preparazione, ma non ho dimenticato tutto ciò che ho imparato negli ultimi tre anni.*»

Che l'alsaziano sia uno che non dimentica, è noto, ma dovrà comunque fare i conti con avversari mosi dalla stessa fame e pure da più esperienza dakariana. A iniziare dall'armata Mini, guidata da sua maestà Stéphane Peterhansel, capace di vincere la Dakar 7 volte in auto e 6 in moto e di cui fanno parte pure Carlos Sainz (vincitore nel 2018 e prima nel 2010), Cyril Despres (5 successi a due ruote) e Nani Roma (1 vittoria in macchina e 2 in moto). Con la Mini anche Jacob Przygonski, Orlando Terranova (ma con la versione 4x4), Yazeed Al Rajhi e Boris Gafuic. Anche il resto dello schieramento fa "paura": con la Toyota Hilux 4x4 Nasser al Attiyah punta deciso alla terza vittoria, dopo quelle del 2011 e 2015 e con la stessa macchina Giniel de Villiers vuol fare bene almeno quanto nel recente passato. Ma a scorrere l'elenco si trovano ancora altri bei nomi, che potrebbero tirar fuori più di una sorpresa. Come Martin Prokop, che zitto zitto è arrivato alla sua 4ª Dakar e che cercherà di portare oltre le dune una Ford Raptor. Tanti e buoni insomma, se si considera che da Lima si sono mossi 126 equipaggi tra le auto, su un totale di 334 al via. →





Cresce la categoria Side by Side

Oltre una trentina al via da Lima, nella classe riservata ai piccoli buggy side by side. La categoria, istituita ufficialmente un paio d'anni fa, continua a riscuotere un gradimento crescente, visto che unisce prestazioni interessanti a costi di gestione decisamente più abbordabili rispetto alle vetture tradizionali e il triplo dei partecipanti rispetto all'anno passato ne sono la dimostrazione più evidente. Gli equipaggi brasiliani l'hanno fatta da padrone sia nel 2017 sia nel 2018, con le vittorie di Leandro Torres e di Reinaldo Varela, ma il vento potrebbe cambiare in questa edizione, visto che nella SxS si presentano al via, tra gli altri, pure due vincitori della Dakar nella categoria Quad, come Ignacio Casale (in trionfo nel 2014 e nel 2018) e Sergey Karyakin. Che la categoria SxS possa rappresentare l'anello di congiunzione ideale tra due e quattro ruote è testimoniato pure dal fatto di vedere al via Gerard Farrés (terzo tra le moto nel 2017) e "Chaleco" Lopez, pure lui a podio col manubrio tra le mani nel

L'EDIZIONE 2019 SI CONCLUDE IL 17 GENNAIO
L'edizione 2019 della Dakar è scattata domenica scorsa con la partenza da Lima. La gara si concluderà il prossimo 17 gennaio dopo la disputa di 10 tappe per un totale di 5000 km totale di percorso di cui 3000 di prove speciali. **Sopra, le verifiche pre gara. In alto, Ignacio Casale. Nell'altra pagina a sinistra, il brasiliano Reinaldo Varela, a destra un altro momento delle verifiche prima della partenza**

2010 e nel 2013. Da tenere d'occhio anche Casey Currie (pure lui nello squadrone Can-Am), il francese Eric Abel, Ronald Basso e il peruviano Alexis Hernández.

Dakar in rosa

Hanno scelto un veicolo Side by Side anche due equipaggi femminili assai particolari: si tratta della nostra Camelia Liparoti (Yamaha in classe UTV Open) e Annett Fisher (Can-Am) che faranno coppia con le mogli di due miti della Dakar: Rosa Romero, moglie di Nani Roma con la Liparoti e Andrea Mayer, compagna nella vita di Stephane Peterhansel alla destra della Fischer. In una Dakar che vede in crescita anche la presenza femminile (17 in totale le donne partite da Lima) ha scelto un mezzo SxS anche Olga Rouckova, che farà coppia con Daniel Zelenka. Donne al via anche tra le auto, con Cristina Gutierrez che ha già visto l'arrivo della corsa in due occasioni, mentre Fernanda Kanno cercherà di arrivare quest'anno al traguardo dopo le de-



LA DAKAR 2019 TAPPA PER TAPPA

6 gennaio	cerimonia di partenza a Lima			
7 gennaio	tappa 1	Lima-Pisco	331 km	84 di prova speciale
8 gennaio	tappa 2	Pisco-San Juan de Marcona	554 km	442 di prova speciale
9 gennaio	tappa 3	San Juan de Marcona-Arequipa	799 km	331 di prova speciale
10 gennaio	tappa 4 (Marathon)	Arequipa-Moquegua e Arequipa-Tacna	511 km 664 km	352 di prova speciale per moto e quad 352 di prova speciale per vetture, camion e SxS
11 gennaio	tappa 5 (Marathon)	Moquegua-Arequipa e Tacna-Arequipa	776 km 714 km	345 di prova speciale per moto e quad 452 di prova speciale per auto, camion e SxS
12 gennaio	riposo ad Arequipa			
13 gennaio	tappa 6	Arequipa-San Juan de Marcona	839 km	317 di prova speciale per moto e quad
			810 km	291 di prova speciale per auto, camion e SxS
14 gennaio	tappa 7	San Juan de Marcona-San Juan de Marcona	387 km	323 di prova speciale
15 gennaio	tappa 8	San Juan de Marcona-Pisco	576 km	361 di prova speciale
16 gennaio	tappa 9	Pisco-Pisco	410 km	313 di prova speciale per moto, quad, vetture e SxS
			408 km	311 di prova speciale per i camion
17 gennaio	tappa 10	Pisco-Lima	358 km	112 di prova speciale

lusioni del passato. Debutto invece per Andrea Patricia Lajarja (Paraguay). Spazio alle donne anche tra i camion, dove Florence Deronce sarà in cabina come codriver e naturalmente tra le moto, dove si conta la presenza maggiore di rappresentanti del gentil sesso.

Pochi italiani al via

L'impronta femminile spicca anche tra i non molti italiani che hanno deciso di presentarsi a questa Dakar. Oltre alla Liparoti, infatti, al via come navigatrice anche Elena Foi. Col Tricolore ci sono poi Gianpaolo Bedin e Guido Toni (Buggy Raitec), Fabio Del Punta e Stefano Sinibaldi (Can-Am) e il terzetto composto da Andrea Schiumarini, Massimo Salvatore e Andrea Succi (Ford dell'R-Team). Una lista piuttosto ristretta, che inizia a risentire della concorrenza sempre più tangibile della Africa Eco Race, gara partita il 30 dicembre dal Principato di Monaco e che si disputa in gran parte nei paesi attraversati dalla "vecchia" Dakar. ●



IN COREA C'È STATO
UN CAMBIO
DI MANAGEMENT
IMPORTANTE
E L'ONDA LUNGA
DI QUESTO
RINNOVAMENTO
È ARRIVATA FINO
A NOI QUI
AD ALZEAU

ANDREA ADAMO

”

Ad

L'INGEGNERE
ITALIANO È IL
NUOVO TEAM
DIRECTOR
DI HYUNDAI
MOTORSPORT.
UNA GRANDE
EVOLUZIONE NELLA
SUA CARRIERA

di [Andrea Cordovani](#)



raill
sprint

Adamo e Evo



HYUNDAI MOTORSPORT

«**V**uoi la verità? Ho molta paura ma come disse il grande Walter Bonatti in un'intervista: "la paura è quella che ti porta a casa dalle scalate in montagna...". Spero di tornare a casa quindi...». Parla da nuovo team director di Hyundai Motorsport, Andrea Adamo e prende in prestito le parole del Re delle Alpi, l'alpinista delle imprese impossibili, un uomo, un mito, una storia che andrebbe riletta più spesso. Il 2019 nel Mondiale Rally si apre con un'altra notizia bomba in casa Hyundai. Dopo sei stagioni, 10 vittorie e due secondi posti nel Mondiale Costruttori a Michel Nandan viene dato il benservito ("Hyundai Motorsport vuole ringraziare Michel per il suo significativo contributo alla crescita del team e al suo sviluppo nei sei anni appena trascorsi. Inoltre gli augura tutto il meglio per il suo futuro", si legge in un comunicato) e al suo posto arriva l'ingegnere italiano che da responsabile del Customer Racing della Casa coreana è andato a segno con Gabriele Tarquini e la i30 nel Wtcr, con un curriculum fatto di esperienze in Alfa Romeo, N.Technology, Abarth, Honda Jas, Maserati e tre veri maestri: Sergio Limone, Mauro Sipsz e Bruno Chiazzaro. Con Adamo il settore clienti mo-

C'È UN NUOVO CAPO AD ALZENU

Classe 1971, ingegnere torinese, Andrea Adamo dal 2 gennaio 2019 è il nuovo team director di Hyundai Motorsport. Diventa il capo del reparto corse della casa coreana ad Alzenau in Germania.

L'anno scorso da responsabile del Customer Racing di Hyundai ha centrato il titolo nel Wtcr con Gabriele Tarquini

torsport di Hyundai ha prodotto numeri importanti: nello scorso novembre erano state consegnate 58 macchine da rally e 39 da pista: non male se si considera che l'operazione è partita il 1° dicembre 2015 e le persone coinvolte erano tre. Adesso c'è una nuova esperienza e soprattutto una nuova sfida. Chi lo conosce bene dice che l'ingegnere torinese è uno che la responsabilità se la mangia a colazione; «noi cerchiamo vittorie» è da sempre una delle sue frasi preferite e adesso è diventato anche un imperativo per Hyundai Motor Company alla quale non bastano più i secondi posti. Il quarto costruttore al mondo di automobili si affida ora a questo italiano dai modi molto diretti per mettere le mani sul primo titolo iridato nel Mondiale Rally dopo anni di forti investimenti. Prima l'ingaggio di Sebastien Loeb. Poi il cambio al vertice del Motorsport. Hyundai s'è presa gran parte della scena rallistica in questo inverno. Dal suo ufficio di Alzenau, in Germania dove la casa coreana ha la sua divisione sportiva, appena investito della carica più alta, Andrea Adamo racconta: «È un cambiamento piuttosto rapido e non indifferente. Era abbastanza chiaro che dalla Corea qualche idea in questo senso ce l'avevano. Mi è stato da-»

«...to questo incarico e ovviamente ho passato questi giorni a capire come organizzare e fare le cose; anche perché qua nessuno è Gesù Cristo e non è che tutto quello che c'è stato fino a ora fosse sbagliato. In Corea c'è stato un cambio di management importante e l'onda di questo rinnovamento è arrivata fino a noi qui ad Alzenau. Non mi è facilissimo neanche parlare di queste cose in modo veloce, devo ancora realizzare quello che è successo. L'unica cosa chiara è che mi aspetta un 2019 un po' impegnativo».

- Oltreché impegnativa sembra una sfida davvero importante quella che ti accingi a vivere...

«È inutile negare che questo impegno è molto di più di quanto ho fatto fino ad oggi. Si tratta indubbiamente di un passo avanti e quindi come tutti i passi avanti da un lato ti motiva e dall'altro ti induce a essere molto calmo e coi piedi per terra, iniziare a conoscere anzitutto quello che devi fare, capire dove intervenire per poter migliorare le cose. Niente di sconvolgente, serve soltanto molta calma! Mi rendo anche conto che molta gente fatica ad abbinare la parola calma a me, ma... (ride)».

- Torniamo per attimo ancora al concetto di paura...

«Quando sento le persone dire che non hanno paura mi viene quasi da non fidarmi; mi danno poca confidenza. Paura potrebbe essere associata alla mancanza di coraggio, ma non è così. Paura significa, in casi come questo, razionalmente capire quello che c'è da fare»

- Dopo quasi tre lustri un italiano torna ad occupare un posto di primo piano in un team nel Mondiale Rally. L'ultimo in ordine di tempo è stato Corrado Provera, l'ex fiero condottiero della Peugeot...

«Secondo me se dicevi a Provera che era italiano quasi si incazzava, se ricordo bene si sentiva più francese che italiano. Comunque sia, Provera svolgeva la sua opera per Peugeot, Adamo adesso lo fa per Hyundai. Credo di aver detto tutto. Non sono un emigrato con la valigia di cartone: sono andato in Germania a lavorare per un Costruttore coreano, di documenti ormai sono tedesco e contento di esserlo. Non credo che serva aggiungere altro. Anche perché in Italia di Costruttori di grandi numeri non mi sembra che ce ne siano; se guardiamo le sedi legali, amministrative mi chiedo se ce ne siano ancora...»

- Tarquini ti ha già chiamato?

«No e poi adesso è in vacanza. Ha una certa età ed è bene che si riposi (ride). Lo sto tenendo giovane, probabilmente dovrò chiedergli uno sconto sul contratto del prossimo anno (ride ancora di più). C'è gente che fa di tutto per mantenersi giovane, spende tanti soldi e ricorre anche alla chirurgia plastica. Gabriele invece si mantiene giovane e viene pure pagato (non smette di ridere...)».

L'UNICA COSA CERTA IN QUESTO MOMENTO È CHE MI ASPETTA UN 2019 UN PO' IMPEGNATIVO

ANDREA ADAMO



- Che stimolo ti dà lavorare con Sebastien Loeb? Ti procura emozione?

«Ho sempre cercato di scindere il rapporto emotivo nel mondo del lavoro. Nei ruoli che ho sempre ricoperto se ti fai coinvolgere troppo non riesci a fare le cose come debbono essere fatte. Dico solo che per me sono tutte importanti le persone che lavorano alla Hyundai. Io cerco di dare la stessa importanza e lo stesso rispetto a tutti nella stessa maniera perché anche il meccanico che porta i cerchi e pulisce le gomme se lo fa male compromette la gara: quindi l'attenzione che riservo per tutti è la stessa. Poi ovviamente il pilota è il finalizzatore del lavoro di tutti ed è quello che sulle prove speciali richiama il grande pubblico, attira i fans. Ma io so che cosa c'è dietro per permettere a loro di poter arrivare lì. Quindi non mi emoziono...».

- Domanda inevitabile: secondo te avete una macchina da subito competitiva?

«Se mi devo pronunciare adesso sul livello di com-

Dopo essere andato a segno al debutto nel Wtcr, Hyundai si affida ad Adamo per conquistare il primo titolo nel Mondiale Costruttori dopo i due secondi posti delle ultime due stagioni. In alto a destra, l'ex team principal Michel Nandan. Sotto, Sebastian Loeb prepara il sedile della i20 Wrc Plus con la quale debutterà a Montecarlo





SPORT



petitività della nostra vettura dimostrerei solo ignoranza e arroganza. Posso dirti che al momento non lo so. Ho ancora davanti agli occhi una scena di alcuni anni fa quando ero un ragazzino. C'era un manager appena nominato poco prima del via di una gara di campionato del mondo e la macchina non l'aveva neanche mai vista. Quella macchina poi vinse la gara e proprio quel manager salì sul tetto della vettura come se avesse fatto tutto lui e invece era arrivato una settimana prima... Io non sono così. Posso dirti che la nostra vettura è sicuramente competitiva, lo sviluppo è davvero continuo. Sia chiaro c'è tutto per poter puntare alla conquista del primo titolo della Hyundai nel Mondiale Rally. Non dimentichiamo che negli ultimi due anni c'è stata una Hyundai che ha lottato fino all'ultima gara per conquistare il titolo costruttori e questo dimostra che il potenziale a nostra disposizione è davvero enorme ma certe cose non le devo dire io...». ●



Nandan qui finisce l'avventura

ECCO PERCHÉ DOPO 5 STAGIONI SI SONO DIVISE LE STRADE DELLA CASA COREANA E QUELLE DELL'INGEGNERE MONEGASCO

Il primo botto del 2019 nel mondiale rally non ha tardato ad arrivare. Da mercoledì 2 gennaio infatti Michel Nandan non è più il team principal della Hyundai, un'avventura la sua durata ben sei stagioni alla guida della squadra coreana, dal 2014 al 2018. Un'avventura nella quale ha preso parte da massimo responsabile della squadra in questi 5 anni a 65 prove iridate vincendone 10. Di queste, 9 vittorie sono state ottenute da Thierry Neuville, la prima delle quali arrivata per entrambi in Germania nel 2014 e l'ultima in Sardegna nel giugno scorso, mentre l'altro successo iridato è stato grifato da Hayden Paddon in Argentina nel 2016. Un'avventura quella di Nandan che ha visto Neuville negli ultimi tre anni chiudere il mondiale piloti al secondo posto alle spalle di Ogier, e la Hyundai sfiorare il titolo marche senza mai vincerlo.

Quest'anno sembrava davvero la volta buona per il team coreano per riuscire ad aggiudicarsi il tanto agognato mondiale costruttori, invece con uno sprint finale di prepotenza la Toyota ha chiuso in testa il campionato, alla sua seconda partecipazione iridata. Un vero smacco per il team asiatico, che evidentemente non ha digerito con facilità la sconfitta da parte dei rivali nipponici. E così a pagare è stato proprio l'uomo che aveva costruito e fatto crescere da zero ad Alzenau, in Germania, la base europea della Hyundai Motorsport, costruendo una vettura super competitiva come la Hyundai i20 Wrc nelle sue varie evoluzioni. Paga quindi tutte le colpe proprio Michel Nandan, l'ingegnere monegasco che si ritrova così improvvisamente a spasso all'età di 60 anni. La sua ultima perla è stata l'ingaggio di Sébastien Loeb, ma a quanto pare non è bastato.

Nandan però obiettivamente ha pagato anche per colpe non solo sue. Come l'involuzione di Hayden Paddon dopo l'incidente a Montecarlo.



E poi la disastrosa stagione 2018 di Andreas Mikkelsen, costata punti pesantissimi in ottica titolo mondiale marche, anche per il contratto blindato del pilota norvegese che ha costretto il team a schierarlo sempre in tutte le gare. Nandan paga poi a caro prezzo il suo "grande amore" per Neuville, un pilota in cui ha sempre creduto al 100%, che però non è mai riuscito in questi anni a battere Ogier.

E proprio il mancato ingaggio del sei volte campione del mondo resta il più grande mistero della gestione di Michel Nandan, sembra infatti che tra i due non sia mai stata intavolata una vera e propria trattativa.

A posteriori è evidente che Ogier era l'uomo giusto su cui puntare, visti i suoi ripetuti successi prima con Volkswagen e poi negli ultimi due anni con MSport. E forse non avere ingaggiato un super talento come il pilota di Gap è stato il vero peccato mortale di Nandan. L'avesse preso i titoli sarebbero arrivati a destinazione e ora non avrebbe perso il suo posto. Ma come si sa, del senno di poi sono piene le fosse. Vero Michel?

Marco Giordo

Latvala ci fa scoprire il **Monte**

JARI MATTI
3 VOLTE SUL PODIO

Nelle ultime 4 edizioni del Montecarlo, Latvala ha chiuso per tre volte sul podio ma in carriera non ha mai vinto il rally più famoso del mondo



di [Marco Giordo](#)

**IN ATTESA DI INIZIARE
LE RICOGNIZIONI IL FINLANDESE
DELLA TOYOTA CI GUIDA LUNGO
LE SPECIALI DEL RALLY
DI MONTECARLO, SFIDA
D'APERTURA DEL MONDIALE 2019**

Tutto è pronto in vista dell'87° Rally di Montecarlo, il conto alla rovescia è infatti già iniziato. In attesa di effettuare le ricognizioni, in programma dalle ore 8 di martedì 21 gennaio sino alle ore 16 di mercoledì 23 gennaio, gli equipaggi sono andati in questi giorni a recuperare i loro quaderni delle note. Sono anche stavolta numerose le prove identiche rispetto alla scorsa edizione, ben 5 sulle 9 diverse speciali che compongono il percorso. Quest'anno è Jari-Matti Latvala a svelarci le insidie dell'edizione numero 87 della corsa del Principato, una gara che il pilota finlandese non ha mai



vinto ma in cui è finito sul podio tre volte nelle ultime quattro edizioni. «Il mio obiettivo è quello di finire tra i primi quattro – ci ha confessato – poi durante la gara si vedrà». Latvala è un tipo molto preciso, ben conosciuto nell'ambiente per la sua professionalità e scrupolosità, e anche per le 18 vittorie iridate ottenute in carriera l'ultima delle quali grifata in Australia nel novembre scorso.

Ed ecco come il pilota finlandese della Toyota ci ha spiegato le difficoltà del percorso di questo Rally di Montecarlo 2019, che avrà rispetto a quello del 2018 una speciale in meno e sarà più corto di 64,76 km (323,83 km cronometrati contro i 388,59 del 2018). Spiccano in primis la partenza da Gap e le prime due nuove speciali del giovedì sera, e poi anche l'assenza della celebre speciale di Sisteron, che quest'anno non si disputerà, tant'è vero che dopo l'assistenza di sabato pomeriggio, i piloti andranno direttamente da Gap nel Principato. L'arrivo finale è invece previsto dopo 16 speciali domenica 27 nel primo pomeriggio, con la classica premiazione nella meravigliosa cornice della Place du Palais a Monaco. Solo allora sapremo il nome dell'equipaggio vincitore della prova monegasca, appannaggio nelle ultime cinque edizioni dei sei volte campioni del mondo Sébastien Ogier e Julien Ingrassia. ●



L'edizione 2019 del Rally di Montecarlo, round d'apertura del campionato del mondo va in scena dal 24 al 27 gennaio e si sviluppa sulla disputa di sedici prove speciali

TUTTE LE PROVE SPECIALI IN PROGRAMMA NELL'EDIZIONE 2019

GIOVEDÌ 24 GENNAIO

1ª tappa Gap-Gap
41,35 km cronometrati
PS1 La Breole-Selonnet
(km 20,76)
ore 19.38

«La prima speciale della gara – commenta Latvala – costituisce insieme a tutta la semitappa del giovedì sera la novità assoluta di questo Rally di Montecarlo. Questa è infatti una prova del tutto inedita, per la quale dovremo trascrivere integralmente le note. Ci sono comunque delle parti a metà prova in mezzo ai campi che abbiamo percorso nel 2014, in direzione però opposta a quella di quest'anno. È un crono poi che sale parecchio in altitudine, visto che arriveremo sino a 1.324 metri di altezza, e visto che si correrà in notturna e con basse temperature, sarà facile trovare la neve e il verglas».

PS 2 Avançon-Notre Dame du Laus

(km 20,59) h. 20.41
«Sarà una speciale totalmente nuova sia per me che praticamente per tutti i concorrenti. Correremo tardi, praticamente alle nove di sera, sarà facile quindi trovare molte zone già ghiacciate. Trattandosi di una novità assoluta a fine prova potrebbero esserci delle sorprese con differenze anche marcate tra i vari piloti, vedremo. Indubbiamente questo inizio di gara in notturna e con due prove inedite sarà molto ostico, è chiaro che viste le numerose novità sarà il momento della gara più difficile per tutti».

VENERDÌ 25 GENNAIO

2ª tappa Gap-Gap
125,812 km cron.
PS 3 e 6 Valdrome-Sigottier
(km 20,04)
ore 9.11 e ore 14.23
«Non ho mai guidato

da quelle parti, il primo crono della giornata del venerdì si trova infatti in una zona a nord di Laborel e St. André de Rosans. Sarà anche questa speciale una vera novità per tutti».

PS 4 e 7 Roussieux-Laborel

(km 24,05)
h. 10.14 e h. 15.26
«Lo scorso anno abbiamo corso per la prima volta questo crono in questo senso di marcia. L'inizio della speciale si percorreva nella scorsa edizione in trasferimento ed è stretto e molto tecnico. Poi dopo i primi 4 km si continua sulla prova dello scorso anno in un tratto stretto e sconnesso dove si salta molto, e in cui ci sono anche diversi tagli. Poi la prova diventa più veloce ed il fondo migliora prima di arrivare ad una zona molto veloce in discesa. Continuando arrivati in un piccolo vil-

laggio ad un incrocio si gira a destra e si sale sino a 1000 metri di altezza in un tratto tecnico e molto sconnesso, in cui bisogna fare molta attenzione, perché la vettura saltella parecchio e si rischia di finire fuori strada. Dopo un altro incrocio si intravede l'abitato di Laborel, dove quest'anno finirà la prova speciale».

PS 5 e 8 Curbans-Piegut

(km. 18,47)
ore 11.37 e ore 16.49
«In pratica questo crono è un'altra novità assoluta di questo Rally di Montecarlo. E' infatti una speciale che si era corsa nel 2004 ma in senso contrario ed in versione più corta perché finiva a Urtis. Non ricordo molto, eccetto che si saliva e poi si scendeva in una strada ricca di tornanti. Sono passati troppi anni, addirittura quindici, e

all'epoca guidavo addirittura la Ford Puma Super 1600. Sarà quindi una prova speciale inedita praticamente per tutti, di cui dovremo preparare integralmente le note».

SABATO 26 GENNAIO

3ª tappa Gap-Monaco
93,38 km cronometrati
PS 9 e 11 Agnieres en Devoluy-Corps
(km 29,82)
ore 8.58 e ore 12.47
«La tappa di sabato si sviluppa nelle zone in cui Ogier è cresciuto come ralista, ed inizia con una prova già disputata l'anno scorso, che parte su una strada molto larga dove fa davvero piacere guidare. Poi dopo l'incrocio di St. Didier la speciale diventa per 5 km stretta, con dei tratti molto sconnessi dove la vettura salta parecchio seguiti da altri tratti scivolosi e davvero pericolosi per il ghiaccio. Quando si arriva ad un



DEL RALLY DI MONTECARLO SPIEGATE DA JARI MATTI LATVALA

nuovo incrocio e si gira a sinistra la prova rientra sulla strada larga e veloce sino ad arrivare ad un ponte dove la strada diventa nuovamente più stretta ma comunque a due corsie, attraversando poi una zona montuosa mediamente veloce. Arrivati ad un nuovo incrocio si gira a sinistra affrontando un tratto, da noi percorso per la prima volta l'anno scorso, tutto in discesa con alcuni tornanti alcuni dei quali lenti, prima di arrivare ad un altro tratto veloce in mezzo ai campi, che l'anno scorso era ghiacciato. Dopo un altro incrocio si sale di nuovo per poi scendere ancora per un paio di km prima di arrivare al tratto finale tutto in salita. In questa prova si arriva anche a 1500 metri di altitudine, attraversando diversi villaggi e ponti molto insidiosi per via di neve e ghiaccio. Non

scherza per il ghiaccio anche il tratto veloce in mezzo ai campi, dove l'anno scorso Ott Tana rischiò di uscire».

PS 10 e 12 St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve

(km. 16,87)

ore 10.16 e ore 14.08
«È identico al crono del 2018, si percorre una strada di montagna larga con un asfalto abrasivo con un tratto misto di tratti lenti e veloci dopo il quale si arriva ad una stazione di sci al Col de Moissiere a quasi 1600 metri, in pratica la stessa altezza del Turini, dove troveremo facilmente neve e ghiaccio. Dal colle inizia una discesa stretta lunga 4 km, ripida e sinuosa, caratterizzate da parti asciutte perché esposte al sole e parti molto ghiacciate dove Hanninen era uscito nel 2017. Gli ultimi km sono molto veloci e visto che si

scende di quota sotto i 1000 metri e non ci sono alberi, la guida diventa più facile anche perché la strada si allarga. Non sarà facile la scelta delle gomme, perché è il classico crono insidioso in cui è preferibile utilizzare pneumatici chiodati».

DOMENICA 27 GENNAIO

4ª tappa Gap-Monaco
63,98 km cronometrati
PS 13 e 15 La Bollène
Vésubie-Peira Cava
(km 18,41)

ore 8.20 e ore 10.55
«È la prova più classica del Montecarlo ed è identica a quella del 2018, leggermente più corta invece rispetto al 2016 e 2017. In pratica ha un inizio sinuoso e tutto in salita con fondo secco e umido, con carreggiata larga in cui ti trovi bene perché la guida è fluida. Poi quando si arriva in prossimità del Col de Turini si troverà facilmente la neve e giun-

ti sul celebre colle si gira a destra affrontando la discesa veloce che porta a Peira Cava, una parte molto tecnica con curve lunghe che spesso sono ricoperte da neve o verglas. La parte finale invece è spesso asciutta ma è molto insidiosa. Inutile ricordare che le sorprese in questo crono sono sempre in agguato, soprattutto perché con sei pneumatici dovremo percorrere 4 prove. Visto che il Turini è a 1600 metri e Peira Cava è a 1440 metri di altezza, se ci sarà neve sul colle la troveremo sino al fine prova, ecco perché sarà importante la gestione delle gomme a nostra disposizione».

PS 14 e 16 La Cabanette-Col de Braus

(km 13,58)

ore 9.08 e ore 12.18
«La power stage, disputata in questa versione già lo scorso an-

no, inizia con una serie di tornanti veloci belli da guidare. È una speciale in cui il grip cambia spesso perché c'è di frequente del breciolino in superficie sull'asfalto, ed è facile finire fuori strada. L'inizio è in altezza a quota 1400 metri da dove si va in discesa sulla D21, una discesa molto marcata e piena di tornanti. Poi si gira sulla D54 dopo un incrocio a sinistra e si sale sino ad arrivare al Col de L'Orme su una strada dal fondo sconnesso ed insidioso. Da lì in poi la speciale è caratterizzata da una strada veloce con carreggiata larga sino ai 3 km finali, che sono comunque facili da guidare, seppur tortuosi ed in discesa. La cosa più complicata sarà la gestione delle gomme, bisognerà saperle amministrare al meglio nelle quattro speciali che formano la tappa finale».



FUGGIANO



Brazzoli

sulla 124

IL CAMPIONE WRC3 NEL 2019 PUNTA AL MONDIALE RGT. PROGRAMMA DEFINITO ALLA SERATA DEI CASCHI E VOLANTI

di [Marco Giordo](#)

Ricomincio dal Wrc3. Parafrasando il celebre titolo del film di Massimo Troisi, in effetti la carriera agonistica di Enrico Brazzoli ricomincerà nella stagione 2019 proprio dal titolo mondiale Wrc3, recentemente conquistato al Catalunya con Luca Beltrame, al volante della Peugeot 208 R2 del-

la Vieffe Corse gommata Pirelli. Il 53enne pilota cuneese dopo il suo ritorno dalla trasferta australiana è stato protagonista di diverse premiazioni, in primis di quella della Fia a San Pietroburgo, dove gli è stata consegnata la coppa di campione del mondo Wrc3.

«Essere lì sul palco di San Pietroburgo – ha ricordato Brazzoli – insieme a fior di grandissimi campioni come Sébastien Ogier, Lewis Hamilton e Kimi Raikkonen è stata una grandissima emozione, di quelle che ti porti dentro di te per tutta la vita. Una soddisfazione enorme, a cui si aggiunge quella di aver scoperto una città bellissima costruita da architetti italiani, che merita davvero di essere visitata con calma e tempo in un periodo più caldo». Poi c'è stata la premiazione a Milano dei Caschi d'Oro di Autosprint e Volanti ACI, altra grande serata per il driver piemontese.

«In effetti – ha continuato Brazzoli – quella serata ha stravolto in positivo anche i miei programmi futuri. Sino a quella sera l'idea era infatti quella di fare nel 2019 quattro gare nel Wrc2 iniziando dal Tour de Corse. Invece parlando quella sera a cena con

Assicuratore da corsa

Enrico Brazzoli è nato a Cuneo il 27 giugno 1965. Di professione fa l'assicuratore ed ha iniziato la sua carriera come copilota. Poi da pilota ha corso per diversi anni nei rally storici, chiudendo 2° assoluto il Campionato Europeo Rally Historic nel 2008, che poi si è aggiudicato nel 2009 e 2011, finendo nuovamente 2° nel 2014. Nel 2015 passa ai rally ed esordisce nel mondiale in Portogallo su una Subaru Impreza STi, disputando sino ad oggi 20 gare iridate. Nel 2015, chiude 5° nel Produzione, nel 2016 passa al Wrc 3 correndo su una Peugeot 208 R2 concludendo al 10° posto, nel 2017 partecipa ancora al Wrc 3, campionato che poi vince nel 2018 su una Peugeot 208 R2 della Vieffe Corse.

Enrico Brazzoli premiato con il Casco d'Oro per la conquista del Mondiale Wrc3. In questa foto la 124 Abarth preparata da Bernini con la quale il gentleman driver piemontese correrà a Montecarlo primo round del Mondiale RGT



Giovanni Bernacchini, è venuta fuori la possibilità di disputare il Mondiale RGT con una 124 Abarth di Bernini, iniziando la stagione a Montecarlo e proseguendola poi a fine marzo in Corsica. Ho accettato, inizieremo nel Principato poi tireremo le somme. Ci saranno infatti a nostra disposizione nel calendario della FIA RGT Cup altre prove come il Sanremo, Roma Capitale, Deutschland e Vallese, oltre anche ad altre interessanti prove valide per il Trofeo 124 come le Canarie».

Quella di Brazzoli nell'ultimo campionato della storia del Wrc3 è stata una vittoria costruita passo dopo passo, un successo arrivato dopo due vittorie (Montecarlo e Catalogna), due secondi posti (Germania e Galles) ed un quarto posto (Sardegna) per un totale di 98 punti, che lo hanno tenuto al riparo dagli assalti del finlandese Lario, che ha chiuso in Spagna la sua stagione iridata a quota 97. «Sono ancora molto emozionato e davvero soddisfatto di questo successo - ha proseguito il campione del mondo Wrc3 - perché come ho ricordato al momento del nostro trionfo in Catalogna, è stato il successo di tutto il movimento rallystico italiano. Noi

LA SERATA
A GARAGE ITALIA
HA STRAVOLTO
IN POSITIVO I MIEI
PROGRAMMI 2019:
DISPUTERÒ
IL MONDIALE RGT

ENRICO BRAZZOLI



siamo una scuderia che ha fatto tanti sacrifici correndo senza alcun aiuto da parte della federazione grazie ai nostri mezzi, ai nostri sponsor e all'importante supporto gommistico della Pirelli. Ci abbiamo creduto sempre, volevamo vincere questo titolo e per questo motivo ci eravamo iscritti, anche in Australia. Ma ci abbiamo creduto soprattutto dopo la Germania, la svolta c'è stata lì. La grande soddisfazione è stata quella di aver vinto combattendo sul campo contro i nostri avversari. Ci siamo riusciti grazie all'esperienza, come a Montecarlo e in Galles, e alla strategia di aver scelto ad inizio stagione le gare giuste». Ed ora si gira pagina, Enrico Brazzoli è già pronto per il prossimo Rally di Montecarlo. «Avendo dovuto allestire tutto all'ultimo momento perché ci siamo iscritti l'ultimo giorno - ha evidenziato - abbiamo avuto qualche difficoltà per trovare gli hotel a Gap. Avrò poi anche un nuovo navigatore, Roberto Mometti, perché Luca Beltrame si era già iscritto alla gara monegasca con Mauro Miele. Tutto risolto dunque, siamo pronti». Come si vuol dire anno nuovo vita nuova. In bocca al lupo "World Champion". ●

Mazzocchi alza l'asticella

ARCHIVIATO UN 2018 DA
INCORNICIARE IL PIACENTINO PUNTA
TUTTO SULLA SERIE TRICOLORE
RISERVATA AGLI UNDER PER
CRESCERE ANCORA. ECCO COME

di [Daniele Sgorbini](#)



Ci sono momenti speciali nella vita di un pilota e di un ragazzo. Momenti in cui si imbrocca una svolta e si inizia, semplicemente, a diventare "grandi". Stagioni nelle quali tutto pare girare nel verso giusto, risultati che di colpo iniziano ad arrivare in modo naturale, l'uno dopo l'altro, esatti. È andato più o meno così il 2018 di Andrea Mazzocchi. Classe 1994, figlio d'arte, piacentino. Cresciuto a pane e rally in una terra dove l'arte del traverso è tradizione, festa, liturgia: «*Vedevo correre papà Moreno e poi i tanti piloti piacentini. Franco Leoni su tutti*», racconta 'sto ragazzo che alla sua terza stagione nel Tricolore Junior è sbocciato, ha convinto, è andato vicino al colpaccio di vincere il titolo. Colpaccio che però ha messo assieme in altro modo, ancor più rumoroso, se si vuole. Due assoluti con la "piccola" Peugeot 208 R2, tanto per cominciare. E poi primo - con merito - agli

Due vittorie assolute con la piccola 208 R2 e in ballo per la conquista del titolo fra gli Junior, Mazzocchi è stato un ottimo protagonista nella stagione 2018. Quest'anno punta al titolo tricolore tra gli Under nel rinnovato Junior

CON 8 FIESTA R2 GESTITE DA MOTORSPORT ITALIA

Junior 2019 che sfida!

Si chiedeva a gran voce di cambiare ed eccola qua, la rivoluzione. Nel Tricolore Junior 2019 non ci sarà praticamente più nulla di quel che ha caratterizzato la serie per gli under fino all'anno passato. A cominciare dalle vetture che, come noto, saranno le Ford Fiesta R2 gestite da Motorsport Italia ed uguali per tutti. Otto macchine per altrettanti equipaggi in cerca di un posto al sole e di un premio che garantisce la possibilità di imbastire un programma nello Junior iridato l'anno successivo. E poi tutto nuovo il calendario, non più legato a doppio filo a quello del CIR, ma pensato per garantire la giusta suddivisione tra terra e asfalto. In programma dunque Sanremo (asfalto), Adriatico (terra), Italia Sardegna (terra), Roma (asfalto), Friuli (asfalto) e Tuscan Rewind (terra). Il costo del programma, secondo le intenzioni della federazione, dovrebbe aggirarsi attorno ai 50.000 euro, una cifra dunque inferiore a quella necessaria fino alla passata stagione. In palio, oltre a una gara nel JWRC, un premio da 100.000 euro per proseguire la carriera.

PER IL 2019 DOVRÒ
MANTENERE UNA
CERTA COSTANZA
LUNGO TUTTO
L'ARCO DELLA
STAGIONE

ANDREA MAZZOCCHI

”

cando di restare concentrati e di fare quello che sapevamo. Un approccio che ha pagato, alla fine».

Podio, spumante e coppa più grande di tutti. Proprio come accaduto qualche mese dopo, stavolta a casa, ai Castelli Piacentini. Di nuovo Andrea Mazzocchi e Silvia Gallotti davanti a tutti, di nuovo la piccola 208 più veloce delle grandi, a dimostrazione di quanto sia alto il livello dei ragazzi che sgomitano nell'under Tricolore: «Sulla carta era più difficile, perché visto l'elenco, pareva ci fossero meno possibilità. Invece anche lì ci siamo trovati a giocarcela fin dai primi metri ed è andata bene».

Nonostante il momento, niente proclami: «Dallo Junior 2019 mi aspetto di migliorare ancora e soprattutto di mantenere una certa costanza lungo tutto l'arco della stagione, perché in alcuni momenti ho fatto degli errori evitabili».

Ripensa al San Marino, quando mentre si stava giocando la classe contro De Tommaso e Ciuffi, s'è concesso qualche sbavatura e il pensiero corre pure al Rally di Roma, dove partito troppo lancia in resta, ha compromesso una gara che poteva cambiare il corso di tutta la faccenda: «Comunque sia - filosofeggia - in un campionato così serrato la minima sbavatura ti costa molto cara e infatti De Tommaso che è stato bravissimo a non sbagliare nulla, ha vinto il campionato». Nello Junior del prossimo anno cambia tutto: tre gare su terra e tre su asfalto. Il confronto diretto con i ragazzi del JWRC in Sardegna e quello con gli "europei" a Roma. Auto uguali per tutti e vinca il più forte. Cosa ti aspetti? «Ho sempre corso per passione e per hobby - analizza - non ho mai provato a farne una professione. Forse è anche per questo che ho sempre cercato di migliorarmi, perché la passione mi ha portato sempre a cercare il mio massimo. La possibilità che si apre per il prossimo anno è veramente interessante, perché la prospettiva di poter arrivare poi nel Mondiale rappresenta l'apice di un sogno, chi non sarebbe contento di farlo? Spero di farcela. Non tanto per un confronto diretto con i piloti del giro iridato, ma piuttosto proprio per la sfida che rappresenta. Per le gare, le prove più lunghe, il contesto. Tutto insomma». ●

LA POSSIBILITÀ CHE
SI APRE NEL 2019
CON LA VITTORIA
NELLO JUNIOR
È VERAMENTE
INTERESSANTE

ANDREA MAZZOCCHI

”

shoot-out federali di fine stagione, risultato che gli garantisce l'iscrizione gratuita alle sei gare dello Junior che verrà. Quello che, per il più bravo, mette in palio un assegno capace di aprire le porte del Mondiale: «Le due vittorie sono arrivare in gare affrontate per fare test in previsione di altrettanti appuntamenti del Cir - ricorda - e dunque eravamo lì più che altro per fare chilometri e un po' di prove sul setup. Poi, durante la gara (il Rally del Timorasso, ndr), abbiamo visto la possibilità di lottare per la vittoria e non ci siamo tirati indietro».

La prima volta fa sempre un certo effetto, però: «Eccome. Anzi, per noi era pure la prima volta in cui si vinceva una prova speciale e già quello poteva bastare e avanzare. Ma poi prova dopo prova ci siamo trovati a ridurre il margine dal primo e sull'ultima ci siamo sentiti quasi obbligati a provarci. Siamo partiti come sempre, senza voler rischiare nulla, cer-

Scandola sotto l'albero

POCO PRIMA DI NATALE IL VERONESE SBANCA IL RALLY SALOTTO GARFAGNINO E METTE ALLE SUE SPALLE CIAVARELLA E SUO FRATELLO RICCARDO

di **Leo Todisco Grande**

IL CIOCCO - Metà della prima tappa a costruire il primato e l'altra metà a incrementare il vantaggio sugli inseguitori. Ed una seconda frazione di gara, il giorno dopo, a divertirsi e far divertire il pubblico, con traversi d'autore, a ripetizione e in piena sicurezza, con la consueta Skoda Fabia R5 gommata D-Mack, gestendo il gruzzolo di secondi messi da parte. È stato questo, in estrema sintesi, il primo Ciocchetto Rally Event di Umberto Scandola e Guido D'Amore, vinto senza particolari patemi, pur su un fondo viscido e con fanghiglia, che non è tra i preferiti del vice campione italiano rally 2018. *«Invece in questi due giorni mi sono trovato proprio bene - dichiarava alla fine un rilassato Umberto Scandola - Non solo, ma mi sono anche divertito un sacco, come da tempo non mi succedeva. Atmosfera natalizia, compagnia degli altri piloti molto piacevole, anche se poi in macchina abbiamo dato il massimo, ed un percorso impegnativo, un rally vero, anche se in miniatura. Insomma, il Ciocchetto è stata una gran bella scoperta!».*

Intanto, poco più in là, Guido D'Amore rimirava, tra le sue mani, il Trofeo, prezioso per il significato, intitolato a Maurizio Perissinot, "inventore" di questa gara, che premia, ogni anno, il navigatore primo classificato e che gli è stato consegnato da Serena, figlia di "Icio" e da Andrea Zanussi, campione degli Anni '80, e vincitore del primo Ciocchetto nel 1992. *«Un altro ottimo motivo per cercare di vincere qui»*, chiosava un emozionato "Gillo" D'Amore. Un bel Natale, dunque, per Umberto Scandola, mentre cerca di definire la sua stagione 2019, molto proba-

bilmente non più con Skoda Italia e forse neppure nel Tricolore Rally.

Disincantato e casinista, come sempre, il massese "Ciava", quel Gabriele Ciavarella che ormai corre solo al Ciocchetto Rally Event, al volante ha dimostrato di non avere, per nulla, disimparato a guidare forte. Con una Peugeot 208 T16 R5 MM Motorsport forse non in piena forma, e con Simona Righetti alle note, si è issato al secondo posto, dopo il prematuro ritiro del leader Rudy Michelini, con Perna, fuori strada sulla terza speciale, con la Skoda Fabia R5 PA Racing, e dopo una toccata che ha attardato Paolo Ciuffi, con Spinetti, a bordo della Hyundai i20 R5 curata da Bernini. Secondo posto che "Ciava" ha difeso in modo brillante dai tentativi di attacco di Riccardo Scandola. Il fratello di Umberto, con Pasi a fianco, anche lui su Skoda Fabia R5, ci teneva a trasformare il Ciocchetto in una festa in famiglia e ci ha provato, su un percorso che, già lo scorso anno, la aveva visto tra i protagonisti, seppure al debutto. Poco meno di sette secondi gli hanno negato la doppietta degli "Scandola brothers".

Il quarto posto finale, conquistato con una zampata nell'ultima speciale, non può accontentare il fiorentino Paolo Ciuffi, con Spinetti e la Hyundai i20 R5 Bernini, che ritrovava dopo un paio di anni: il recordman di vittorie su queste strade ha commesso un paio di errori fatali, che lo hanno allontanato dal vertice, ma non ha comunque mai mollato. Il locale Federico Santini, che frequenta CIR e CIWRC, con Romei alle note, ha forse raccolto meno di quanto si aspettava, con la Skoda Fabia R5 curata da Trico, pur avendo a lungo sfiorato il podio, mentre il sesto posto assoluto del lucchese Luca Panzani, con Alessia Bertagna, è stato ottenuto alla sua prima volta con una inusuale Mitsubishi Spacestar R5, che necessita di potenza e ulteriori sviluppi. Tra le cose belle di questo Ciocchetto, sicuramente il settimo assoluto e, ovviamente, primo di Classe, per il modenese Giacomo Guglielmini, ben navigato da Panini, strepitoso con le due ruote motrici della Renault Clio RS gruppo N, su un fondo da "quattroperquattro". La rottura di un semiasse ha invece interrotto, ad inizio seconda tappa, la cavalcata tra i primi sei assoluti dell'esperto Pier Verbilli, con Albertini, con una evergreen Renault Clio Williams. ●

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5); 2. Ciavarella-Righetti (Peugeot 208 T16 R5); 3. Scandola-Pasi (Skoda Fabia R5).

Le classifica completa è riportata a pagina 80



foto grafie MAIKOL FABBRI





Primo centro al Ciocchetto di fine 2018 per Scandola che ha preceduto Ciavarella, sotto a sinistra, e il fratello Riccardo, nell'altra pagina



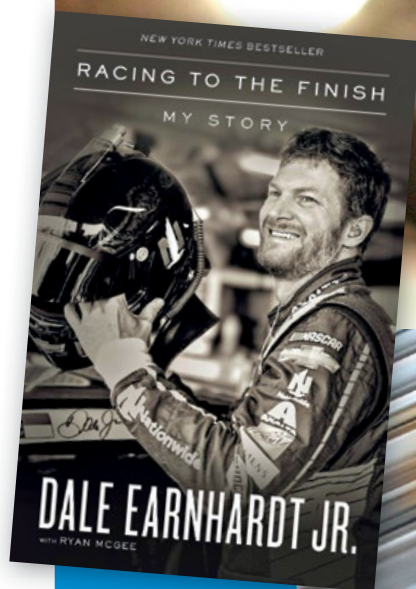
IL DIRETTORE SARÀ PAOLO ANDREUCCI

Ciocco centro federale

Da sempre punto di riferimento per il motorsport a quattro e due ruote, la Tenuta Il Ciocco, nel cuore della Garfagnana, ha avuto un nuovo significativo riconoscimento, quello di Centro Tecnico Federale Auto, con competenza i rally e settore territoriale la Toscana, una investitura che arriva direttamente da Automobile Club d'Italia, tramite Aci Sport. Direttore di questa iniziativa sarà Paolo Andreucci (e non poteva essere diversamente, visto che al Ciocco, dalle sue parti, ha mosso i primi passi da rally) che si avvarrà della collaborazione di Anna Andreucci e della grande esperienza del dottor Francesco Russo, per la parte medico-sanitaria. «I contenuti di questa iniziativa - spiegava un orgoglioso Paolo Andreucci alla presentazione del CTFA Il Ciocco - andranno dai corsi di pilotaggio rally ad alto livello fino al perfezionamento della guida di tutti i giorni, e soprattutto in prospettiva futura, c'è l'intenzione di creare una più vasta e articolata rally academy». Un nuovo impegno, per Andreucci, da inserire nel suo futuro da rally. «La Peugeot 208 T16 R5 va in pensione, termina un periodo di titoli a ripetizione e grandi soddisfazioni, ma sarò di certo ancora al via del Tricolore Rally, con team e programmi da definire». Per Il Ciocco sarà Valerio Barsella il riferimento per il Centro Tecnico Federale Auto: «Oltre ad organizzare il rally Il Ciocco e Valle del Serchio, apertura classica del tricolore rally e il Ciocchetto Rally Event - ricordava Barsella - nel tempo la Tenuta Il Ciocco è stata sede di tante altre iniziative di motorsport, una vera vocazione, favorita anche da una location che propone strade e prove speciali di grande qualità rallistica».

Earnhardt lo JR ora scrittore

IL FIGLIO DEL COMPIANTO DALE VANTA LO STESSO NOME MA NON EGUALE BLASONE. TUTTAVIA RESTA UN'ICONA NASCAR E IN CARRIERA AVREBBE MERITATO DI PIU'. ECCO LA SUA AUTOBIOGRAFIA



IL MIO TARGET
ORA È
PROTEGGERE
I PILOTI
DA... LORO
STESSI

DALE EARNHARDT JR.



dt

È GIUNTO IL MOMENTO DI RACCONTARE

Dopo una carriera lunga e intensa Dale Earnhardt Jr racconta tutto nella sua autobiografia, attesissima dai tanti tifosi del motorsport Usa e non solo



fotografie GETTY IMAGES

di **Marco Cortesi**

Dale Earnhardt Jr ha avuto una carriera positiva in Nascar. Due titoli nella Busch Series, 26 vittorie e 15 pole nella Cup Series, con la possibilità in alcune circostanze di lottare per il titolo. Certo, i risultati che ha ottenuto sono stati sicuramente inferiori all'attenzione mediatica data dall'essere il figlio di uno dei piloti più forti, temuti e famosi delle competizioni stock-car. Guardando alla sua carriera, rimane l'impressione che avrebbe potuto conquistare di più, ma, indipendentemente dalle aspettative e dai risultati effettivi, il pubblico che così tanto lo ha amato (e lo ama tuttora) gli avrebbe perdonato tutto. Però, se tutti avessero saputo contro cosa stava lottando, non solo in pista, ma anche al di fuori, sarebbe emersa una scala differente di valori. La realtà di Earnhardt è arrivata ad essere un incubo. Quello di dover correre su un ovale, a oltre 300 chilometri orari, mentre a casa faceva fatica ad allacciarsi le scarpe o stringere la cintura dei pantaloni. Ancor più difficile, dover entrare ogni domenica nel personaggio di uno dei piloti più popolari della storia, sulla carta invincibile, tra nausea, mal di testa, difficoltà visive, scatti d'ira. Il tutto, cercando di nascondere la verità perfino a famiglia e amici, in quelli che sulla carta dovevano essere i migliori anni della carriera. Nonostante avesse a disposizione le più performanti vetture del lotto, le Chevy del team Hendrick che con Jimmie Johnson vincevano a ripetizione, Earnhardt si trovò suo malgrado a lottare non solo contro gli avversari, ma anche contro nemici più grandi di lui, i traumi cranici. Gli stessi che condizionano la vita professionale e post-professionale di tantissimi atleti, specie nel football.

Nemico numero uno, il trauma cranico

Oggi Earnhardt racconta tutto nella sua autobiografia, *Racing To The Finish*, spiegando come i traumi cranici l'abbiano costretto spesso, nel corso degli anni, a convivere con sintomi importanti oltre che, in due occasioni, a sospendere la propria partecipazione alle gare. A dare il via a tutto, un gran botto nel 2012 durante un test e i primi sintomi, sin da subito pesanti. Nausea, difficoltà di visione, carenza d'equilibrio. Ma, ancora peggio, una fragilità che lo portava a ricadere negli stessi problemi anche dopo incidenti che sarebbero stati ininfluenti per altri. Ogni volta che la testa rimbalzava contro il sedile, c'era il rischio di farsi male. Paradossalmente, le difficoltà si manifestavano di più fuori dall'abitacolo, e a peggiorare le cose c'erano la paura e l'ansia che qualcuno si accorgesse della situazione, e che potesse pensare a lui come "merce danneggiata".

Un incubo, un mondo parallelo in cui nessuno poteva scoprire la verità per non compromettere carriera, contratti, immagine. A dare un'idea di quanto Earnhardt fosse in realtà preoccupato, il fatto che avesse iniziato ad annotare le sue esperienze in un diario, di modo che, se avesse perso la capacità di comunicare o ci avesse lasciato le penne, qualcuno avrebbe potuto trovare delle spiegazioni per il suo comportamento, capire cosa stava passando. «*Mi sembrava quasi di avere bevuto, e in casa non riuscivo a fare le cose più semplici - spiega oggi - Perfino infilarmi una cintura e allacciarmi le scarpe era difficile. Non riuscivo a*

mettere insieme una frase perché non mi ricordavo questa o quella parola, e mi sembrava che la lingua diventasse un pallone quando dovevo pronunciare due consonanti insieme. Se dovevo guardare vicino e poi lontano, i miei occhi impiegavano diversi secondi a mettere a fuoco».

Un talento che meritava di più

Col senno di poi, viene da pensare che solo un talento cristallino, un fuoriclasse, potesse trovare la lucidità per continuare comunque a correre, rimanendo concentrato per tre ore di gara, mentre al di fuori doveva nascondere la realtà. A un certo punto, con l'aggravarsi della situazione, diventò impossibile far finta di niente: Earnhardt si confessò con tutti i suoi cari e col pubblico. A fine 2012 arrivarono il primo stop e la terapia, grazie a un centro d'eccellenza specializzato con gli ex giocatori di football. Si stima che il 99 per cento dei tesserati della NFL abbiano subito uno o più traumi cranici. E purtroppo a volte non si tratta solo di carriere spezzate. Ci sono anche conferme di violenze e suicidi come conseguenza di problemi mentali e caratteriali dovuti alle "botte in testa". Una cosa dannatamente seria. Sia nella vita di tutti i giorni, sia in pista, Dale Jr promise di non mentire mai più. Dal 2013 arrivarono tre degli anni migliori della carriera, che portarono Earnhardt ad esprimere un potenziale molto alto e ad entrare nel 2016 da favorito.

Ancora una volta, una serie di incidenti "sbagliati" gli mise però i bastoni tra le ruote. I sintomi tornarono, stavolta molto più forti, e ancor più forte fu la paura che il mondo sapesse. Non fu una cosa progressiva, fu "come un'influenza", nelle sue stesse parole, ma lo sforzo per Earnhardt fu disumano nel fingere di essere ancora al meglio della forma. La promessa di qualche anno prima fu disattesa. Un giorno, approcciato dal patron Rick Hendrick per discutere del contratto, Earnhardt esplose, lanciando a colui che vedeva come un padre tutte le sue frustrazioni in un'enorme sfuriata. Era il punto di non ritorno. Nuovo stop, nuovi esami, la stessa diagnosi. Sintomi da trauma cranico. Le note sul diario ricominciarono, sempre più preoccupate, così come una riabilitazione senza pietà. Per avere speranze di guarire infatti la strada è una sola. Si isolano i sintomi, si scopre cosa li causa, e si ricreano le situazioni disagiati portandole agli estremi, ripetendole ancora e ancora, fino a farci l'abitudine e non soffrirne più. A partire dal test della "camminata dell'ubriaco", all'infinito, poi prove di equilibrio perfino con le luci da discoteca, per aumentare il senso di disagio. Il tutto, lontano dagli occhi dei tifosi e anche di molti colleghi, che forse sarebbero rimasti sconvolti nel vedere il loro amico o beniamino faticare ad "andare al supermercato da solo".

Obiettivo: dire addio alle proprie condizioni

Nel lungo recupero del 2016, Earnhardt cambiò vita, abbracciando la preparazione atletica, uno stile di vita regolare e annunciando il fidanzamento con Amy Reinmann, principale baluardo nelle sue difficoltà che, a causa dei problemi, delle paure e delle bugie, aveva rischiato di perdere. Soprattutto, fu in quel periodo che maturò la decisione di dare l'ad-



NESSUNO ALZA LA MANO PER CHIEDERE AIUTO. QUANDO IO L'HO FATTO, ERA TROPPO TARDI...

DALE EARNHARDT JR



LA GIUSTA FASE DELLA RIFLESSIONE

Dopo tante lotte in Nascar, sotto, Dale Jr può ora dedicarsi alla promozione delle sue memorie. Eccolo, sopra, con la sua splendida e dolce metà

dio alle corse. Una scelta difficile: pur se convinto di avere ancora un potenziale vincente, Earnhardt non poté più accettare il rischio di andare incontro a un incidente capace di mettere fine all'esistenza così come la conosceva. Non fu solo il rischio della vita, ma anche quello più oscuro, l'oblio di una condizione al limite della follia. L'ultima stagione fu di fatto un lungo addio, motivato dalla voglia di chiudere alle proprie condizioni, ma al più presto possibile. Dopo aver visto il padre morire mentre, all'ultimo giro di Daytona '99, gli copriva le spalle per l'arrivo in volata, e aver sofferto un destino beffardo, Earnhardt quantomeno ha avuto la soddisfazione di decidere quando dire basta. Ora, oltre a lavorare come telecronista e analista in TV, la sua missione è quella di aumentare la consapevolezza sulle conseguenze dei traumi cranici, problema ancora ancora sottovalutato nell'automobilismo, nello sport in generale e anche nella vita di molte persone che hanno subito infortuni in casa, per strada e sul lavoro.

«Anche se sai di avere questo problema, non puoi pensare di dire a qualcuno che vuoi fermarti - spiega ora Earnhardt - Nemmeno per una gara, perché sai che si metteranno tutti in testa che non potrai più tornare come prima, ed è difficile spiegarlo a qualcuno che non ci è passato, anche a tua moglie. Nessuno alzerà la mano per chiedere aiuto e, quando io l'ho fatto, era già troppo tardi. Il mio obiettivo ora è proteggere i piloti da loro stessi...».

Anche fuori dalle corse il problema persiste, ma l'attenzione sta aumentando. Nel football, ad esempio, una nuova generazione di caschi ha visto la luce con l'aiuto di Chip Ganassi e Bill Simpson, leggenda della sicurezza nelle corse USA. Ma il libro di Earnhardt è anche un monito per le persone comuni, che spesso dopo traumi del genere fanno finta di niente o non sono seguite adeguatamente, passando semplicemente da "rintronati" o peggio, quando invece una diagnosi corretta potrebbe riportarli a un'esistenza piena e felice. ●



fotografie GETTY IMAGES

OLIVER HUTTON

**BELLO DA AVERE,
BELLO DA COSTRUIRE.**



**ALTO
80
CM**

**OGNI LUNEDÌ
IN EDICOLA TI ASPETTA
UNA NUOVA USCITA**

**PER LA PRIMA VOLTA IN ITALIA,
LA STATUA PIÙ GRANDE AL MONDO
DEL CAMPIONE DELLA TUA INFANZIA**

Ogni lunedì in edicola con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport trovi un pezzo per comporre il tuo Holly. Curato in ogni dettaglio, già dipinto, facile da montare e da tenere in casa come pezzo unico mai visto prima.

Se non lo trovi in edicola potrai richiederlo agli indirizzi mail holly80@corsport.it e holly80@tuttosport.com specificando il numero di uscita al quale sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

Holly
& Benji™



Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

Tecno ruggente

L'ARRIVO DELLA SUPERCAR BATTEZZATA NANNI GALLI SPIEGATO DA GIANFRANCO PEDERZANI, GIÀ FONDATORE DEL MARCHIO

di Arturo Rizzoli

A volte basta una scintilla per scatenare una grande energia. Lo stesso succede con la memoria che, sollecitata nel modo giusto, può riportare a galla ricordi nascosti in angoli reconditi e storie che rischiavano di finire nell'oblio. L'arrivo della supercar Tecno Nanni Galli è stata un'occasione d'oro. Spenti i riflettori della prima mondiale al Salone di Parigi, lo scorso ottobre, non poteva mancare una presentazione nella città della Tecno, Bologna, e, visto che la vettura monta un motore Alfa Romeo (quello della 8C Competizione), il meeting si è svolto in una delle più antiche concessionarie, la Car, legata alla Casa del Biscione da quasi sessant'anni. L'ultima Tecno a prendere forma era stata una monoposto di F.1 nel 1973, 45 anni dopo si rivede solo il marchio del Caimano, è un sogno che si avvera, per Gianfranco Pederzani, fondatore della Tecno assieme al fratello Luciano. «Non era un pallino - racconta - costruire una vettura stradale faceva parte di una visione strategica ben precisa. Io cercavo di convincere mio fratello Luciano a realizzare le vetture stradali per finanziare la costosa attività in F.1 e, soprattutto, per essere indipendenti dagli sponsor, a differenza di come sono poi andate le cose con la Martini. Non inventavo niente: prendevo ad esempio quel che faceva la Ferrari, da sempre».

- Si dice anche che eravate in contatto con ingegneri di prim'ordine, vero?

«Chiesi a Ubaldo Sgarzi, che aveva lavorato da noi occupandosi del settore commerciale prima di andare alla Lamborghini, che mi procurasse un contatto con Giampaolo Dallara, per la parte relativa alla progettazione, e con Paolo Stanzani, per la parte produttiva. (I due ingegneri erano all'epoca in forza alla Lamborghini, ma la Casa del Toro nei primi Anni '70 sta-

va vivendo una fase di grande incertezza, ndr)».

- Si faceva davvero sul serio, magari avete già iniziato a pensare a che tipo di auto costruire, ad esempio a motore centrale, roba per correre anche a Le Mans?

«Certo che si faceva sul serio. Quanto a Le Mans, be', una realtà come la nostra è chiaro che pensava a una vettura in grado di correre nei campionati e nelle gare GT di alto livello. Ma non si arrivò fino al punto di iniziare a parlare di motore centrale e cose simili».

- Le intenzioni erano serie, gli ingegneri erano stati addirittura artefici della Miura e poi non siete neanche arrivati al layout della vettura. Che cosa successe?

«Semplice. Mio fratello Luciano aveva 16 anni più di me e anche - come si usa dire - le spalle molto più grosse delle mie. Quindi decise di andare avanti, forte delle sue maggiori risorse, con il progetto della F.1. Non prese in considerazione le mie valutazioni strategiche: io avevo in mente una sostenibilità aziendale dell'impegno economico richiesto dai Gp da raggiungere con il progetto della vettura stradale. Così io dovetti piegarli alla volontà di Luciano e tutto fu accantonato».

- Però anche dopo il ritiro dalla F.1, malgrado l'amarezza e la delusione, non avete mai pensato che un marchio come il vostro avrebbe potuto avere un certo appeal per una sportiva stradale?

«In quel momento non ci siamo nemmeno posti il dubbio. Eravamo arrivati al massimo del mondo motoristico, oltre tutto impiegando appena una decina d'anni per passare dai kart alla F.1. Non avevamo nessun motivo per metterci a fare qualcos'altro, sarebbe stata solo una retrocessione. Era una cosa inconcepibile, per il nostro modo di vedere».

È DA TANTISSIMI ANNI CHE VOLEVAMO REALIZZARE UNA STRADALE. ORA IL SOGNO È REALTÀ

GIANFRANCO PEDERZANI

”



- Ma in questi 45 anni, prima dell'iniziativa di Ballabio, non è mai tornata in ballo l'ipotesi di una Tecno stradale?

«È successo. E pensi che c'era sempre di mezzo Sgarzi...».

- Sì, e magari anche un po' di Lamborghini...

«Verissimo. Questa volta era stato però Ubaldo a cercare me. Mi chiamò e mi parlò di un tale Horacio Pagani, che aveva la-





VERNISSAGE AMMALIANTE

Et volà: ecco la Tecno Nanni Galli in tutto il suo fresco splendore, spinta da un motore Alfa Romeo 8C. In basso a sinistra, Gianfranco Pederzani con Fulvio Maria Ballabio e il grande Nanni Galli

vorato anche lui alla Lamborghini, ma si era poi messo in proprio e stava costruendo una supercar, vicino a Modena. Ci incontrammo più volte. Ma alla fine non se ne fece nulla».

- Come non se ne fa nulla? Non è un finale degno per una storia simile!

Pederzani sorride e poi riparte.

«Vuole che le dica che cosa mi è venuto da pensare?».

- Siamo aspettando!

«Che alla fine Pagani era più contento di dare alla sua Casa costruttrice il suo nome. Lo capisco».

- Una sosta di quasi vent'anni, dopo l'ipotesi Pagani, ed eccoci qui. L'attesa è finita. Ma, quando avevate pensato a una Tecno stradale, avevate preso magari qualche spunto dalle auto dei tanti piloti che arrivano alla vostra factory?

«Proprio no. Non potevamo di sicuro. Stiamo parlando di un altro mondo, rispetto a quello di oggi. Adesso siamo abituati a vedere i piloti su prestigiose supercar. Allora gente come Francois Cévert arrivava, sempre con donne bellissime, ma con la sua station wagon e il carrello per caricare la monoposto. Nella giardinetta veniva poi stivata una quantità di ricambi da non credere».

La testimonianza di Gianfranco Pederzani può lasciare stupiti, però l'occasione del

vernissage della Tecno Nanni Galli offre una grande possibilità: chiedere al pilota toscano al quale è stata dedicata una supercar (un fatto raro che un'auto venga chiamata col nome di un pilota) che supercar possedeva quando era un top driver.

«Supercar io? – attacca con tono quasi indispettito Nanni – Ho sempre avuto delle Alfa Romeo, Giulia Super o GTV, 1300, 1600 o 2000!».

- C'era però qualche ragione contrattuale dovuta al legame con la Casa milanese...

«Ma per carità. A me, come a tanti altri miei colleghi di quei tempi, vetture come la Giulia o anche la GT Junior andavano benissimo. Permettevano di viaggiare bene e in sicurezza. Oddio, sicurezza nel senso dei margini che ti davano quel tipo di auto, ma con tutti i limiti e le incognite che ti riservava la strada, allora come oggi. Chi sentiva il bisogno – e anche la voglia – di mettersi al volante di qualche mostro da guidare su strada, quando avevamo l'opportunità di correre con macchine eccezionali?».

- Appunto, l'opportunità di correre con vetture eccezionali, anche su strada. Ai suoi tempi c'erano il Mugello stradale, una roba da 66 km e la Targa Florio, dove il "circuito piccolo" era lungo 72 km, con che vetture provavate?

«I piloti ufficiali avevano le vetture delle

PER SCOCCA E CARROZZERIA

Bellasi dà il suo apporto

La scocca e la carrozzeria, entrambe in fibra carbonio, sono realizzate dalla Bellasi, un nome che entrato nella memoria degli appassionati per la monoposto di F.1 realizzata nel 1970. La factory novarese è oggi una realtà di altissimo livello per le costruzioni in materiali compositi. Le particolarità della Tecno Nanni Galli non si fermano comunque alla scocca in fibra di carbonio: la vettura nasce dallo sviluppo di una GT da competizione creata dall'ingegnere finlandese Sami Vatananen, con la collaborazione della Montecarlo Engineering. Il motore è il V8 Alfa Romeo che equipaggia anche la 8C Competizione, ma in questo caso è alimentato a GPL e sviluppa una potenza di 503 CV. La scelta di questo combustibile, oltre che per sottolineare l'attenzione per l'ambiente, è stata fatta anche per potere correre nella categoria delle energie alternative, già dall'inizio della prossima stagione. I piani costruttivi della vettura prevedono la realizzazione di 5 esemplari: la versione da corsa avrà un prezzo di 300.000 euro, mentre quella omologata per l'impiego stradale costerà 350.000 euro.

Case. Noi dell'Alfa avevamo le GT o anche le GTA. I privati si arrangiavano spesso con le Giulia Super, un'auto che anch'io, quand'ero un pilota privato, usavo».

- Sicuro che vi accontentavate sempre delle GTA?

«Be', erano altri tempi...».

- Che cosa significa?

«È semplice, a un certo del lavoro di preparazione di gare come il Mugello o la Targa Florio, si metteva la targa "PROVA" su prototipi come l'Alfa 33 e via. Ci si divertiva, ma al tempo stesso bisognava stare molto attenti. Ci si divertiva a notare come certe persone delle campagne, abituate a vedere giusto qualche vecchia auto ogni tanto, restavano impietrite e terrorizzate quando sfrecciavamo con mezzi che parevano arrivati da un altro mondo, per di più accompagnati da rumore assordante. Bisognava però anche stare attenti alle reazioni che potevano suscitare sorprese simili. Ecco, chi aveva la fortuna di potere correre e guidare in condizioni del genere, quando prendeva l'auto stradale da usare per i normali spostamenti pensate che avesse voglia di una supercar?».



Lambo secco a Daytona

LA HURACAN HA SBANCATO LA SUA CLASSE NELLA GARA MONUMENTO DELL'ENDURANCE USA
E ORA LANCIA LA EVO GT3, CHE ABBIAMO AVUTO IL PRIVILEGIO DI TESTARE A VALLELUNGA



di Alberto Sabbatini

Che ci può essere di più impegnativo che vincere la 24 Ore di Daytona? Beh, ad esempio fare il bis l'anno dopo. Tutti quelli che disputano le corse sanno quanto sia difficile vincere. Mantenersi vincenti a lungo però lo è ancora di più. È una regola base dello sport. Ecco perché la Lamborghini dopo quattro anni di successi nella categoria GT3 ha deciso di evolvere profondamente la propria vettura. Una delle preferite dai piloti privati che gareggiano nella classe GT3 Fia internazionale. La Huracan è stata per quattro anni un'auto vincente; si è imposta in numerose campionati GT3: dal Blancpain GT Series, al campionato italiano GT, all'Adac tedesco. Ha vinto anche la classifica di categoria della 24 Ore di Daytona. Ma chi vince non può restare fermo perché la concorrenza incalza: che siano competitor ormai esperti come la cugina Audi R8 LMS, la Ferrari 488 e la Mercedes AMG GT3 oppure new entry come l'Aston Martin Vantage GT3, la McLaren 720 S o la Lexus RC F. Ecco perché dopo quattro anni la Huracan GT3 lascerà il posto alla nuova GT3 Evo. ▶

CAMOUFLAGE AMMALIANTE

La livrea camoufflage nasconde parzialmente le forme aggressive della versione Evo 2019 della Huracan GT3. Tra le novità si nota lo splitter sul muso a tutta larghezza e l'aggiunta del faro centrale per le gare Endurance notturne



Non si tratta però di un progetto rivoluzionario, ma piuttosto di un profondo affinamento. La base della nuova Lambo GT3 Evo è sempre la Huracan, la berletta di punta della Lamborghini omologata per la classe Fia GT3. Gli interventi meccanici ed aerodinamici che sono stati compiuti su quest'auto però sono talmente importanti da averne decisamente cambiato la personalità ed anche la guidabilità in pista. Autosprint ha avuto l'occasione di provare il prototipo della Huracan GT3 Evo in anteprima sulla pista di Vallelunga per un test approfondito in compagnia dei due piloti factory Lamborghini, Marco Mapelli e Giovanni Venturini che ci hanno guidato alla scoperta dei segreti dell'auto. Un assaggio di 2019 che ha avuto una doppia valenza: primo, è stata l'occasione di scoprire dal vivo le novità tec-

**AERODINAMICA
BY DALLARA RINNOVATA**
La Huracan GT3 versione Evo ha diverse modifiche aerodinamiche (studiate assieme alla Dallara): il cofano ora è in carbonio e ha presa d'aria sdoppiata per migliorare l'afflusso di aria al radiatore; l'ala posteriore ha assunto una forma twist (svergolata). Sotto, Venturini, uno dei piloti factory Lambo, ci spiega i comandi al volante

niche apportate all'auto. Secondo, ha permesso al sottoscritto, che ha una buona esperienza al volante di auto da corsa ma non possiede certo la sensibilità di un corridore professionista, di sperimentare di persona come sia cambiata profondamente la guida della Huracan GT3 Evo rispetto al precedente modello. Dimostrazione di quanto profondo sia il beneficio apportato dai miglioramenti tecnici.

Abitacolo angusto ma pedaliera regolabile

La Huracan GT3 Evo che abbiamo guidato non era dipinta nel solito verde brillante Lamborghini, ma in una curiosa tinta camouflagage su base azzurra. Come quella che adottano le case automobilistiche per camuffare il design definitivo quando mandano in giro per i test i loro modelli nuovi e impedire





così che curiosi e fotografi riconoscano con esattezza le forme precise di un'auto che deve ancora uscire in commercio. Ma, colore a parte, la Evo sotto le nostre mani era già quella definitiva. L'abitacolo è angusto come ce lo ricordavamo: l'intreccio di tubi del roll-bar alla base rende complicato sia l'ingresso che l'uscita dal sedile; questo diventa un limite nelle gare con cambio pilota per molti corridori gentleman che non hanno il fisico da fantino. Il vantaggio è che la Huracan possiede una pedaliera regolabile, come le formule. Per non modificare il baricentro perfetto, il sedile resta fisso. Per cui i piloti adattano la posizione regolando la pedaliera che può scorrere avanti o indietro tramite un pulsante sulla plancia. Soluzione comodissima che consente di sveltire la ricerca del giusto assetto di guida tra diversi piloti. Il motore 10 cilindri a V aspirato da 5,2 litri romba che è un piacere; qui non c'è un turbo soffocato, ma un propulsore atmosferico vecchio stile. Anche con i tappi radio nelle orecchie è sempre un piacere sentire il suono pieno e fragoroso di un vero motore da corsa. E le vibrazioni che ci trasmette il V10 Lambo alle nostre spalle sono una goduria che le nuove generazioni che cresceranno sulle auto elettriche - ci dispiace per loro - non proveranno mai più.

Questo propulsore deriva da quello della Huracan Performante da strada che sviluppa 620 cavalli. Ma le strozzature da 39 mm con cui la GT3 Evo è stata omologata nel Balance of Performance fanno perdere un'ottantina di cavalli alla Lambo che si ferma a circa 535/540 cv (in linea con le altre GT3). Per questo la Evo GT3, paradossalmente, in veloci-

tà è meno rapida della Super Trofeo che ha potenza piena. Il propulsore è stato poi modificato con assi a cammes diversi e valvole di aspirazione in titanio per aumentare l'affidabilità. È stato ridotto di circa 400 giri il regime motore (da 8100 g/m a 7700 g/m) per migliorare la coppia in basso.

Meno nervosa e più facile da guidare in curva

Iniziamo il giro a Vallelunga lanciandoci nel rettilineo principale e ripensando alle numerose informazioni tecniche con cui i tecnici ci avevano riempito la testa nei minuti precedenti. Mentre mi avvicino al leggendario curvone di Vallelunga - una veloce piega a destra dopo il traguardo - i brividi aumentano. Mapelli mi aveva tranquillizzato: con la nuova GT3 Evo, a gomme nuove, si può fare il curvone in sesta piena; con la vecchia era quasi impossibile. Tanto per farmi capire quanto sia migliorata la deportanza grazie al fondo modificato e alla nuova ala posteriore di forma svergolata. Ma "sesta piena" tradotto in chilometri all'ora significa affrontare quell'insidiosa curva ad almeno 250 km/h... Siamo sicuri? Lasciamolo fare a lui, penso con una pietosa bugia, perché a me fondamentalmente interessa capire se la macchina sia più facile e meno nervosa da guidare. Già, perché il progetto Evo è nato con due obiettivi: rendere la Huracan più consistente sulla distanza ma anche più facile da condurre per i gentlemen driver. Che sono parte del mercato-clienti di questa GT3.

Per capire l'intera storia serve fare un passo indietro. La Huracan GT3 vecchio modello era un'auto molto rapida sul giro secco, infatti si è spesso rivelata competitiva sia in qualifica che nei primi giri di corsa. Il suo problema però era che con il passare dei giri tendeva a degradare esageratamente le gomme penalizzando la performance alla distanza. Tante volte abbiamo visto piloti veloci dominare con la Lambo le prime fasi di gara, poi retrocedere di posizione col passare dei giri, man mano che si consumavano gli pneumatici. Perché in quella fase la Huracan tendeva a scivolare sempre di più a centro curva diventando più difficile da guidare. A quel punto il suo V10 aspirato non consentiva di difendersi in uscita di curva, quando serve il massimo grip in accelerazione, dalle altre GT3 a motore turbo.

Siccome nella classe GT3 le prestazioni dipendono principalmente dal balance of performance - più l'auto è veloce più viene penalizzata - l'obiettivo



CLIMATIZZATORE NELL'ABITACOLO

Il posto guida della GT3 Evo ha due particolarità. La pedaliera è regolabile: scorre tramite un pulsante sulla plancia per trovare la giusta posizione di guida. A destra è stato montato ora un condizionatore, che pesa solo 13 kg, e mantiene costante la temperatura interna a vantaggio del confort di guida



principale dei tecnici non era di incrementare la velocità sul giro secco. Non sarebbe servito. Meglio rendere l'auto più consistente alla distanza. Fare in modo che consumasse meno le gomme per ridurre il calo di prestazione su stint di gara lunghi.

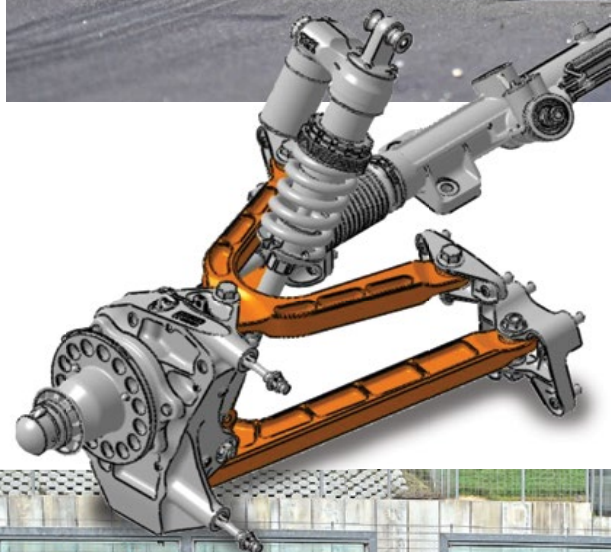
L'altro limite della precedente Huracan GT3 è che era un'auto difficile per piloti inesperti. L'eccessiva sensibilità aerodinamica la rendeva nervosa e instabile in certe situazioni in ingresso di curva. Obiettivo del nuovo modello GT3 Evo quindi è stato quello di rimediare a queste due debolezze rendendo la Huracan più competitiva alla distanza ma anche più facile da guidare.

Aerodinamica e sospensioni, modifiche decisive

A questo pensavo mentre mi avvicinavo al curvone di Vallengunga. A un certo punto sono arrivato a un compromesso: invece di entrare in sesta marcia come suggeriva Mapelli, ho preferito frenare appena e scalare una marcia, dalla 6° alla 5°, per poter affrontare la curva col motore su di giri e non essere costretto a entrare con la marcia più alta ma col gas in rilascio e magari il rischio di scompensare l'assetto e creare instabilità perché l'aerodinamica non avrebbe "lavorato" bene. Ha funzionato. La GT3 Evo, lanciata in velocità, ha affrontato la curva come fosse su due binari. Nemmeno una minima oscillazione. Nessuna vibrazione al volante, assetto ben piantato per terra. Avrei potuto curvare a velocità ben più alta. Quelle modifiche mirate, sia aerodinamiche che meccaniche, sulla Evo si sono rivelate davvero efficaci. La macchina infonde fiducia e sicurezza. L'obiettivo che i tecnici inseguivano. La precedente Lambo GT3 era troppo sensibile in frenata e inserimento in curva. Questo era dovuto a un assetto molto picchiato, "rake" come si dice in gergo. Questo assetto rendeva l'auto ben poggiata in frenata, ma poteva compromettere il resto della curva in mano a piloti che non avevano le capacità per sfruttarlo. Con un assetto rake la Lambo, al momento in cui si rilasciava il gas, diventava "ballerina" perché il centro di pressione aerodinamica si spostava e rendeva instabile il retrotreno. Il comportamento della Evo, grazie alle modifiche apportate, è decisamente più neutro. Quali? Tante e intersecate fra loro. Il primo intervento è strato di tipo meccanico e ha riguardato le sospensioni. La geometria a doppi bracci sovrapposti è rimasta la stessa ma la costruzione dei bracci è cambiata: ora sono in alluminio ricavati dal pieno e fresati invece che saldati; quindi più robusti e resistenti alla torsione. Poi sono stati cambiati i punti di attacco del braccetto anteriore per alzare di 50 mm il centro di rollio dell'auto in curva; sono stati adottati ammortizzatori Ohlins a 4 vie che permettono di regolare in due fasi (lenta e rapida) la compressione e l'estensione; e c'è infine un fondo differente, non più piatto ma con due turning vanes (deflettori curvi) e un estrattore diverso che servono a impedire che il centro di pressione si sposti così tanto come prima nella fase di percorrenza curva. Per questi motivi la GT3 Evo adesso è meno sensibile aerodinamicamente al rilascio del gas a centro curva e al variare della deportanza nell'intera fase di frenata, sterzata e successiva accelerazione.

SCHEDA TECNICA

Motore: 10 cilindri a V aspirato, 40 valvole.
Cilindrata: 5204 cm³
Potenza max: 540 Cv a 7.700 giri/minuto
Distribuzione: doppio albero a cammes in testa, valvole di aspirazione in titanio.
Alimentazione: atmosferica controllata tramite strozzatura da regolamento GT3 di 39 mm
Frizione: Sachs con comandi al volante
Cambio: sequenziale meccanico a 6 rapporti Xtrac con paddles al volante
Telaio: scocca in alluminio, carrozzeria e cofano in fibra di carbonio
Sospensioni: anteriori e posteriori a doppio braccio oscillante in alluminio, ammortizzatori Ohlins a 4 vie
Freni anteriori: con dischi in acciaio ventilato da 380 mm di diametro x 34 mm di spessore con pinze racing Brembo a sei pistoncini
Freni posteriori: dischi in acciaio 355 x 32 mm e pinze Brembo
Ruote: cerchi in lega App-Tech da 12x18" anteriori e 13x18" posteriori
Pneumatici: Pirelli PZero slick
Peso: 1230 kg copme da regolamento Fia GT3
Prezzo: 389.000 euro + Iva





Più facile da smontare e riparare

Altre curve critiche di Vallelunga, come la doppia piega a destra dei Cimini o la Trincea, mi hanno permesso di rendermi bene conto di come la GT3 Evo sia davvero più neutra e facile da guidare. Dà confidenza e non mette apprensione. Certo, non è tutto qui. Tante altre cose sono cambiate. La GT3 Evo ha subito diverse modifiche aerodinamiche anche sul frontale: c'è un nuovo splitter a tutta larghezza e due flick (bavette deportanti) sugli spigoli con una superficie deportante più ampia del 35%. Questo permette ai piloti di portare più velocità in curva, tanto poi ci pensa la maggiore downforce a "tenere giù" la macchina nella fase critica. Ma bisogna anche avere la giusta tecnica di guida per sfruttare questo vantaggio. Con la Lambo GT3 Evo il pilota professionista riuscirà effettivamente a andare più forte in curva, il gentleman invece no; ma quest'ultimo si ritroverà fra le mani una macchina comunque più facile e meno instabile da guidare. Perciò ne trarrà un vantaggio indiretto anche lui: alla distanza si affaticherà meno e sbaglierà più raramente. Inoltre il motore, con meno allungo ma con più coppia ai medi regimi, è più reattivo all'acceleratore. E diventa più facile da utilizzare per un gentlemen perché consente di cavarsi d'impaccio meglio in caso di errore di guida a centro curva. Infine la GT3 Evo offre anche un beneficio ai team: è più facile compiere interventi meccanici; i nuovi semiassi a tripode invece che a giunto omocinetico permettono di estrarre i semiassi senza dover smontare l'intera sospensione. Significa tempo e fatica risparmiate per le squadre. La nuova Lambo GT3 Evo costa 389.000 euro; chi possiede ancora il vecchio modello può acquistare il kit di evoluzione. A fine gennaio, dove l'auto debutterà alla 24 Ore di Daytona, si scoprirà se davvero questi miglioramenti tecnici saranno determinanti. È importante saperlo: quest'anno la Lamborghini vuole andare all'attacco dell'ultima classica del mondo GT3 che ancora le manca nel palmarés: la 24 Ore di Spa. ●



NUOVE SOSPENSIONI, MIGLIORE GUIDABILITÀ

Primi piani del posteriore della Gt3 Huracan in versione Evo: l'estrattore è nuovo mentre gli scarichi alti sono uguali al vecchio modello. Inedita anche la sospensione anteriore, nel disegno, con i punti di attacco inferiori modificati per alzare il centro di rollio della sospensione e migliorare l'inserimento in curva dell'auto. Tra le altre modifiche, sotto, i flicks (baffetti deportanti) sul muso hanno superficie deportante aumentata del 35%. In basso, tocco di classe sul cofano posteriore: ha 5 feritoie di sfogo aria per lato, proprio come il numero dei cilindri



PILOTA PER PASSIONE,
ISTRUTTORE DA CORSA
DI PROFESSIONE,
SPESSE A FIANCO
DI TANTI BIG. ECCO
CHI È IL VINCITORE DEL
MINI CHALLENGE 2018

I due volti di Sandrucci

di **Dario Lucchese**

Pilota per passione, istruttore "da corsa" di professione. Sono i due volti di Gustavo Sandrucci, neocampione del Mini Challenge Italia, nel 2017 dominatore del monomarca Clio, in ambedue le occasioni con Melatini Racing. Una seconda carriera per il viterbese, che nel 2001, al volante di una Rover N4, aveva messo tutti dietro nel Civt centrando il successo nella propria classe. Di lì a poco uno "stop" di sette lunghi anni ed il ritorno in grande stile nel 2014. Dall'impegno in pista nei weekend a quello quotidiano, come capo istruttore della Amg Driving Academy, la scuola ufficiale di Mercedes nata in Germania e sviluppata anche in altri paesi del mondo. Questo lo ha portato a lavorare di recente

al fianco di gente come Hamilton, Bottas e Kubica.

«Ho un contratto con la Lpd di Massimo Arduini, che gestisce da anni in Italia la Amg Driving Academy. In pratica mi occupo di coordinare tutta l'attività svolta

IN OCCASIONE DEL GP D'ITALIA DI F1 GUIDO LE AMG GT NEGLI HOT LAP CON HAMILTON, BOTTAS, KUBICA E RUSSELL

GUSTAVO SANDRUCCI

”

a livello nazionale, di organizzare i corsi di guida in pista o su neve ed i Performance Tour. Un impegno che mi porta a prendere parte anche ad altri eventi. Come quello che si è svolto a Monza in occasione del Gran Premio di F.1, dove ero il pilota fisso di una delle due Amg Gt impiegate per gli "hot lap" Pirelli. L'altra la guidavano Hamilton, Bottas, Kubica, Mayländer e Russell».

- Cosa significa collaborare con dei campioni di questo calibro?

«Ti insegna a capire che il "circus" è davvero un mondo fantastico e porta del valore aggiunto alla tua esperienza di pilota. Ho svolto dei briefing tecnici con tutti loro, scambiato delle impressioni. All'inizio provi un senso di spaesamento. Poi di abitudini e inizi quasi a vivere un sogno».

- Chi ti ha impressionato di più?





«Sicuramente Hamilton, che rispetto agli altri ha un differente livello di determinazione e concentrazione. Come se fosse da solo nel paddock. Quasi viaggiasse dentro una bolla d'aria. Con Kubica e Liuzzi, che era anche presente, si è instaurato un ottimo rapporto. Tonio mi ha raccontato quanto la F.1 gli manchi. Sono felice invece che Robert torni al volante. Credo sia una persona eccezionale. Lui è comunque uno che non si risparmia: a Monza è entrato in pista come un "animale". Sono convinto che abbia veramente tanta grinta da vendere».

- In cosa consiste esattamente il tuo lavoro?

«Il mio compito è di insegnare le tecniche di guida, sia a chi possiede queste vetture che a tutti quelli che vogliono provare l'esperienza della nostra scuola. Offriamo diversi livelli, che vanno da quello base ad avanzato e invernale. L'approccio è estremamente sportivo, con vetture che vanno dai 381 cv della Gamma 45 ai 649 della Gamma 63. Assieme a me ci sono altri istruttori molto validi, come Riccardo Azzoli, Gianluca Carboni, Giuseppe De Pasquale, Fulvio Ferri e Stefano Livio. A vol-

te, negli "hot lap" facciamo un anche po' di "cinema". Ma il concetto che dobbiamo fare passare è quello di una vera accademia regolata da format rigorosi importati dalla Germania, dove abbiamo dei colleghi altrettanto esperti. Due nomi per tutti, quelli di Maro Engel e Bernd Schneider».

- Hai parlato di Engel e Schneider, che in realtà non hanno proprio bisogno di presentazioni. Rispetto a loro hai avuto una carriera differente. Che cosa ti è mancato?

«Dopo avere vinto il titolo del Civt, speravo che potessero arrivarci degli aiuti. Ma non è stato così e sono entrato in una fase di forte demotivazione. Sono rimasto lontano dalle piste per sette anni di fila. Però questo lungo periodo mi è servito a diventare più riflessivo, sia nei rapporti con il mondo che mi circonda che nell'approccio delle gare in se stesso. Negli ultimi due anni, ho vinto due campionati facendo zero incidenti per colpa mia».

- Come hai deciso di ricominciare?

«La cosa curiosa è che, dopo avere smesso la prima volta, non ho mai pensato di tornare al volante. Almeno fino al 2014, quando Andrea Sellani mi fece disputare

cinque gare della M3 Revival Cup: le vinsi tutte, partendo quattro volte in pole. Pensai che forse sarebbe stato il caso di riprovarci. Poi ho incontrato Simone Melatini. Con il suo team nel 2016 presi parte ad alcuni appuntamenti della Rs Cup, vincendo ancora. Da lì ho deciso di proseguire e l'anno dopo conquistai il titolo della Clio Cup Italia. Credo che anche per me non sia ancora tardi. Guarda Gabriele Tarquini, che a 56 anni mette tutti in riga. Certo, stiamo parlando appunto di Tarquini, ma io continuo a sognare ed il mio sogno ricorrente è quello del Tcr. Con l'antefatto credo di avere un passo in più degli altri. L'ho già detto in altre occasioni: ho la stessa voglia di vincere e la testa di chi ha 20 anni di meno».

- Come è cambiato l'ambiente dal 2001 ad oggi?

«Secondo me non ci sono molte differenze. Potrei dire che oggi giorno anche nei monomarca abbiamo un buon livello di piloti semi-professionisti. Forse c'è un po' meno rispetto tra noi e credo che la responsabilità di ciò dipenda dai social, che hanno innescato delle dinamiche particolari».

- Cosa porta oggi Sandrucci ad essere un pilota vincente?

«Sicuramente la testa, la velocità che non mi è mai mancata e senz'altro la tecnica. E poi, come si dice dalle mie parti, sono abbastanza "tigna", cioè testardo».

- Il prossimo obiettivo?

«Lo ripeto, adesso punto al Tcr. Ma non voglio lasciare il team Melatini Racing. Il rapporto che ho instaurato con Simone e tutti i ragazzi che fanno parte di questa squadra è qualcosa di prezioso ed insostituibile. Spero di potere fare il passaggio di categoria assieme a loro, se non quest'anno nel 2020. Magari potrei ripetere nel frattempo il Mini Challenge Italia, che è un bel campionato che offre un po' di soldi in premio, e vedere se nel frattempo si smuove qualcosa». ●



SPECIALISTA IN MONOMARCA

Istruttore da corsa nella Amg Driving Academy, Sandrucci è un vero specialista nella conquista di trofei monomarca. Così dopo aver vinto nel 2017 la Clio Cup è passato lo scorso anno al Mini Challenge e ha conquistato un'altra vittoria





In Marocco il 2° r

QUESTA SETTIMANA LA FORMULA E SBARCA SULLA PISTA DI MARRAKECH PER UNA SFIDA CHE CONTIENE GIÀ MOLTE RIVINCITE

Questa settimana andrà in scena l'unica tappa africana del calendario, ma soprattutto la seconda prova di Stagione 5 sarà il primo E-Prix a svolgersi su un circuito su cui si è già corso in passato e quindi sarà possibile fare dei confronti davvero realistici tra la vecchia e nuova generazione di vetture del Circus elettrico. La prima volta che la Formula E si recò sul cittadino marocchino fu a novembre 2016, quando il miglior tempo della giornata fu l'1'21"509 della Mahindra di Felix Rosenqvist. Ovviamente si trattava della pole position, dato che in qualifica si poteva usare tutta la potenza di 200 kW.

Confronto realistico

Per il terzo anno di fila la F.E fa tappa a Marrakech: per la prima volta si potranno fare confronti davvero realistici tra la vecchia e la nuova generazione di vetture. A destra, Abt

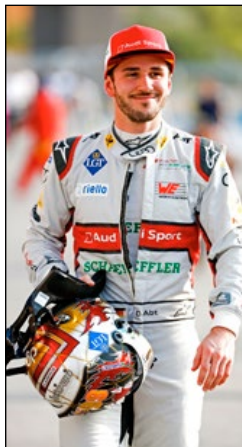
La stagione successiva la gara venne spostata due mesi più avanti e si corse il secondo fine settimana di gennaio come succederà questo weekend, quando fu Sébastien Buemi ad ottenere il miglior giro cronometrato, abbassando di quasi 1"2 il record del circuito fatto quattordici mesi prima. Logico quindi aspettarsi tempi ben inferiori, e visti i ben 50 kW in più per la sessione cronometrata dovrebbero essere almeno un paio i secondi guadagnati rispetto alla scorsa annata. Altra curiosità che verrà svelata solo il giorno di gara sarà la posizione dei sensori per l'Attack Mode ed il numero di attivazioni concesse per questa gara. Sarà importante che venga scelta una posizione facilmente raggiungibile, così da evitare che accadano errori come quelli di José María López a Riad. Dove l'argentino si è fatto ripassare da Jérôme d'Ambrosio uscendo di traiettoria per andare ad attivare la modalità, ma senza passare abbastanza vicino ai tre sensori e quindi ha solo perso tempo senza ricevere aumenti di potenza.



”

La F.E è una serie forte e combattuta, dobbiamo essere umili

Jens Marquardt



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

ficoltà climatiche. Quindi il dominio di Bmw che si è avuto nell'autunno 2018 è ancora da valutare con esattezza, perché se è certo che l'iFE.18 sia uno dei migliori powertrain della griglia, è decisamente improbabile che abbia un grande vantaggio sugli avversari come la prima posizione nei test pre-stagione, la pole position nell'unica qualifica e la vittoria della gara saudita potrebbero fare pensare. E difatti il capo della sezione motorsport della Casa bavarese Jens Marquardt ha commentato, parlando con Motorsport.com: «Dobbiamo essere umili, la Formula E è un campionato forte e combattuto, siamo sicuri che ancora non sia stato tirato fuori il massimo potenziale dalla macchina sfruttando il pacchetto. Penso che sia così anche per gli altri però. Dobbiamo continuare a lavorare duramente e crescere gara dopo gara». In realtà la corsa di Riad ha mostrato la Techeetah come la squadra più in forma, e solo i drive-through hanno tolto al campione Jean-Éric Vergne una vittoria che pareva praticamente certa. Quindi la curiosità è vedere se la cosa sarà confermata a Marrakech, che farebbe passare il titolo di powertrain francese dominante dalla ora fuggita Renault alla Ds, che ha abbandonato l'Inghilterra e la sede della Virgin per accasarsi con la squadra del giaguaro cinese. Altro dubbio da sciogliere sarà la forza di Audi, che con il campione di Stagione 3 Lucas di Grassi è risalita a Riad da diciottesima in griglia fino alla nona posizione finale, mentre con Daniel Abt "solo" da dodicesima ad ottava. Ad Ingolstadt non erano contenti, ed il tedesco si è così espresso a riguardo: «L'intera giornata è stata molto difficile e penso si debba ammettere che non siamo abbastanza veloci. Non so ancora perché, ma non abbiamo passo-gara rispetto agli altri. Penso che abbiamo carenze in molte aree, anche l'accelerazione non sembra buona, quindi niente di simile alla scorsa stagione». Ma soprattutto, la risposta se il problema non dipendesse solo dall'essere partiti così indietro è stato un laconico «No, eravamo solo lenti».

Fulvio Cavicchi

Facile aspettarsi che venga scelto il rettilineo di ritorno, tra le curve 12 e 13, così da essere facilmente raggiungibile ma anche fuori dalla traiettoria, visto che compreso tra due curve a sinistra e quindi le vetture normalmente si terranno sulla destra per tutta lunghezza del dritto. Comunque la novità introdotta questa stagione sta ancora venendo "scoperta" da piloti, squadre e Direzione Gara e quindi si sta ancora imparando dove sia meglio posizionarla. Infatti in Arabia Saudita è stata spostata durante la giornata, ascoltando le critiche fatte dai piloti.

Sul lato agonistico, ovviamente una sola gara non può essere bastata per capire le forze in campo dopo il totale rimescolamento delle carte che si è avuto con l'entrata in scena della nuova vettura Gen.2. In più si è anche corso su una pista sconosciuta a tutti, con un clima totalmente improbabile come solo la pioggia forte in mezzo al deserto può essere, e con un programma tutto reinventato durante la giornata a causa delle dif-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM




Una prima poco Felipe

La prima gara in Formula E di Felipe Massa sulla pista di Riad si è conclusa con un anonimo 17° posto nell'arco di una corsa in cui il brasiliano della Venturi è arrivato ad occupare l'ottava piazza

Debutti difficili

È STATO TUTTO IN SALITA L'ESORDIO DI MASSA E VANDOORNE NELLA SERIE. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

Fulvio Cavicchi

La prima gara della stagione è sempre anche la prima volta sul palco della categoria per i neo arrivati. E chiaramente gli occhi di tutti sono andati sui piloti in arrivo dalla Formula Uno. Infatti Felipe Massa e Stoffel Vandoorne erano stati i due che avevano ricevuto più voti per il Fanboost, e ci sono stati siti di scommesse che li avevano messi tra i favoriti, sia per la vittoria della singola gara in Arabia Saudita che addirittura per la corona a fine stagione, a scapito di nomi celebri nel Circus elettrico come Lucas di Grassi e Sébastien Buemi! 



Ma sul podio a fine gara c'erano i più esperti, mentre i debuttanti sono per la maggioranza tornati a casa con tante informazioni su cui ragionare e digerire per migliorare in vista della gara in Marocco del prossimo week end.

Il belga, sceso dalla McLaren ad Abu Dhabi appena due settimane prima dello spegnimento dei semafori in Arabia Saudita, è stato autore di una incredibile qualifica, conclusa con il quinto tempo nonostante fosse la prima gara sia per lui che per il team, e la sua sia una vettura clienti e quindi con poche giornate di test a disposizione a confronto delle compagini ufficiali. Le penalità attribuite in giro lo hanno poi promosso quarto, mentre il suo compagno di squadra Gary Paffett è diventato nono, affiancato dall'altro debuttante Alexander Sims. Gli altri tre rookie erano nella seconda metà della griglia, con Felipe Massa dodicesimo, Oliver Rowland quattordicesimo e Maximilian Günther sedicesimo.

Ma la gara di Vandoorne è pian piano sempre peggiorata, ed ha tagliato il traguardo appena sedicesimo. Mesto il suo commento una volta tolto il casco: «È stato un pomeriggio molto difficile. Abbiamo avuto qualche problema durante la gara e ci è mancato quel ritmo che avremmo dovuto avere per conquistare i nostri primi punti. Questo appuntamento in Arabia Saudita ci ha però permesso di scoprire un sacco di cose nuove, e speriamo di poter fare meglio nel prossimo in Marocco». Per il suo compagno di squadra Paffett, re del Dtm 2018, è andata anche peggio, avendo concluso a muro nella prima parte di gara.

Al contrario buone gare per Sims e Massa, arrivati dopo metà gara ad occupare l'ottava piazza il brasiliano e la nona il britannico della Bmw. Poi però ad un quarto d'ora dalla bandiera a scacchi è arrivato per l'ex ferrarista un drive-through che gli ha tagliato le gambe «Non so perché, non ho fatto niente di sbagliato. Stavo facendo una bella gara e mi dispiace molto perché potevo portare a casa un buon risultato. Avevo una buona velocità di gara ed ho fatto diversi sorpassi» il suo commento a fine gara. La penalità si è poi capito che era dovuta ad un problema di software relativa alla rigenerazione della batteria, quindi niente di attribuibile al pilota.

Felipe ha chiuso così quattordicesimo, ma nel dopo gara gli sono stati assegnati altri 30" di penalità per due diverse infrazioni relative al Fanboost: la prima di 5 secondi perché il brasiliano ha attivato il sistema prima del ventiduesimo minuto di gara, e poi 25 secondi per l'utilizzo di 150 KJ di energia durante l'attivazione del Fanboost contro i 100 KJ consentiti. Queste penalità lo hanno fatto arretrare fino al diciassettesimo posto finale.

Intervistato dopo la gara sul suo week end, Felipe ha spiegato di essersi trovato meglio in gara che nella sessione cronometrata: «Non ho ancora esperienza, devo capire al 100% come sarà la qualifica, visto che per ora ne abbiamo avuta solo una sul bagnato. Dobbiamo trovare il modo giusto per lavorare sulla macchina, per prepararla e farla rendere al meglio, ma ci arriveremo».



GETTY IMAGES

”

Abbiamo avuto qualche problema e ci è mancato il ritmo giusto

Stoffel Vandoorne

SUTTON-IMAGES.COM





Niente sbalzo per i deb

Anche per l'ex McLaren F.1, Stoffel Vandoorne, sopra, il debutto in F.E è stato più complicato del previsto: il belga ha chiuso 16° proprio davanti a Massa. A sinistra, Gary Paffett che ha concluso a muro la prima gara nella serie full electrics



GETTY IMAGES

Comunque, parlando più genericamente del week end di Riad, Felipe ha spiegato che «mi sono sentito molto bene in questa mia prima gara di Formula E. Sono contento della strategia che abbiamo adottato e lieto di essermi preso le mie opportunità di sorpasso. Ho usato l'Attack Mode nei momenti giusti, ho avuto un buon passo ed ho gestito bene la mia energia fino alla penalità. Nel complesso, mi è piaciuto molto guidare la macchina e penso di aver dimostrato il mio potenziale in Formula E. L'esperienza di questo fine settimana ci servirà per la prossima gara. Sono desideroso di combattere e ottenere buoni risultati per la squadra. Non vedo l'ora che arrivi la prossima gara a Marrakech».

Anche Sims è crollato a dieci minuti dal termine e così il migliore debuttante a fine giornata è stato quello meno atteso, cioè Oliver Rowland, che è stato annunciato solo a novembre come sostituto di Alex Albon sulla Nissan, andato alla Toro Rosso in F.1.

Il pilota britannico è risalito con costanza e senza fare nulla di spettacolare, ed ha tagliato il traguardo addirittura in settima posizione. Grazie alla safety car ha finito ad appena due secondi e mezzo dal compagno di squadra Sébastien Buemi, partito in seconda fila!


«La partenza è stata piuttosto frenetica, e c'era un sacco di cose da seguire, ma ho tenuto un buon passo durante tutta la gara, e sono felice di tornare a casa con un settimo posto per Nissan

e.dams - il suo commento - Ho fatto molta preparazione al simulatore, ma la corsa è la parte più difficile perché hai auto in lotta ogni giro, che provano ad affiancarsi continuamente. Quando avrò accumulato un po' più di chilometri di gara, comincerà a sembrarmi più naturale, e potrò concentrarmi sui piccoli dettagli che ci renderanno migliori. È stata una pazzia giornata con il clima,

e nessuno sapeva cosa aspettarsi, ma la squadra ha fatto un ottimo lavoro».

Mentre la corona di peggiore è andata indiscutibilmente a Maximilian Günther, che con la Dragon non è mai nemmeno stato vicino al compagno di squadra José María López (che ha lottato con il gruppo di testa per gran parte della gara) ed anche nelle prove il giorno dopo è stato sempre lontanissimo.

Il giovane tedesco è da oltre un anno il tester ufficiale della squadra, sin dai rookie test dello scorso anno a gennaio, ed ha svolto tutti i test pre-stagione, però non ha reso. Ovvio che quindi gli appassionati italiani inizino a sperare che si possa liberare il suo sedile in favore del terzo pilota del team, cioè il nostro Antonio

Fuoco. Almeno per la gara di Roma, visto che farebbe gioco sia all'organizzazione per permettere al pubblico di avere un beniamino per cui tifare, che al main sponsor della Dragon, cioè l'italiana Geox, perché permetterebbe alla società di Montebelluna di sfruttare al massimo il proprio investimento per farsi pubblicità nel proprio paese. 



Dobbiamo trovare il modo giusto per lavorare sulla macchina

Felipe Massa

Leclassifiche

Dovesicorre

RAID

dal 6 gennaio

DAKAR

a Lima

www.dakar.com

VELOCITÀ

13 gennaio

FORMULA E

a Marrakech

www.fiaformulae.com

F3 ASIAN WINTER SERIES

a Buriram

www.f3asia.com

F70YOTA

a Highland Motorsport Park

www.toyota.co.nz

F4 UAE

a Dubai

www.f4uae.com

RALLY

RALLY EVENT

27° Il Ciocchetto

Resoconto della gara a pag. 58

Il Ciocco (Lu), 22-23 dicembre 2018

Assoluta: 1. Scandola-D'Amore in 34'34"69; 2. Ciavarella-Righetti (Peugeot 208 T16 R5) a 46"94; 3. Scandola-Pasi a 50"00; 4. Ciuffi-Spinetti (Hyundai I20 R5) a 1'05"37; 5. Santini-Romei a 1'07"47; 6. Panzani-Bertagna (Mitsubishi Spacestar R5) a 2'38"67; 7. Guglielmi-Panini (Renault Clio RS Light) a 3'29"35; 8. Maruccci-Vellini (Peugeot 207 S2000) a 4'11"94; 9. Fanucchi-Martinelli (Renault Clio R3) a 4'20"93; 10. Turrini-Bucciarelli (Citroen C2 R2) a 4'22"93 (gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO A

Classe A0: 1. Comellini-Biagi (Fiat 600) in 39'41"25; 2. Lenzi-Pellegrini (Fiat 600 Kit) a 14"64; 3. Bonechi-Fratta (Fiat 600 Sporting) a 2'30"87; 4. Piras-Pira (Fiat 600 Sporting) a 3'13"08; 5. Gabrielli-Bernardi (Fiat 600) a 4'13"63.

Classe A5: 1. Corsi-Fagni (Peugeot 106) in 41'20"51; 2. Sponga-De Mio (Fiat Panda) a 1'13"45; 3. Friz-Bertini (Fiat Panda) a 3'11"02.

Classe A6: 1. "Rocky"-De Gaspari (Citroen Saxo VTS) in 50'47"45.

Classe A7: 1. Zanotti-Nardini (Peugeot 206) in 41'51"04.

Classe S2000: 1. Maruccci-Vellini (Peugeot 207 S2000) in 38'46"63; 2. Grobberio-Pasi (Skoda Fabia S2000) a 49"91.

GRUPPO N

Classe N0: 1. Ferrarini-Cintolesi (Fiat 600) in 45'46"17; 2. Giorgetti-Giovacchini (Fiat 600) a 17"26; 3. Landi-Giorgio (Fiat 600) a 2'15"73.

Classe N1: 1. Bertolacci-Lombari (Peugeot 106 XSI) in 41'22"74; 2. Favero-Perrone (Peugeot 106 XSI) a 1'59"97; 3. Vitelli-Giuntoli (Peugeot 106) a 6'30"54; 4. Rossi-Cecchi (Rover MG ZR 105) a

12'22"06.

Classe N2: 1. Dal Castello-Zanet in 39'20"17; 2. Orsi-Sarti (Peugeot 106 S16) a 29"33; 3. D'Alessandro-Moriconi a 2'01"93; 4. Michelletto-Mele (Peugeot 106 Rallye) a 2'25"46; 5. Bazzano-Foscarini a 5'24"31; 6. Montebello-Di Tria a 6'41"66; 7. Bianchini-Comellini (Peugeot 106 S16) a 18'56"52 (gli altri su Peugeot 106).

Classe N3: 1. Guglielmi-Panini in 38'04"04; 2. Perna-Martinelli a 1'20"43; 3. Matteoni-Menchetti a 2'01"57; 4. Pardini-Dini (Renault Clio) a 2'12"90; 5. Gabrielli-Calamari a 2'23"32; 6. Lombardi-Mecconi a 2'31"78; 7. Zaccaron-Montavoci (Renault Clio W.) a 7'06"86 (gli altri su Renault Clio RS Light).

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Breglia-Sala (Suzuki Swift R1) in 42'57"20.

Classe R2B: 1. Turrini-Bucciarelli (Citroen C2 R2) in 38'57"62; 2. Martinelli-Limoncelli (Ford Fiesta R2) a 31"79; 3. Bascariol-Fiorot (Skoda Fabia R2) a 2'10"81; 4. Ambrosio-Manfredi (Peugeot 208 R2) a 4'10"01.

Classe R3C: 1. Fanucchi-Martinelli (Renault Clio R3) in 38'55"62.

Classe R5: 1. Scandola-D'Amore in 34'34"69; 2. Ciavarella-Righetti (Peugeot 208 T16 R5) a 46"94; 3. Scandola-Pasi a 50"00; 4. Ciuffi-Spinetti (Hyundai I20 R5) a 1'05"37; 5. Santini-Romei a 1'07"47; 6. Panzani-Bertagna (Mitsubishi Spacestar R5) a 2'38"67 (gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO RS

Classe RST10: 1. Gherardi-Guzzi (Suzuki Swift) in 45'42"52.

GRUPPO RSP

Classe RSP16P: 1. Turrini-Aldini (Citroen Saxo VTS) in 44'19"13; 2. Semeraro-Garavaglia (BMW Mini Cooper) a 53"74.

AUTO STORICHE - RAGGRUPPAMENTO 3

Classe 2/2000: 1. Bottoni-Nappa (Opel Kadett GTE) in 43'36"42.

MAIKOL FABBRI

Ciuffi-Spinetti quarti al Ciocchetto



L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT



COPPA DI NATALE: POKER PER CALVAGNI

In un periodo nel quale, giocare a carte è consuetudine e tradizione, **Tomas Calvagni**, cala il "poker", nella "Coppa di Natale", abituale appuntamento di casa Snp, che chiude l'anno (non la stagione Selezione) con tanto di festa, auguri e panettonne nei box. Calvagni, vince di misura, per la 4ª volta in carriera, questo trofeo, precedendo di un soffio, la coppia formata da **Pignalosa/Caruso**, secondi, e **Bordonaro**, terzo sotto la bandiera a scacchi. Come tutti i campioni di casa Selezione, anche Tomas Calvagni, viene fuori da "Progetto Futuro Campione", il "Talent" di casa Snp, che in questo periodo è in piena attività, per selezionare i piloti che entreranno a far parte del circus della Snp.

Vuoi seguire meglio la Snp? Iscriviti al canale YouTube "Selezione Nazionale Piloti TV". Snp è anche su facebook/selezionenazionalepiloti, Per info: selezionenazionale@alice.it.

ACCESSORI



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

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Tel. 333-2493694.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

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

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

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

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via

Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

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

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

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

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30

giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio

dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento

UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore

S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del

trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO

ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

UN ANNO INSIEME A NOI



CALENDARIO UFFICIALE S.S.LAZIO • 2019

INSIEME ALLA TUA LAZIO PER UN ANNO DI GRANDI SUCCESSI
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO
TI ASPETTA IN EDICOLA L'UNICO CALENDARIO*
UFFICIALE 2019 DELLA S.S. LAZIO!

*A € 9,90 + IL COSTO DEL QUOTIDIANO.
SE NON LO TROVI IN EDICOLA POTRAI RICHIEDERLO ALL'INDIRIZZO
CALENDARIOSSLAZIO2019@CORSPORT.IT
SPECIFICANDO IL TUO NOME, COGNOME
E GLI ESTREMI DI UN'EDICOLA
(LOCALITÀ, INDIRIZZO E CODICE EDICOLA)
OVE EFFETTUARE L'INVIO.



L'ENTUSIASMO DEI LETTORI PER LO SPECIALE DI AS

Un altro trionfo di Schumi!

Gentile redazione di Autosprint, volevo ringraziarvi per il bellissimo speciale dedicato a Schumacher. Da leggere tutto d'un fiato e custodire gelosamente, come e più degli altri. Io sono nato nell'anno del secondo titolo del Kaiser con la Benetton, quindi sono cresciuto con lui, con quella Rossa che

era una vera macchina da guerra. L'ho seguito con affetto anche nel secondo tempo della sua vita alla guida della Mercedes. Con quella pole a Monaco, così a zittire chi aveva il coraggio di criticarlo. E non importa se gli è stata tolta, ha dimostrato di essere ancora il più veloce in un circuito non bana-

le! Infine quel maledetto incidente sugli sci ed un silenzio assordante. Così, ho deciso di omaggiare il campionissimo con questo mio disegno. Un piccolo tributo per un grande, ritratto al volante della Ferrari, in uno dei tanti momenti felici all'interno di una carriera unica. Buon compleanno Michael e Keep Fighting!

Simone Ferraro
Viterbo

Conserverei questo numero dedicato a Schumi insieme ai miei AS più cari (ovvero tutti). Gra-

zie a tutta la redazione di Autosprint per alimentare la nostra passione con poesia.

Alessandro Pizzi

Sto leggendo lo speciale in edicola che è uscito questa settimana ed è bellissimo, dedicato a lui. Sono cresciuta con le sue vittorie. Auguri, Campione!

Morgana Mauri

Leggendo questo speciale di As sul 50esimo compleanno di Schumi penso che, da qualche parte, c'è il mio guerriero preferito che ancora non si è stancato di combattere. L'insegnamento "mai arrendersi" non è mai stato così intenso e profondo. Quando vuoi bene a qualcuno, l'assenza si fa sempre sentire...

Alessandro Recchia

Schumi manca tanto qui a Maranello. Un uomo unico, un professionista come pochi, un fuoriclasse del volante e della vita.

Luca Giovanelli

Meditando sulla vicenda umana di Michael non posso non pensare alla legge del contropasso di Dante. L'uomo che per anni è stato il "più veloce" al mondo, l'uomo che andava più veloce di tutti, l'uomo dei record, l'uomo che viveva a 300 km/h, adesso è "fermo" (forse immobile) nel suo letto (o nella sua stanza). Forza Micheal!!!

Gianpaolo Martini

Ho appena finito di leggere il bellissimo numero speciale su Michael Schumacher, non so cosa dire, bellissimo. È un magnifico regalo di inizio anno per tutti quelli che gli vogliono bene... Grazie di Cuore... da Cor-

Roberto Giorgini
Torino

Pronto a festeggiare un magnifico compleanno, 50 anni tondi tondi. Forza Schumi, il popolo ferrarista è sempre con te.

Michele Degl'innocenti

È bello leggere parole così a far da cornice e reazione spontanea al primo Autosprint dell'anno tutto virato sul 50esimo compleanno del Campionissimo.

I nostri lettori e tutti i tifosi di Schumi hanno un cuore da corsa immenso e ancora pronto a pulsare per Michael. E questo è ciò che conta. Grazie a tutti voi.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Foto F.1: **Ercolo 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 SPRI NT **MOTO**

AM **GUERRA SPORTIVO** **SPORT STYLE**

L'OFFERTA PIÙ CONVENIENTE
L'ABBIAMO TENUTA IN CALDO PER TE.



Abbonati all'Edizione Digitale per scoprire tutte le interviste,
approfondimenti sul mercato piloti, F1 e altri campionati.

SCOPRI L'OFFERTA SU

AUTOSPRINT.CORRIEREDELLOSPORT.IT/EDIZIONE-DIGITALE

DISPONIBILE SU PC, TABLET, SMARTPHONE.

