

16 PAGINE IN PIÙ INSERTO SPECIALE SUL PRIMO ROUND DI F1



# AUTO SPRI NT

n. 49

Anno LVI Settimanale 5-11 dicembre 2017

3 Euro (Italy only)

Sauber F1® Team



AUT. P. 6 - BE 600 €  
MC, CÔTE D'AZUR, S. 80 € - PTE C. 170 € - 116.900 €  
CH 161 770 CHF - CH 8,000 CHF - USA \$ 9.95

70049  
1120-3320  
174005  
Per informazioni: P.P. - D.L. 333/2013 (norm. n. 4/2014) art. c. 100. Bologna



INCHIESTA

# PRIME LUCI DELL'ALFA

Il marchio del Biscione torna in F1 griffando la Sauber. Storia di una grande operazione di marketing che potrebbe non escludere clamorosi sviluppi. Andiamo a scoprire i dettagli

# ENI DIESEL+

A OGNI ACCENSIONE, INIETTORI  
PIÙ PULITI E MOTORE PIÙ FLUIDO.  
PER DARE PIÙ VITA ALLA TUA AUTO.



**Vuoi che la tua auto duri di più?  
Inizia prendendoti cura del motore con Eni Diesel +.**

Eni Diesel + ha due effetti benefici sugli iniettori. L'effetto keep clean impedisce la formazione di nuovi residui; il clean up, invece, rimuove i residui di combustioni precedenti. Inoltre, Eni Diesel + ha un numero di cetano molto elevato (>55) che permette combustioni migliori rispetto al diesel tradizionale. Qual è il vantaggio per te? Recuperi potenza e contribuisce ad allungare la vita della tua auto.

#EniDieselPiùVitaAlMotore



enistation.com

Provalo in oltre **3000 Eni Station**



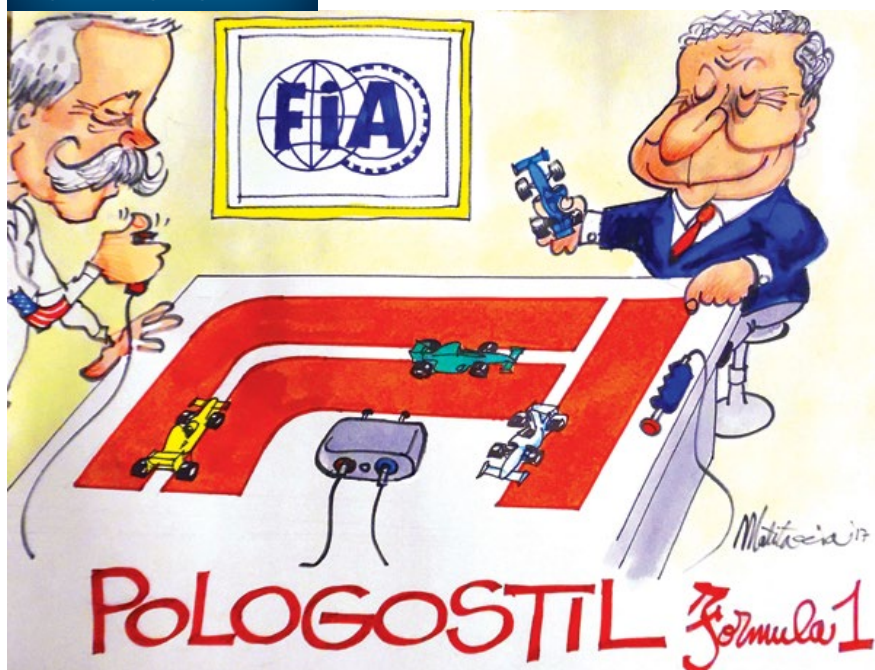
# C'è l'Alfa Romeo Manca Giovinazzi

**Oltre le interpretazioni**, al di là dell'abile operazione di marketing, quello che è successo sabato scorso ad Arese rappresenta un punto d'inizio per aprire un nuovo capitolo di una storia che continua a far battere il cuore agli appassionati. Griffando le Sauber, Alfa Romeo torna in Formula Uno grazie all'ennesimo gioco di prestigio di Sergio Marchionne, portandosi in dote una grandissima storia e un marchio che riaccende passioni mai sopite. Un accordo triennale dietro al quale si possono intravedere sviluppi che oltrepassano quel gigantesco Biscione che adesso orna la Sauber. Dentro la giornata dei grandi annunci di sabato 2 dicembre uno ne resta, però, sullo sfondo. Quello sul futuro di Antonio Giovinazzi che di fatto rimarrà in panchina anche nel 2018. Terzo pilota Ferrari e con un programma di prove libere del venerdì con l'Alfa Romeo Sauber. Dovremo aspettare ancora prima di rivedere un pilota italiano nel Circus alla via dei Gp. «*Comprendiamo il suo desiderio di correre ma al momento non ci sono posti disponibili. L'accordo con Sauber è anche un modo per cercare uno sbocco per i giovani della nostra Driver Academy, ci vorrà tempo per rendere efficiente questo sistema. Non dobbiamo però fare delle scelte basandoci solo sulla nazionalità di*

*un giovane pilota, ci vuole cautela. Antonio è un bravo ragazzo. Credo che con un po' di tempo arriverà anche lui*», ha detto Marchionne. Ma intanto Giovinazzi "frigge" in panca. Peccato.

Ma in questo numero di Autosprint dove ci sono anche due interviste in esclusiva a Lewis Hamilton e ad Aldo Costa, l'italiano Engineer Director Mercedes e un approfondimento su Robert Kubica, c'è anche tanta altra carne al fuoco. E soprattutto ci sono anche 16 pagine in più per raccontare il primo round di Formula E andato in scena a Hong Kong. Un lungo e dettagliato reportage su tutto quello che è successo nella sfida inaugurale della serie con monoposto elettriche. Al di là dei risultati (vittoria di Bird in gara-1 e successo per Rosenqvist nella seconda sfida dopo la squalifica di Abt) il messaggio lanciato dalla prima gara del campionato è un interesse sempre maggiore attorno alla serie vera palestra in cui giocare il futuro. Inoltre a rendere tutto ancora più elettrico ci ha pensato anche Sergio Marchionne che da Arese per il lancio dell'Alfa Romeo Sauber ha aperto scenari e ipotesi stuzzicanti quanto a un interesse di FCA riguardo alla serie che Alejandro Agag ha portato a un livello top. La sensazione è che sta emergendo qualcosa di davvero importante. ●

## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 4** L'ANNUNCIO PRIME LUCI DELL'ALFA
- 10** GIACOMELLI TESTIMONE ALFA
- 14** KUBICA PUÒ FARCELA
- 22** COSTA COME SARÀ LA W09
- 26** HAMILTON SELFIE MADE MAN
- 30** FERRARI CHIUSURA COI BOTTI
- 32** LECLERC E I NUOVI CHE AVANZANO
- 35** PIRELLI ALZA IL TIRO

### VELOCITÀ

- 72** CALDARELLI UN TORO NEL FUTURO
- 74** WTCC VOLVO IN CIMA

### STORIE

- 66** MOTOR SHOW ROSSA DI PASSIONE
- 77** FORMULA E DALLA CINA CON FURORE

### RALLY

- 42** OGIER QUA LA MANO SEB!
- 46** WRC I NUMERI DEL 2017
- 50** DAKAR UNA MINI PER DUE
- 54** IL FILM IL RALLISTA RAPITO
- 60** MONZA SHOW UNA VITTORIA CHE VALE

### RUBRICHE

- 18** CUORE DA CORSA
- 36** UN FILO DI GAS
- 38** LE TELEVISIONI
- 96** LE CLASSIFICHE
- 97** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 98** POSTASPRINT

**I COLORI DELLA NUOVA ALBA ALFA**

Sauber vecchia con la livrea del futuro, caratterizzata dal Rosso e dal bianco dell'operazione di marketing targata Alfa Romeo

# Prime luci del' **Alfa**

LA CASA DEL BISCIONE TORNA NEL CIRCUS E SI LEGA ALLA SAUBER CON UNA CHIARA OPERAZIONE DI MARKETING, RICCA DI IMPLICAZIONI POSITIVE E SVILUPPI, CHE ANDIAMO A ANALIZZARE

di Alberto Sabbatini



**A**RESE - Marchionne l'ha definita senza mezzi termini "una gran figata". Nel presentare l'accordo Alfa-Sauber al museo di Arese ha pronunciato parole enfatiche e cariche di nostalgia: «Oggi ridiamo all'Alfa Romeo il palcoscenico che le spetta per la sua storia in Formula Uno. E restituiamo al circus un marchio che ha scritto un pezzo importante della storia della Formula Uno stessa». Per i nostalgici e gli appassionati del marchio è un fatto storico. Per i più critici si tratta di una pura operazione di marketing. Un adesivo sulla carrozzeria e poco di più. Chi ha davvero ragione? Come giudicare il ritorno del marchio Alfa Romeo in Formula Uno a più

di trent'anni di distanza dall'ultima apparizione (campionato del mondo F.1 1985)? Prima di dare una risposta a questo dubbio, va compresa la portata di questo ritorno.

#### **Il valore storico del nome**

Il nome Alfa Romeo ai millenials di oggi dice poco perché non conoscono a fondo la storia di questo brand che nel secolo scorso è sempre stato sinonimo di innovazione tecnologica. L'Alfa Romeo è il marchio più carico di tradizione della storia dei Gran Premi anche per motivi anagrafici: è stato il brand che ha vinto i primi due campionati del mondo della storia della Formula Uno, nel 1950 e nel 1951.

Henry Ford, l'uomo che ha industrializzato l'automobile, era solito dire: «Quando vedo un'Alfa Romeo mi tolgo il cappello davanti a lei», per sottolineare l'autorevolezza storica e tecnologica del marchio italiano. Juan Manuel Fangio, spiegò un giorno la sua scelta di correre per l'Alfa Romeo (con cui nel 1951 vinse il mondiale F.1) dicendo: «Per un pilota correre per l'Alfa Romeo è come per un tenore cantare alla Scala». Enzo Ferrari, lo sanno tutti, ha iniziato la propria carriera sia come pilota, sia come team principal, facendo correre vetture Alfa Romeo. Soltanto tanti anni dopo ha costruito le auto con il suo nome. E quando finalmente una Ferrari vinse il primo Gran Premio F.1, a Silverstone 1951 battendo proprio un'Alfa, il Drake non nascose una punta di rimorso dicendo: «Oggi è come se avessi ucciso mia mamma», riferendosi al marchio che l'aveva cresciuto.





Marchionne e il marchio

Marchionne, che non è mai stato un vero appassionato di auto ma si occupava di finanza fino al giorno in cui entrò in Fiat, conosceva però bene il valore intrinseco del marchio Alfa Romeo nel mondo dell'automobile. Forse perché è di cultura e formazione americana, dove l'Alfa è venerata da quando era un'auto cult nei film di Hollywood.

È da parecchi anni che Marchionne sognava di riportare l'Alfa nelle corse. Ma prima doveva ridarle vita come industria automobilistica. Marchionne sapeva che la ricostruzione Alfa Romeo doveva andare di pari passo fra rilancio industriale, cioè nuove auto stradali di grande appeal, e le competizioni. Una non bastava senza l'altra. Da tempo l'Alfa Romeo non aveva più una casa, una sede, una fabbrica. La sede storico di Arese è stata smobilitata anni fa e lì è rimasto solo il Museo Alfa a ricordarne la storia. Le automobili stradali Alfa ora vengono costruite a Cassino in una fabbrica Fiat, a Grugliasco (presso l'ex stabilimento Bertone) oppure a Modena presso la Maserati. E di prodotti nuovi, fino al 2016 quando vennero lanciate prima la Giulia poi la Stelvio, non se ne erano visti. Per cui l'impegno nelle corse era stato a ragione procrastinato. Ma lui, Marchionne, per l'Alfa ha sempre e soltanto avuto in testa la Formula Uno. Non altre competizioni. A noi giornalisti che da anni lo stimolavamo suggerendogli di far correre l'Alfa Romeo a Indianapolis, oppure alla 24 Ore di Le Mans o nelle gare Dtm lui rispondeva sempre con sufficienza dicendo che l'Alfa aveva bisogno di ben altro per onorare il mito che rappresentava. Già allora pensava alla F.1. Probabilmente sognava già come unire le sinergie fra Ferrari, che aveva il know how, e Alfa Romeo. Ma prima di farla rivivere sui circuiti, Marchionne sapeva bene che doveva rigenerare l'Alfa come industria automobilistica. Rilanciandola sul mercato. Ora finalmente il momento è arrivato.

Due anni di tentativi

L'operazione "Alfa in Formula Uno" è iniziata due anni fa, quando Marchionne ha messo timidamente il primo logo del Biscione sulla carrozzeria della Ferrari. Marchionne, anche se non è un alfista doc (lui si definisce anzi di passione "lancista") sapeva che il nome Alfa Romeo e le corse hanno un legame indissolubile.

Così ha atteso il momento giusto e si è lanciato. Ora che un po' di soldi l'Alfa Romeo li aveva messi in cassa vendendo Giulia e Stelvio e che si apriva per lei un mercato mondiale, Marchionne ha ritenuto fosse il momento giusto per riportare questo marchio sulle piste. Per dirla con le sue parole: «Da quando ci siamo impegnati nella ricostruzione del marchio Alfa Romeo - ha spiegato - siamo sempre stati convinti che Alfa dovesse esprimere il proprio potenziale anche nelle corse, proprio là dove il marchio è nato, si è fatto conoscere ed è diventato leggenda grazie alle imprese dei suoi piloti E la F.1 è il riferimento naturale per questo marchio. Perché è lo sport che rappresenta la massima espressione della tecnologia, esaltando allo stesso tempo il talento dell'uomo e l'importanza del lavoro di squadra. È da diverso tempo che volevamo tornare al-



fotografie COLOMBO



CONSIDERO LA FORMULA UNO IL RIFERIMENTO NATURALE PER IL MARCHIO ALFA ROMEO

SERGIO MARCHIONNE



le corse: ma abbiamo preferito aspettare di essere pronti a farlo al momento giusto. Ora siamo pronti a restituire all'Alfa il posto che merita nel panorama delle competizioni sportive». I primi contatti nel corso del 2017, ma soltanto 45 giorni prima dell'annuncio, cioè a metà settembre, si è iniziato a far sul serio. Quindi è stato un contratto definito molto rapidamente.

I retroscena dell'accordo

Prima di tutto l'accordo è triennale, in secondo luogo prevede che l'Alfa Romeo diventi "title sponsor". Che nel gergo della F.1 identifica il partner di primo livello che impone il proprio colore e il pro-

## C'ERA TUTTA LA F1 CHE CONTA

Marchionne col presidente Fia Todt, più i piloti Leclerc e Ericsson, Chase Carey per Liberty Media e Vasseur uomo Sauber. In basso, le Alfa degli anni ruggenti e, nell'altra pagina, Patrese, Giacomelli e Larini, eroi di ieri



prio marchio alla squadra; e anche il nome nell'elenco iscritti del mondiale. Quindi la Sauber diventerà Alfa Romeo-Sauber. Particolare non da poco perché quando si acquisisce un team, le regole Fom prevedono che il subentrante debba inserire il proprio nome senza cancellare il vecchio per due anni, altrimenti perde il diritto di ricevere i premi in denaro Fom per i piazzamenti degli anni precedenti. Questo vuol dire che se un giorno l'Alfa Romeo vorrà acquisire del tutto la Sauber, l'unica condizione per ricevere le decine di milioni di euro guadagnate grazie ai piazzamenti negli anni scorsi è quello di mantenere in qualche modo nella titolazione del team anche il nome Sauber. Esattamente quello che

è stato fatto! Perciò non sottovalutate le strategie future di Marchionne, che in fatto di soldi, finanza e contratti non si fa fregare da nessuno: l'accordo potrebbe evolvere nei prossimi anni verso una totale acquisizione se Alfa riterrà di averne bisogno. Le basi contrattuali ci sono.

## Non sponsor ma di più

Attenzione a non sminuire la portata di questo accordo. L'unione Alfa-Sauber è stato esaltata ma anche criticata da qualcuno. C'è chi ha speso parole esaltanti e chi l'ha definita una banale operazione di marketing. Dov'è la verità? La chiave della risposta al quesito sta proprio nell'interpretazione letterale di queste ultime singole parole: «ritorno del marchio Alfa in F1». Di questo si tratta. È vero che la monoposto bianco-rossa che correrà nel mondiale F1 2018 non avrà un telaio Alfa ma una scocca progettata e costruita a Hinwil, in Svizzera dai tecnici Sauber. È vero che non avrà un ipotetico motore Alfa ma il turbo ibrido Ferrari made in Maranello. Ma il fatto incontrovertibile è che sulla macchina bianco-rossa apparirà chiaro il nome Alfa Romeo. Sull'elenco iscritti del mondiale F1 non ci sarà scritto Sauber, ma Alfa Romeo. Questo è il vero fatto significativo. Marchionne ha riportato in Formula Uno il marchio più carico di tradizione della storia dei Gran Premi. E questa impresa nessuno gliela può contestare, sminuire o sottrargliela.

Alcuni sostengono che l'accordo Alfa-Sauber non sia diverso dal legame Infiniti-Red Bull di qualche anno fa, quando il brand motoristico giapponese affiancò sulla carrozzeria il logo del costruttore austriaco. Sbagliato: in quel caso Infiniti sì che era un mero sponsor e nulla di più. Le differenze nel caso Alfa Romeo-Sauber sono sostanziali. Prima di tutto Alfa è title sponsor e ha potuto scegliere i colori per personalizzare la monoposto, mentre Infiniti non aveva questa autonomia. Inoltre Alfa ha il potere di imporre almeno uno dei piloti (e lo ha fatto inserendo Leclerc nel team), mentre a Infiniti non era permesso. In terzo luogo Alfa potrà un giorno, quando lo riterrà opportuno, inserire propri tecnici e proprio personale nella struttura Sauber per affiancare gli svizzeri e far acquisire esperienza a nuovi tecnici di scuola italiana. In quarto luogo Alfa Romeo potrà in futuro personalizzare i motori Ferrari secondo proprie specifiche e marchiarli con il nome del Biscione.

Tutto questo dimostra che l'accordo Alfa-Sauber non è così inconsistente come qualcuno maliziosamente ipotizza. Al contrario è una base di partenza che può portare a un'integrazione più forte nei prossimi anni per legittimare definitivamente la presenza del nome Alfa Romeo in Formula Uno.

## La scelta dei piloti

I piloti della Alfa Romeo Sauber F1 saranno Charles Leclerc e Marcus Ericsson, ovvero lo svedese che già nel 2017 ha guidato la Sauber nel mondiale F1. Giovinazzi non è riuscito a vincere la concorrenza del pilota svedese, che è legato a triplo filo ai padroni del team elvetico. Ericsson è in una posizione di forza perché è legato al vero padrone del team Sauber: Finn Rausing. Questo svedese è il proprie-

**QUESTO È  
IL PRIMO PASSO  
PER RESTITUIRE  
ALL'ALFA IL POSTO  
CHE MERITA NEL  
MONDO RACING**

**SERGIO MARCHIONNE**



↳ tario della Tetrapak, azienda leader nel campo del packaging. Da sempre Rausing finanzia la carriera di Ericsson nelle corse e quando lo scorso anno la Sauber era in difficoltà economiche Rausing ha creato una finanziaria (la Long Bow Finance) e ne ha affidato la presidenza allo svizzero Pascal Picci, per rilevare la proprietà della Sauber. Da quel momento Ericsson si è assicurato ancor più saldamente il posto in Sauber. L'accordo fra Alfa Romeo e il costruttore svizzero prevede quindi la disponibilità di un solo sedile per un pilota della Ferrari Drivers Academy, non di due.

Marchionne ha preferito Charles Leclerc a Giovinazzi spiegando: «L'accademia Ferrari è un grande ponte per portare talenti in F1. ma non possiamo farci condizionare dalla nazionalità per la scelta. I piloti devono guadagnarsi il posto in F1. Puntiamo sul talento e facciamo crescere i piloti migliori». A favore di Leclerc quindi hanno pesato gli eccezionali risultati di quest'anno in F2.

Probabilmente si pensava di accusare Giovinazzi in Haas, ma l'intransigenza del proprietario americano del team che ha chiuso le porte alle richieste della Ferrari ha incrinato i rapporti Ferrari-Haas e farà ridimensionare di sicuro l'accordo di fornitura motori al team americano negli anni a venire. Giovinazzi resterà in panchina: ma nel 2018 sarà comunque il terzo pilota della Sauber e anche della Ferrari e sosterrà sei giornate di prove libere in occasione di altrettanti Gran Premi F1. Più o meno quello che ha fatto quest'anno. Poi nel 2019 si vedrà se si riapriranno le porte per lui in Sauber oppure altrove.

**SÌ A LECLERC:  
LA FDA PORTA  
TALENTI IN F1  
E NOI FACCIAMO  
CRESCERE  
I MIGLIORI**  
SERGIO MARCHIONNE



foto grafie COLOMBO

**Colore stupore**

Ha lasciato tutti un po' sconcertati il colore della monoposto Alfa Romeo-Sauber presentata da Marchionne; a prescindere che si trattava di un manichino riverniciato della vecchia Sauber del 2013, ancora con muso alto e motore V8 aspirato, la tinta bianco-rossa ha stupito tutti.

Ci si aspettava una monoposto interamente rossa, magari rosso Alfa, che è quel colore più scuro che si vede anche su certe Giulia da strada. Invece la Alfa-Sauber F.1 è un curioso mix di bianco e rosso. È completamente bianca dal muso all'abitacolo; mentre dal cupolone alla coda diventa rosso Alfa con il logo del biscione stilizzato bianco.

Qualcuno dice che è bianco-rossa in omaggio alla bandiera svizzera che contiene proprio quei due colori; di certo il bianco (assieme al blu) fa parte della storia Sauber, ma non di quella Alfa. Il marchio milanese, come title sponsor, poteva imporre in toto il suo colore ma evidentemente per qualche ragione non l'ha fatto. Di certo l'effetto non è dei migliori ma Marchionne ha smentito che cambierà. «La livrea è quella definitiva», ha spiegato.

**TEMPO DI RINVERDIRE GLI ALLORI**  
Sotto, i piloti pronti a correre nel 2018: il deb Leclerc e l'esperto Ericsson. Sopra, la nuova livrea Alfa in primo piano e, a destra, il prototipo iridato Sport nel 1977





Altra curiosità riguarda il logo Alfa Romeo. La monoposto sfoggia il Biscione, simbolo Alfa, ma non il Quadrifoglio. Che è l'emblema dal 1920 di tutte le Alfa da corsa e venne introdotto in omaggio alla memoria di Ugo Sivocci, pilota Alfa del passato, morto a Monza nel 1923. Il quadrifoglio invece, che era stato messo quest'anno sulla Ferrari e sulla tuta di Vettel, resterà esclusiva della Ferrari.

Una curiosa ambiguità che Marchionne ha spiegato così: «Mi rendo conto anch'io che è una ambiguità strana, ma il logo del Quadrifoglio rappresenta la sponsorizzazione Alfa della Ferrari che proseguirà e Maranello non ha intenzione di rinunciare a quei soldi per adesso».

#### **Motori: oggi Ferrari domani Alfa?**

I motori della Alfa Romeo-Sauber saranno propulsori Ferrari versione 2018, marchiati col nome del Cavallino e non con il nome Alfa Romeo. Per Marchionne sarebbe stata una operazione ipocrita cambiare nome e basta. «Il motore della Alfa-Sauber 2018 sarà dello stesso tipo di quello della Ferrari - ha spiegato Marchionne - non ci sarà distinzione a meno che in qualche occasione non decidiamo di prenderci dei rischi di performance con un motore evoluto per Ferrari: in quel caso per non mettere a rischio la prestazione Alfa-Sauber le lasceremo il motore più collaudato».

Ma ciò non toglie che in futuro possa esserci una evoluzione dei motori: «Per il 2019 il discorso è aperto: se riusciremo a introdurre delle personalizzazioni specifiche nel motore allora avrebbe senso cambiargli nome e mettere il logo Alfa Romeo anche sul propulsore, altrimenti no».

#### **Il vantaggio "politico"**

Marchionne un mese fa minacciava di ritirare la Ferrari dalla F.1 se Liberty Media non avesse modificato le proposte di regolamento 2021 e ora invece raddoppia l'impegno. Una contraddizione? No, solo apparente. La realtà è che Marchionne ora «ha caricato due pistole puntate alla tempia di Liberty Media», come ha detto qualcuno, e non più una. Adesso il presidente Ferrari controlla due team, non uno soltanto, e può quindi condizionare più pesantemente la formulazione del regolamento futuro F.1 attuando una doppia minaccia di ritiro se le cose non andranno come vuole lui.

Si sa che la Ferrari non vuole la standardizzazione delle auto (aerodinamica) e delle componenti (turbo, cambio, motore elettrico, parti del motore) che auspica Liberty Media per aumentare la competitività fra le squadre. «Non vogliamo rendere tutte uguali le auto così da non poterle riconoscere: vogliamo salvaguardare lo sviluppo tecnologico», ha spiegato. Marchionne non vuole che la F.1 diventi una categoria monotipo come la Formula E come auspica invece Liberty Media. Controllare due scuderie, Ferrari e Alfa-Sauber, è il modo migliore per trattare da una posizione di forza. Tanto che ha spiegato che l'accordo Alfa-Sauber ha durata triennale. Scadrà nel 2021, quando scatterà il nuovo regolamento. F.1. Come dire: o si fa a modo mio nello stilarlo, o vi ritroverete dal 2022 una F.1 senza i due marchi più leggendari dei Gp. ●

# Giacomelli testimone Alfa



**M**ercoledì 29 novembre, giorno dell'annuncio ufficiale dell'Alfa Romeo title sponsor Sauber in F.1, il telefono di casa Giacomelli squilla all'impazzata. Tutti vogliono Bruno.

Sessantacinque anni portati con sprint, 69 Gp disputati, un podio a Las Vegas 1981 e un titolo Europeo di F.2 da leggenda, nel 1978.

Simbolo vivente e sfrecciante del Biscione impagnato nel mondiale F.1, con lui nell'abitacolo dal 1979 al 1982. Un'Alfa poi in gara in versione Euroracing dall'82 all'85 - quando Jack O'Malley era tornato in Inghilterra per correre con la Toleman - e con una fornitura all'Osella, fino al 1987, prima che la casa di Volpiano desse il suo nome ai propulsori.

**SE L'OPERAZIONE  
SAUBER F.1 VOLUTA  
DA MARCHIONNE  
TUTELERÀ POSTI  
DI LAVORO, ALLORA  
BEN VENGA**

**BRUNO GIACOMELLI**

”

In poche parole, con i suoi 49 Gp disputati con l'Alfa-Alfa, ossia una monoposto interamente realizzata dalla Casa del Quadrifoglio, Bruno resta recordman assoluto in F.1 quanto a fedeltà per la Casa italiana e punto di riferimento imprescindibile, oltre che analista caldo, sincero e intelligente.

Niente di meglio, quindi, che sentire lui, per avere un feedback prezioso sull'intera faccenda Alfa-Sauber, vista e letta alla luce dell'epopea post eroica del Biscione nei Gp, ossia del ritorno di fine Anni '70 dopo il dominio delle Alfetta all'alba della F.1, nel 1950-1951 con la 158 e la 159 esaltate e iridate con Farina e Fangio.

- Allora, Bruno, prendiamo la cosa con la dov-

# DISPUTANDO 49 GP PER IL BISCIONE DAL 1979 AL 1982, "JACK O'MALLEY" È IL PILOTA PIÙ FEDELE ALLA CASA ITALIANA NEI GP DI F.1. SCOPRIAMO COME VALUTA L'OPERAZIONE SAUBER E L'EPOPEA DEL QUADRIFOGLIO NEI GP

di Mario Donnini



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



## QUELLA FUGA PER LA VITTORIA AL GLEN 1980

A lato, Bruno nella meravigliosa fuga al Glen 1980 quando con l'Alfone umiliò tutti, salvo fermarsi con la bobina kappa quando la vittoria era in vista. Sopra, è con il tecnico Ducarouge e De Cesaris, nel 1982. In alto, Mario Andretti con Carlo Chiti, "cuore" dell'Alfa Romeo che fu

ta ponderazione successiva all'ondata emozionale iniziale. Sembra quasi si siano create due fazioni. Cinici contro romantici. Da una parte quelli che dicono tanto rumore per nulla: in fondo stiamo parlando solo di un adesivo appiccicato su una monoposto. Una cosa tipo la Fiat sulla Yamaha di Valentino Rossi. Dall'altra i sentimentali che vedono possibili sviluppi della partnership e comunque godono solo a pensare il Biscione orgogliosamente ridipinto bello grande su una F.1 come se fosse sua. Tu da quale parte stai?

«Guarda, la gente non è mica stupida e impreparata. Siamo di fronte chiaramente a un'operazione commerciale, perché l'Alfa Romeo che col suo re-

**PIÙ CI PENSO  
E PIÙ CREDO CHE  
LA NOSTRA ALFA  
ROMEO NEI GP  
AVEVA OTTENUTO  
OTTIME COSE**

**BRUNO GIACOMELLI**



parto corse - ossia l'Autodelta -, realizzava tutto delle sue vetture, dalla A alla Zeta, ora non esiste più. Quindi sognare va bene, ma non bisogna perdere di vista la realtà. Tuttavia vado oltre e dico che la sola cosa davvero positiva di questo programma è la volontà promozionale mostrata nei confronti del marchio Alfa Romeo. Se riportarlo e riesporlo in F.1 in modo molto più diretto e coinvolgente significa promuoverlo davvero, fortificarlo e, in ultima analisi, tutelare e ampliare dei posti di lavoro, la cosa mi sta più che bene. E meglio ancora se questo diventa un primo passo anche per far correre un pilota italiano in F.1, visto che di stabili non ne abbiamo da un pezzo».

- Quello che dici non fa una piega. E va oltre le contrapposizioni frontali di cui sopra.

«Sai, bisogna prendere atto che il mondo è cambiato. E, se queste sono le tendenze, cercare di leggere il positivo. Anche se, permettimi, più passano gli anni e più prende valore ciò che ottenemmo noi, col nostro programma, dal 1979 al 1982. Con l'Alfa Romeo gestita direttamente dall'ingegner Chiti,

← prima che il materiale fosse ceduto all'Euroracing dall'83 all'85, parentesi ulteriore che non ritengo omogenea all'amministrazione precedente, più diretta e autenticamente ascrivibile al Biscione».

- Cosa vuoi dire?

«Voglio dire che si parla poco di quegli anni nostri perché non abbiamo vinto, ma l'analisi di quanto ottenuto va stilata alla luce del fatto che corremmo solo per tre stagioni piene, in uno dei periodi più magmatici - con l'avvento dell'effetto suolo - e anche politicamente più rivoluzionari, visto che in pratica a ogni fine stagione il regolamento tecnico subiva un totale azzeramento e cambiamento.

E, credimi, correre dopo esser stati assenti per 27 anni filati dai Gp fu una sfida incredibile».

- Iniziativa con la 177 nata pesante, invecchiata girando a Balocco in attesa d'avere il via libera politico...

«La monoposto in sé non era male, ma debuttò che era oltre 40 chili sopra il peso ideale. Mi viene da ridere quando sento dire che Grosjean adesso prima del via si

sforza di fare la pipì fino all'ultima goccia per essere il più possibile leggero. Noi nelle quattro gare del ritorno datato 1979 correvamo sovrappeso di quasi mezzo quintale, eppure non andavamo male».

- Dopo i primi assaggi ci fu l'incredibile 1980. Iniziato nei Gp sudamericani dalle ultime file dello schieramento, con un monoposto da svezzare e il tuo compagno Depailler ancora stampellato e convalescente dal terribile incidente in deltaplano avuto a metà della stagione precedente.

«Già, una crescita inarrestabile avvenuta gara dopo gara. Rincorsa esaltante che non fu fermata neanche dalla tragica fine del caro Patrick nei test estivi di Hockenheim. L'Alfa Romeo e Bruno Giacomelli stavano riprendendo tutti gli altri».

- Questo fu vero specie dal Gp d'Olanda in poi e si sublimò con la fuga del Watkins Glen, quando da poleman tirasti scemi anche in gara Piquet su Brabham e il neo iridato Jones su Williams, prima che la tua Alfa si spegnesse per il classico problemino d'affidabilità da due lire. Bloccando un sogno che poteva cambiare il destino del Biscione in F1 e della tua stessa carriera.

«Tutto vero, ma fu sfortunata e anche no. Sì, sfortunata nera, perché io il trionfo in quella corsa lo meritavo eccome. Tuttavia quell'anno di piccoli guai di affidabilità ne avevamo avuti eccome, quindi io stesso guidando sicuro e in fuga su tutti al Watkins Glen quasi pensavo che tutto fosse troppo bello per durare sino alla fine. E infatti, zac!, il motore si spense e l'incanto finì lì. Peccato e non solo per il Glen...».

- Prosegui pure.

«Cioè, a fine 1980 il regolamento cambiò in extremis. La Goodyear momentaneamente si ritirò dalle scene. Poi basta minigonne mobili e si all'altezza minima da terra. In poche parole, l'effetto suolo non



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

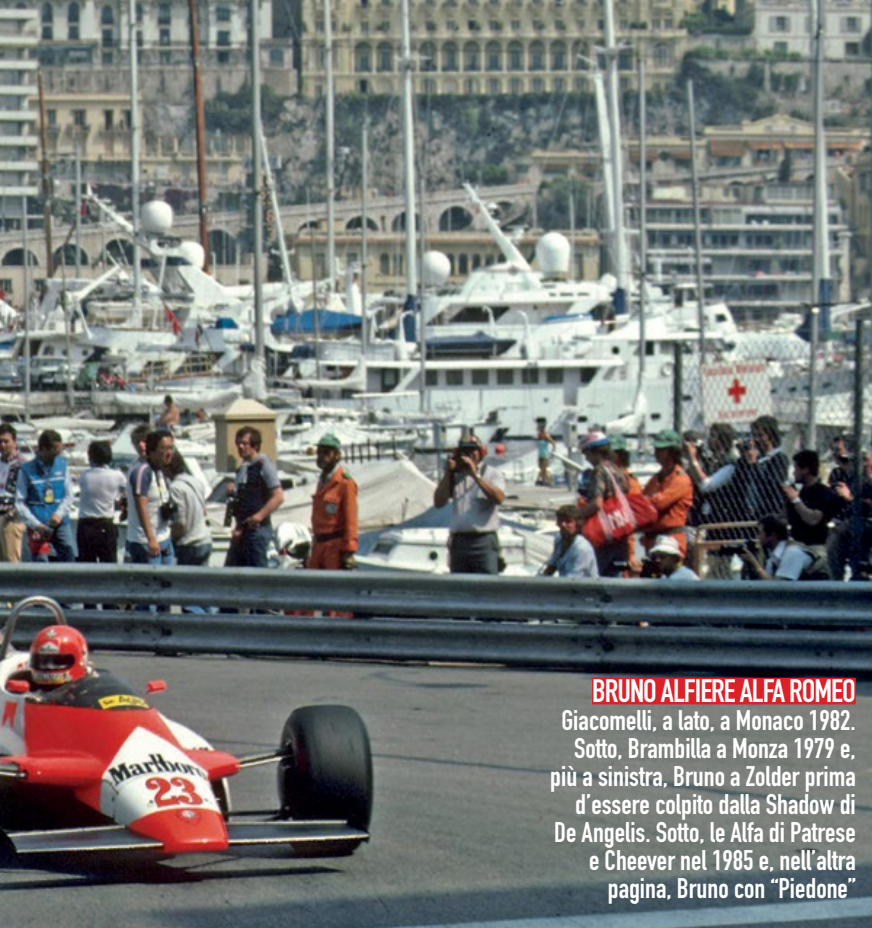


fu più indiscriminato e venne imbrigliato per motivi di sicurezza. Ma solo in teoria, perché i team inglesi con i correttori d'assetto tornarono a avere le monoposto super-efficienti mentre noi dell'Alfa, lealisti e legalisti, nel 1981 finimmo a centro gruppo, perché la dirigenza non voleva confondersi con marchingegni ritenuti illegali e poco morali».

- Così, per paura di fregare, siete rimasti fregati.

«Sì e no, visto che anche in quell'anno ci fu un bel recupero, culminato col mio terzo posto nell'ultimo Gp della stagione a Las Vegas, quando fui protago-





### BRUNO ALFIERE ALFA ROMEO

Giacomelli, a lato, a Monaco 1982. Sotto, Brambilla a Monza 1979 e, più a sinistra, Bruno a Zolder prima d'essere colpito dalla Shadow di De Angelis. Sotto, le Alfa di Patrese e Cheever nel 1985 e, nell'altra pagina, Bruno con "Piedone"



nista di una rincorsa straordinaria che in condizioni di gara più normali poteva anche diventare qualcosa di più sostanzioso, visto il mio passo. In ogni caso, nell'interstagione avevo provato la monoposto in versione 1981 nell'assetto precedente alle rivoluzioni regolamentari e era arrivato subito il record di Balocco. Non avessero cambiato le carte in tavola, con una belva del genere potevamo fare cose meravigliose. Ma la sorte non fu dalla nostra. La politica scelse vie diverse, come dicevo».

- **E siamo al 1982. A parte la meravigliosa fuga di De Cesaris a Long Beach, che avrebbe potuto far tanto anche a Monaco, non fu un anno buono.** «Il 1982 si rivelò strano, perché per una volta andammo meglio nella prima parte del campionato, rispetto alla seconda. Ma fu anche il vero momento negativo, perché arrivò la notizia dello stop Alfa Romeo e della cessione del materiale alla Euroracing. La vera, grande avventura del Biscione, quella che avevo vissuto tutta in prima persona, finiva lì».

- **Chiti fu molto amareggiato.**

«E aveva ragione. Anche perché era un tecnico ge-

niale e un uomo stupendo, ma trascorrevano gran parte del tempo a convincere politici e dirigenti a non chiuderci i rubinetti. Fu quello il vero male dell'Alfa Romeo: una grande azienda del parastato bloccata da lacci e laccioli nonché costretta e superare metodi gestionali tipici della politica italiana di quegli anni. Sennò, per il resto, noi in pista andavamo bene, tutto considerato».

- **In Alfa hai corso un po' con Vittorio Brambilla a fine carriera, quindi da fine 1980 con Andrea De Cesaris, nel 1981 con Mario Andretti e nel 1982 ancora con Andrea. Andavi d'accordo con tutti?**

«Sempre. Con Vittorio ho gareggiato troppo poco, con Andrea ci intendevamo alla grande. Era un ragazzo umanamente positivo, oltre che un gran bel manico. Con Mario non avevamo frequentazioni fuori dalle corse, aveva un peso forte nella squadra, da ex iridato e da leggenda delle corse vantava uno status per così dire ingombrante. Ma, al di là di questo, abbiamo convissuto bene».

- **Quindi?**

«Quindi l'Alfa in F1 fece buone cose, altroché. Migliori di tanti altri. Guarda negli anni successivi quanto hanno penato Toyota e Honda, pur con programmi ben più lunghi e fortemente supportati...».

- **Ti piace l'ibrido in F1?**

«No. Per niente. Sono sistemi inutilmente complicati e costosi. Se si volevano motori a basso impatto ambientale, bastava correre col metanolo, come fanno negli Usa da mezzo secolo. Sai, è come la storia della bistecca sintetica e della Fiorentina. Mangiate pure bistecche sintetiche, voi, io sono orgoglioso d'aver gustato solo succulente Fiorentine. Ecco, sì, per me gli stupendi motoroni dell'Alfa Romeo che fu erano Fiorentine alte tre dita mentre adesso bisogna accontentarsi di Gp con robina sintetica... Pazienza. Buon appetito e, comunque, in bocca al lupo, anche alla mia cara Alfa Romeo».

As va nelle edicole poco dopo la conferenza stampa del ritorno Alfa e, pensa te, mentre la mamma di Bruno, la signora Rachele, classe 1916, compie 106 anni. Certi miti non invecchiano mai. Auguri! ●



# Kubica può farcela

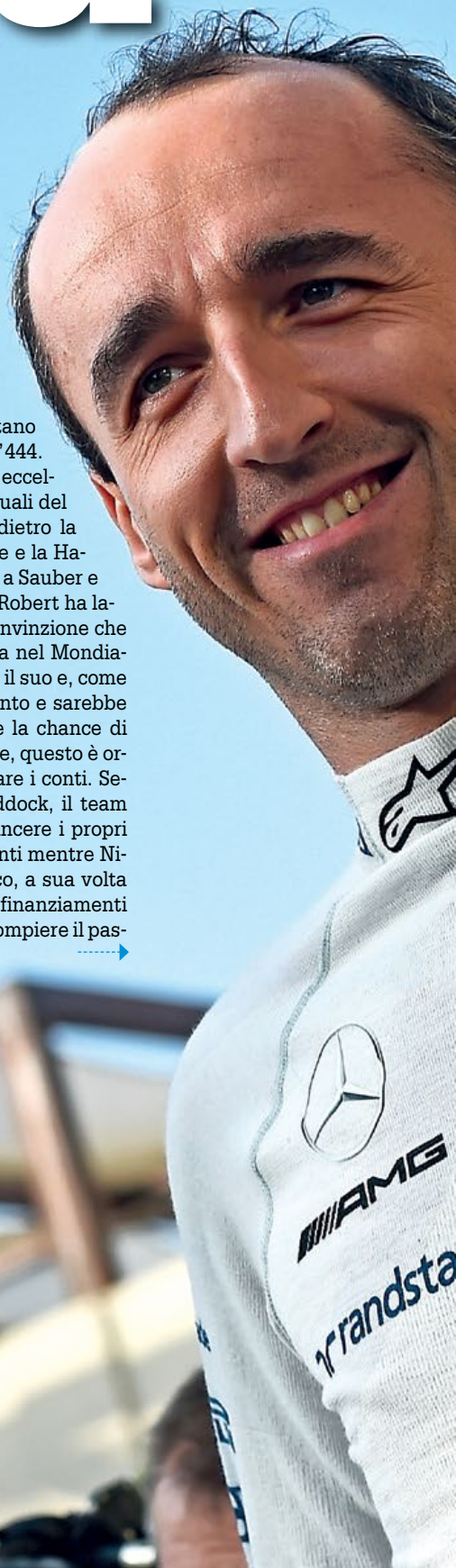
**I TEST CON LA WILLIAMS SONO ANDATI BENE E ORA A ROBERT NON RIMANE CHE SPERARE. NONOSTANTE LA CONCORRENZA DEL GIOVANE RUSSO SERGEY SIROTKIN, VELOCE E DOTATO DI SPONSOR**

di **Massimo Costa**

**A**BU DHABI - E adesso cosa accadrà? ci chiedemmo dopo il test di Budapest che Robert Kubica aveva sostenuto con la Renault RS17. La sua prima volta con una vettura del 2017. La risposta non è stata per niente positiva perché dopo pochissime settimane Cyril Abiteboul ha dirottato le proprie attenzioni su Carlos Sainz, portandolo nel team dopo averlo strappato alla Toro Rosso. La domanda si pone ora nuovamente: adesso cosa accadrà tra Kubica e la Williams? Quel che è stato è stato, non c'è più spazio per ulteriori test. Paddy Lowe e i suoi ingegneri hanno potuto raccogliere una marea di dati. Nel primo giorno di prove a Yas Marina, Kubica ha coperto 100 giri, quasi due Gp, durante i quali si è limitato a provare una serie infinita di gomme versione 2018 e fare comparazioni con le 2017, senza mai cercare la prestazione pura. Poi, 24 ore dopo (mercoledì 29 novembre), Kubica è salito in macchina soltanto verso le 16, prendendo il volante da Sergey Sirotkin. Con neanche due ore a disposizione il polacco ha iniziato a simulare situazioni da qualifica. Con le gomme Hypersoft, all'ultimo tentativo ha segnato il settimo tempo di giornata, 1'39"485, e questo avendo percorso solo 28 tornate.

A parità di pneumatici, Kubica è stato più veloce di Lance Stroll (che aveva girato il martedì pomeriggio) di un deci-

mo, 1'39"580, e non risultando lontano da Carlos Sainz con la Renault, 1'39"444. Non c'è che dire, una prestazione eccellente e in linea con gli avversari abituali del team Williams. Kubica si è messo dietro la McLaren-Honda di Stoffel Vandoorne e la Haas-Ferrari di Kevin Magnussen, oltre a Sauber e Toro Rosso. Con questi presupposti Robert ha lasciato Abu Dhabi con nel cuore la convinzione che potrebbe tranquillamente dire la sua nel Mondiale F.1 del prossimo anno. Lui ha fatto il suo e, come racconta nell'intervista, si sente pronto e sarebbe dispiaciuto se non si concretizzasse la chance di tornare a correre. La Williams lo vuole, questo è ormai assodato. Ma occorre far quadrare i conti. Secondo indiscrezioni raccolte nel paddock, il team inglese si sta adoperando per convincere i propri sponsor ad aumentare gli investimenti mentre Nico Rosberg, neo manager del polacco, a sua volta sta lavorando sodo per recuperare i finanziamenti in grado di aiutare il suo assistito a compiere il passo verso l'alto. ➔





COLOMBO

**OTTIMI RISULTATI  
CON LA FW40**

Kubica e la Williams Fw40  
si sono intesi subito  
bene nei test post Gp  
ad Abu Dhabi: ora la parola  
spetta alla squadra





Kubica in azione con la Williams: la sua opportunità nel team è stata propiziata dall'ex-campione del mondo Nico Rosberg, in basso

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Kubica dovrebbe anche godere dell'appoggio del suo storico sponsor, la Lotos. Al momento l'ostacolo principale, valutato che nonostante l'handicap fisico Robert riesce a sopperire bene alle difficoltà, è rappresentato da Sergey Sirotkin. Un nome emerso con prepotenza proprio a Yas Marina. Il russo è appoggiato dalla SMP Racing che lo aveva inserito in Renault permettendogli di svolgere test con la vettura 2012 (e trovandosi assieme a Kubica nel primo test di Valencia) e di scendere in pista nelle libere 1 a Sochi, Montmelò, Spielberg e Sepang. Nonostante il gran lavoro compiuto, Sirotkin ha ovviamente capito che non avrebbe trovato lo spazio sperato e così c'è stato il blitz con la Williams. Poche ore per poter mostrare il proprio valore: Sirotkin ha avuto a disposizione la Fw40 dalle 9 del mattino del secondo giorno di test fino alle 15.30. In quell'arco di tempo è riuscito a capire la macchina e a fornire buone indicazioni tecniche, ottenendo con gomme soft il crono di 1'39"947.

Poi, quando stava per montare le Ultrasoft, sono sorti problemi al cambio. Un tempo eccellente se rapportato a quelli di Kubica e Stroll, considerando che tra Soft e Hypersoft ci passano la Supersoft e la Ultrasoft e certamente una differenza valutabile in un secondo. La prestazione di Sirotkin ha "messo in imbarazzo" la Williams, che non si aspettava un simile exploit. E le altre candidature sembrano saltate. Paul Di Resta rimarrà tester, Pascal Wehrlein potrebbe finire in Giappone nella Super Formula, di Daniil Kvyat si sono perse le tracce. È quindi Sirotkin che ha fatto irruzione con prepotenza, forte anche della spinta di SMP, che potrebbe garantire (si dice) 14 milioni di euro. Un bel malloppo, cui la Williams non può certo rimanere indifferente. Sergey in questi giorni è alla Williams per una riunione tecnica, nella quale si parlerà del test di Abu Dhabi e per quanto riguarda il futuro il 22enne moscovita ha candidamente ammesso: «Ho fat-

**VOLEVAMO VEDERE ROBERT CON LA MACCHINA 2017 E LE GOMME 2018 E SI È COMPORTATO DECISAMENTE BENE**

**PADDY LOWE**



*to la mia parte, ho dimostrato che sono pronto, di più non potevo fare. Quello che accadrà ora non dipende più da me».*

Sirotkin si riferisce ovviamente a Smp e Williams. Paddy Lowe non ha mancato di sottolineare il buon approccio del russo nel test: «Mi è piaciuto molto. A parte una prova al simulatore, non lo conoscevo, mi ha sorpreso. Ci ha fornito indicazioni importanti e utili, è stato maturo e il suo test è ok».

Lowe ha poi parlato di Kubica: «Volevamo vedere Robert in azione con la vettura attuale e le nuove gomme: si è comportato molto bene. Non ha avuto problemi, così come ci aveva soddisfatto nei test di Silverstone e Budapest con la vettura 2014. Ma non voglio parlare della velocità in sé, non è di questo che voglio discutere. Ora non abbiamo fretta di decidere il nome del pilota per il 2018. Abbiamo tutti i dati sotto mano per sceglierlo con calma». Difficile leggere tra le righe del sempre impassibile Lowe quale strada verrà scelta. Come abbiamo già avuto modo di rilevare, l'impatto mediatico che può comportare la presenza di Kubica nel team Williams in un eventuale rientro in F.1 sarà qualcosa paragonabile solo all'arrivo di Ayrton Senna nel

1994. E questo, Claire Williams non può non valutarlo in quanto la presenza di una "star" accompagnata da una storia incredibile, porterebbe benefici per gli sponsor e di conseguenza per la squadra. Al momento una sola cosa è certa: saranno giornate di grande tensione quelle che verranno per Kubica e Rosberg... ●





# Sono pronto parola di **Robert**

**IL POLACCO SI CONFESSA, RIVELANDO SPERANZE, AMBIZIONI E CERTEZZE. LA F.1 PUÒ TORNARE AD ESSERE LA SUA CASA**



COLOMBO

**NON VOGLIO  
TORNARE IN F.1  
SOLO PER ESSERCI  
PERCHÉ QUESTO  
NON AVREBBE  
ALCUN SENSO**

**ROBERT KUBICA**



**C**onclusa la prima giornata di test Robert Kubica si è concesso per un'intervista. Pareva quasi divertito, lui mai troppo felice nel parlare con i media prima del grave incidente nel Rally di Andora. I tempi cambiano e Kubica in questa fase della sua carriera si intrattiene sempre volentieri per spiegare, raccontare, sapendo bene che televisioni, giornali e internet sono un mezzo importante per raggiungere i milioni di fan che stanno seguendo questo suo emozionante tentativo di rientrare in Formula 1

**- Robert, hai provato la Williams Fw40. Che impressioni ne hai tratto?**

«Intanto devo dire che anche se i ragazzi del team sono reduci da un campionato interminabile, l'atmosfera che ho respirato nel box è stata molto piacevole. Rispetto al test di Budapest affrontato con la monoposto del 2014 è cambiato praticamente tutto, per via delle mescole delle nuove Pirelli che abbiamo potuto provare per la prima volta in vista del 2018. Il test l'ho iniziato il primo giorno con il bilanciamento di base preparato dal team. Ho dovuto adattarmi un po' perché ogni pilota guida diversamente e se avessi avuto più tempo a disposizione avremmo fatto dei cambiamenti. Ma i test erano mirati alla valutazione delle gomme e dunque abbiamo seguito questo programma».

**- Dopo questo test, senti che il rientro in F.1 non è più una utopia?**

«Sto proseguendo un percorso iniziato sei mesi fa. Ho preso tutte le opportunità che ho trovato in questo cammino e sto cercando di sfruttarle al meglio, giorno per giorno. Imparo sempre qualcosa di nuovo e non sono certo nella situazione di sette anni fa, ho dei limiti e devo adattarmi. Un aspetto positivo è verificare come reagisce il mio corpo, quanto mi sento sempre più a mio agio test dopo test. Questo mi dà molta fiducia. A oggi ancora non so quello che può accadere ma se ripenso a dodici mesi fa la

crescita è stata incredibile. È ovvio che dopo queste due giornate di test se non dovesse verificarsi la possibilità di rientrare a tempo pieno in F.1 non nascondo che ne sarei rattristito. Perché mi sento molto fiducioso sulle mie possibilità. E se penso da dove sono partito, non posso che essere orgoglioso di quello che ho raggiunto nell'ultimo anno».

**- Ti stai adattando sempre più alla guida delle vetture F.1, Renault o Williams che siano. Come ci riesci?**

«Qualcuno ha detto che sto guidando con una mano sola ma non è vero. Credo sia impossibile condurre una monoposto di F.1 con una sola mano. È ovvio che ho alcune limitazioni ma in qualche modo il mio corpo ha usato delle compensazioni. Siamo esseri umani e il nostro cervello aiuta il corpo a superare le disabilità. Questo è un aspetto in cui ormai credo di essere al top. Dal punto di vista psicologico penso di aver fatto un ottimo lavoro, mi sento molto più forte di quanto lo fossi nel 2010. E quando c'è una forte motivazione il corpo reagisce in modo positivo».

**- Quanto è diversa la F.1 del 2017 rispetto a quella che conoscevi?**

«Mi è sembrato di ripartire da zero. Posso contare sull'esperienza, un aspetto che aiuta molto ad accelerare il processo di adattamento ed apprendimento. Ma è come essere al primo anno di scuola».

**- Cosa ne pensi di Sirotkin, che sembra essere diventato il tuo principale concorrente?**

«È un ottimo pilota e ha fatto un gran lavoro. Lo conosco perché abbiamo già condiviso un test con la Renault. È un ragazzo che ha molto talento e probabilmente merita una chance di correre in F.1. La mia situazione è diversa, ho un'esperienza che mi regala una tranquillità che mi aiuta ad evitare errori ed ho priorità differenti da lui. Sto cercando di solidificare dei riferimenti nuovi, poi eventualmente sarà importante essere veloci in Australia, non nei test».

**- Quanto è importante la presenza di Rosberg per traghettarti in F.1?**

«È bello che Rosberg si sia unito a questo progetto, è stato un boost notevole. All'inizio è stato un po' strano perché conosco Nico da quasi 20 anni e siamo sempre stati in gara l'uno contro l'altro: prima nel karting poi, dopo aver percorso strade differenti nelle categorie minori, ci siamo ritrovati in Formula 1. Lui conosce perfettamente cosa vuol dire essere un pilota e anche se siamo diversi come carattere, parliamo la stessa lingua, ci completiamo a vicenda».

**- Fra tre mesi inizieranno i test precampionato. Se non ci sarai cosa accadrà?**

«Quando ho deciso di tentare il ritorno in Formula 1 mi sono posto degli obiettivi importanti. Non voglio tornare nel mondo dei Gran Premi soltanto per esserci e se non mi sento a posto sono il primo a dire che non si farà niente, perché questo non avrebbe senso. La cosa peggiore che potrei fare è quella di credere di essere pronto e poi avere invece dei problemi. Ci sarebbe ancora qualche verifica da completare ma ho visto grandi miglioramenti, giorno dopo giorno».

**- Hai anche un piano B?**

«C'è sempre un piano B». ●



# Williams

## ama chi sa soffrire

L'ULTIMA SFIDA DI KUBICA  
PER TORNARE IN F1 È PROPZIATA  
DALLA SQUADRA DELL'UOMO  
CHE PIÙ DI OGNI ALTRO SA COSA  
VUOL DIRE RESTARE NEI GP  
MALGRADO IL FISICO OFFESO...

ROBERT KUBICA, MALGRADO LIMITAZIONI FISICHE NON IRRILEVANTI È ALL'ULTIMA CHANCE DI RIENTRARE IN F1. COL TEAM WILLIAMS CHE GLI STA OFFRENDO UNA FONDAMENTALE OPPORTUNITÀ. TUTTO QUESTO NON È UN CASO, PERCHÉ LA SQUADRA FONDATA DA PATRON FRANK HA NEL DNA UNA SENSIBILITÀ PARTICOLARE NEI CONFRONTI DI STORIE INTENSE CHE VEDONO AL CENTRO LA SOFFERENZA...

di **Mario Donnini**



COLOMBO



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**QUELL'IMMAGINE TOCCANTE IN CUI FRANK CONTEMPLA ROBERT, A SPA 2009**

Sotto, Frank Williams con Senna nel 1994 e, a sinistra, mentre si gusta Robert Kubica impegnato su Bmw-Sauber nella sezione di Eau Rouge-Raidillon, durante le qualifiche del Gp del Belgio 2009. Sopra, il polacco nei test di Abu Dhabi, in azione e in relax



**C'**è una foto meravigliosa che ritrae Frank Williams contemplare Robert Kubica su Bmw all'assalto di Eau Rouge, nel Gp del Belgio 2009. Immagine toccante e intensa che è quasi poetico presagio e elettrizzante fil rouge verso quello che sta succedendo, legando il nome del team inglese al tentativo dell'ultimo hurrà in F1 del campione polacco. Sì, certi scatti son presentimenti di poesia disegnata e con essa iniziamo questo discorso che ha poco-niente di giornalistico, essendo piuttosto un percorso emotivo-esistenziale all'interno di tanti uomini, Kubica, compreso, una squadra, la Williams, e il suo patron, sir Frank. Intanto lo shootout per un posto in Williams è piena realtà e da Abu Dhabi impazzano comparazioni, strisciate di telemetria e prove sotto sforzo. Questa è la sede giusta, il foro interiore di competenza cardiaco-territoriale, per discettare d'uno di loro, appunto Robert Kubica - il quale il 7 dicembre compie 33 anni -, e della strana e meravigliosa storia che lo vede protagonista.

Alla pari e insieme a un'entità che nella persona del suo fondatore Frank Williams, da quasi mezzo secolo vive storie affettive intensissime, a tratti financo drammatiche e indimenticabili con i propri piloti di varie carature e alterni destini.

Con i drammi delle corse e della vita, con le complicazioni del possibile e con la volontà, ove possibile, di sconfiggere la sorte o, a posteriori, di prendersi sostanziose rivincite su di essa.

**Robert, adesso o mai più**

L'ultima possibilità che ha Kubica ha di tornare a disputare un Gp in realtà sta diventando un infinito pre-esame, specie di pre-gara nella gara e se il polacco riuscirà a concretizzare l'idea meravigliosa di rientrare davvero in F1 dopo otto anni d'assenza e prognosi puntualmente infauste, potrà e dovrà dire grazie a chi vuole e a chi crede, ma in una posizione sufficientemente buona e alta ci sarà il team che più di tutti ha creduto in lui: la Williams.

E non è mica un caso. Perché la squadra del leggendario Frank, surrogato per motivi di salute sempre più dalla figlia Claire, a sua volta sostituita causa recente maternità da Paddy Lowe - direttore tecnico e azionista - ormai è l'ultima geneticamente superstite a incarnare il classico, amato, vincente top team indipendente membro Foca, la Formula One Constructors Association che fu leva d'ingresso al potere vero in F1 per Bernie Ecclestone, da metà Anni '70 in poi. Certo, nominalmente ci sarebbe anche la McLaren, ma la factory che fu di Bruce ormai è una corporation che vede in plancia di comando la Mumtalakat Holding Company del Bahrain e Tag Group dello stesso Ojeh, di ciò che fu il nucleo e lo spirito primigenio c'è rimasto solo il color arancione papaya. Anche se il fascino resta.

**L'ultimo dei team indipendenti d.o.c.**

Ma la Williams che può e vuole credere in Kubica è qualcosa di diverso, di più antico e agile. Qualcosa di completamente differente da quei Ministeri della Ve-



locità che sono i big team dei megacostruttori d'oggi, quelli che, tipo Mercedes, devono rendicontare a un complesso consiglio d'amministrazione, con equilibri delicati e inerti.

La Williams, certo, ha bisogno d'appoggi e finanziatori, ha il suo bravo azionariato, dal marzo 2011 è quotata alla Borsa di Francoforte, ma ancora di fatto nella ragione sociale ha un cognome che corrisponde a quello di un uomo che, a prescindere dalle vicissitudini e delle sofferenze della vita, dentro di sé vanta il germe irredimibile della passione pura per le corse.

La Williams, al di là del passato dai e vai di Toto Wolff, dell'entrata ingombrantissima in azione di papà Lawrence Stroll e delle inevitabili metamorfosi utili alla sopravvivenza, è quella restata più vicina o meno lontana dal nucleo costitutivo primigeno e proprio per questo può essere considerata più indipendente di altri medio-piccoli team quali Force India, Sauber e Haas.

E non è un caso che Renault sul più bello si sia tirata indietro, lasciando al team inglese l'onore e l'onere di supportare il polacco, ormai all'ultima chance in Formula Uno.

#### Quelle delusioni terribili

D'altronde, si diceva, la squadra targata Williams denuncia un lungo, intensissimo e a tratti sofferto viatico nel rapporto coi suoi piloti. In fondo Frank Williams debuttò come manager in F.1 quasi mezzo secolo fa, nel 1969 gestendo un ricco pilota-amico, Piers Courage, molto competitivo con una Brabham privata, tanto da cogliere due secondi posti col Frank Williams Racing, ma anche tanto sfortunato da trovare la morte al volante della De Tomaso gestita da patron Frank, al Gp d'Olanda 1970.

#### Le fitte trame di un destino inquietante

E sentite il resto. A inizio Anni '70 due giovani australiani quasi coetanei sbarcano in Gran Bretagna per correre, ma senza una sterlina in tasca. Il più maturo è Brian McGuire e il più giovane, solo di pochi mesi, risponde al nome di Alan Jones. I due dividono l'affitto di un appartamento spartano assai e non possono immaginare che saranno legati per sempre a Frank Williams, con destini che più opposti non potrebbero essere.

McGuire infatti acquista una Williams Fw04 per correre nella serie Shellsport inglese e nel 1976 a Thruxton coglie a sorpresa la prima vittoria per una vettura Williams di F.1, anche se impegnata in un campionato diverso dal mondiale.

L'anno dopo, il 1977, McGuire tenta di qualificare la ribattezzata McGuire Bm01 al Gp di Gran Bretagna, ma non riesce e trova la morte causa cedimento tecnico nel warm up della gara Shellsport a Brands Hatch, quando la sua ex Williams si schianta contro una postazione dei commissari, uccidendo uno e provocando due feriti gravi.

È lo stesso periodo in cui l'ex coinquilino Alan Jones firma per Frank Williams, al quale darà, nel 1980, il primo titolo iridato. Incredibile: due loser, compagni di stanza poveri e senza speranza, passano alla storia per aver regalato a Frank le gioie



#### MOMENTI CHE SEGNA- NO UN'ESISTENZA

Sopra, lo sfortunato Piers Courage al volante della De Tomaso gestita da Frank Williams in F.1 nel 1970. Nell'altra pagina, il patron insieme al pilota e al tecnico Gian Paolo Dallara. In alto, Senna in azione nel Gp di San Marino 1994, la gara del destino

seminali, così diverse nell'entità e soprattutto nel destino dei rispettivi conduttori-amici.

#### L'incidente di Frank e il caso Senna

Ovvio, poi a complicare tutto e a renderlo esistenzialmente ancora più terribile, ci sono altre cose. Su tutte la tragedia di Ayrton Senna a Imola, il giorno 1° maggio 1994 con una Williams che in gara al Tamburello non funziona come dovrebbe. Cambiando la storia della F.1 e privando per sempre il Circus del campione più amato dell'era moderna.

Eppure, tra senso di profondo disagio e voglia di scrivere un prosieguo diverso di quella storia, Frank mantiene per anni sulle sue monoposto gli adesivi della Fondazione dedicata allo scomparso campione, fino a che ecco che il team ingaggia il nipote di "Beco", nella stagione 2012. Un Senna, all'anagrafe Lalli, figlio di Viviane, sorella di Ayrton, torna in F.1 e finalmente Frank trova un epilo-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



go bello e dolce per quell'epopea mancata, condita altrimenti da infinite tristezze, non ultima quella recente di Adrian Newey che confessa di sentirsi ancora in colpa per ciò che è capitato al campionesimo brasiliano.

### Humus tellurico in casa Williams

Storie forti e travagliatamente vissute costituiscono l'humus tellurico di una squadra per tanti versi speciale e diversa dalle altre. Così tocca il cuore e mette i brividi pensare che un team che ha vinto 9 mondiali Costruttori e 7 titoli piloti concentrati in gran parte nel periodo in cui era gestita da un irriducibile tetraplegico, sta varando l'operazione atta a riportare in F.1 un pilota pronto a superare il peggior handicap fisico mai frapposto per il ritorno ai Gp. In tutto questo c'è qualcosa che va al di là della pura impresa e che profuma di indipendenza antica e

### LA STRANA STORIA DI BRIAN MCGUIRE

Brian McGuire, sopra, a Silverstone nel 1976 nel Memorial Hill, gara non valida per il mondiale di F.1, con questa Fw04 dette nella serie Shellsport la prima vittoria alla Williams in una corsa non iridata. Con tale vettura ribattezzata McGuire Bm01 il pilota morì nel 1977, in un incidente. Al centro, Bruno Senna con Frank nel 2012 e, in alto, Ralf Schumacher scampato al crash nei test di Monza 2003

libertà, di coraggio e mai rinnegata voglia di volere e sapere andare oltre l'ostacolo. Qualcosa che la Williams e il suo jedi Frank fin dalla seconda metà degli Anni '80 hanno sperimentato a fondo, financo sulla loro pelle. E che, da adesso in poi, stanno sublimando ancora. Credendo nelle capacità, nel cuore e nel brain power di Robert Kubica. Cari stupendi sognatori che grazie alla voglia d'aggiustare la vita avete salvato tante altre volte delle storie le quali da brutte son tornate a risplendere, che la forza sia con voi. ●



ESCLUSIVO

IL TECNICO PARMENSE, FIGURA CHIAVE NELLA  
PROGETTAZIONE MERCEDES, SPIEGA CHE LA NUOVA  
F.1 SARÀ UNA LOGICA EVOLUZIONE DEL MODELLO  
VINCENTE NEL 2017. UN NUOVO PROGETTO  
ALL'INSEGNA DELLA STABILITÀ  
MA CON ALCUNI AFFINAMENTI  
IMPORTANTI QUANTO SIGNIFICATIVI...



**Costa** svela  
come sarà la

di Alessandro Gargantini

### L'ITALIANO È IN MERCEDES DALLA FINE DEL 2011

Nel ruolo chiave di Engineer Director, l'italiano Aldo Costa ha l'orgoglio di vedere le sue creature argentee imbattute a livello di titoli nel recente quadriennio turboibrido



**C**i sono molti talenti italiani dietro al poker Mercedes nel Mondiale Formula Uno. Tanti ragazzi, di cui andare certamente fieri, arricchiscono infatti diverse aree cruciali della divisione motorsport del colosso di Stoccarda: dalla ricerca e sviluppo all'analisi dei materiali compositi, piuttosto che esperti nelle mescole e della struttura degli pneumatici. Un aspetto che sta particolarmente a cuore all'Engineer Director Aldo Costa, che dalla fine del 2011 svolge un ruolo chiave nella progettazione delle monoposto che da quattro stagioni consecutive dominano il mondiale e turbano il sonno di tanti tifosi ferrari, che vedono nelle frecce d'argento il punto di riferimento nella corsa all'iride. Certo, quest'anno la Casa di Maranello è stata protagonista di una stagione vissuta costantemente al vertice che l'ha vista avvicinare, e per cinque volte sconfiggere in pista, gli uomini di Toto Wolff. Un balzo in avanti assai rilevante, che ha sorpreso lo stesso manager austriaco e che ha innescato una delle più belle e combattute stagioni dell'ultimo decennio. Con la complicità delle nuove vetture, mostruose nelle loro performance e sempre più fisiche per i piloti, il mondiale appena andato in archivio ha tutte le carte in regola per aprire una fase di riavvicinamento di tanti appassionati alla massima espressione delle corse. E le cifre record fatte segnare da numerosi circuiti, Spa e Monza in primis, confermano quanto quest'anno la Formula 1 abbia scaldato i cuori dei tifosi.

Abbiamo incontrato in esclusiva Aldo Costa, che si è concesso per fare il punto al termine della stagione che gli ha portato il dodicesimo titolo iridato, il quarto consecutivo con i colori Mercedes. Per l'ingegnere parmense, come per tutti i tecnici, queste settimane sono quelle più concitate perché è proprio quando si spengono i motori che le fasi progettuali e di programmazione la fanno da padrone.

- Qual è il segreto della supremazia tecnica Mercedes che dura da quattro anni e che si protrae anche a fronte di rilevanti cambiamenti regolamentari come quelli tra il 2016 e 2017?



# W09

«Penso che tutto sia frutto di un grande progetto, nato diversi anni fa, che si basa su un nucleo di persone che, di base, sono rimaste sempre le medesime. Questo gruppo viene costantemente rinfrescato e rafforzato da nuovi elementi, in modo che ci siano le condizioni per avere un'evoluzione continua. Per quel che concerne il nostro metodo di lavoro, in ogni corsa, o anche in una sessione di prove, ciclicamente emergono degli aspetti che possono essere oggetto di revisione e miglioramento. Il nostro approccio è proprio quello di focalizzarci su questi elementi, che noi chiamiamo debolezze, e risolverli. Ad esempio, alcuni anni fa era emerso qualche problema legato all'affidabilità. Abbiamo di conseguenza allestito delle fasi di verifica e rafforzato alcuni processi in modo che venissero risolti e scongiurati. Ogni maglia della catena deve essere rodada e ben controllata e collaudata».

**- Quali sono gli aspetti regolamentari e tecnici sui quali vi state concentrando in vista del 2018?**

«Fondamentalmente, la macchina sarà la stessa perché il regolamento sarà molto simile. Certo, ci saranno delle modifiche alla monoposto dettate dalle strutture di protezione aggiuntive, con l'arrivo dell'halo, e dall'eliminazione di soluzioni aerodinamiche come gli shark fins. Ma la parte regolamentare sarà sostanzialmente stabile. Dal punto di vista motoristico, dovremo convivere con solo tre power units nel corso della stagione, mentre dagli pneumatici arriveranno le incognite più rilevanti. La Pirelli introdurrà mescole più morbide che incideranno sulla performance e porteranno a strategie di gara diverse, con un numero superiore di soste per il cambio gomme. Si è visto che con gli pneumatici del 2017 su molte piste si poteva fare una sola sosta. Ritengo quindi che le scelte adottate vadano nella direzione giusta».

**- Saranno molto più veloci le macchine del 2018?**

«Certamente andranno più forte. Avremo delle mescole più morbide, con un guadagno sul tempo sul giro. Inoltre, pur a fronte dello stesso regolamento, saremo al secondo anno e sapremo spremere di più dalle monoposto. Non abbiamo ancora raggiunto un asindeto, c'è sicuramente margine di sviluppo dal punto di vista aerodinamico».

**- Nelle corse che hanno seguito la pausa estiva, da Spa in poi, quest'anno siete riusciti a progredire maggiormente rispetto alla Ferrari. Avevate fondamentalmente un maggior potenziale?**

«Non abbiamo fatto cose particolari dopo Budapest. Abbiamo semplicemente seguito il programma di sviluppo pianificato nei mesi precedenti. Inoltre, siamo andati incontro alle piste a noi più favorevoli mantenendo una buona affidabilità. Vi ricorderete che Toto Wolff aveva chiamato la no-

IL NUCLEO DEL TEAM È LO STESSO NATO ANNI FA E I METODI D'APPROCCIO SONO ASSAI COLLAUDATI

ALDO COSTA

”



fotografie LA PRESSE





SUTTON-IMAGES.COM

stra macchina la "diva" perché di non semplice interpretazione per quel che concerne l'utilizzo degli pneumatici. Con la maggiore esperienza, gara dopo gara, siamo anche riusciti a trarre il meglio dalle gomme. Quanto alla Ferrari, così come la Red Bull, ci aspettavamo che sarebbero state insidiose. Alla vigilia però non avevamo la percezione di quale sarebbe stato il competitor più vicino a noi. La discontinuità Red Bull sul finale di stagione reputo sia figlia dell'estrema difficoltà nella gestione delle mescole. Penso abbiano avuto un periodo simile alla nostra nelle prima fase della stagione».

**- L'anno scorso di questi temi l'addio di Nico Rosberg era stato uno shock per tutti. Avete trovato in Valtteri Bottas un ottimo rimpiazzo. Che bilancio puoi fare del line-up di quest'anno?**

«Valtteri e Lewis hanno costituito un'accoppiata molto affiatata. D'altro canto, la storia di Hamilton e Rosberg la conosciamo molto bene. Sono stati amici sin dai tempi del kart, ma anche acerrimi nemici. Hanno vissuto in eterna competizione per tutta la vita. Valtteri si è presentato molto bene, ben disposto a imparare e collaborare. Ne è scaturita così una coppia molto forte, con un Hamilton in palla come non mai. Come dice Toto, quest'anno abbiamo davvero visto la più bella e matura versione del pilota inglese da quando sia fuori che dentro la macchina. Anche i tre punti che Lewis ha lasciato a Valtteri a Budapest, quando ha restituito la posizione, sono il linea con la nostra filosofia ed hanno cementato il loro rapporto e l'armonia della squadra. La paro-

la ha un valore, e mantenerla è fondamentale. La scelta di Lewis possiamo davvero dire che abbia davvero pagato».

**- Dopo Rosberg, anche Hamilton spesso parla di ritiro e di cosa lo spinge a restare in Formula Uno. L'anno scorso avevi intuito da come Nico ispezionava il nuovo volante che c'era qualcosa che non andava. E dopo un giorno, Nico ha comunicato il suo ritiro. Avete già mostrato il nuovo volante a Hamilton?**

«Sì, e vi posso garantire che negli occhi di Lewis ho visto la stessa luce e la stessa determinazione. Mi è parso bello carico per l'anno prossimo, non ho visto nessun calo di tensione».

**- Vivi, ad Oxford, a cinquecento metri di distanza da Toto Wolff, col quale hai un rapporto ben cementato che vi ha portato anche a disputare insieme la Mille Miglia nel 2017. È vero che al volante**

**era troppo spericolato e, da buon navigatore, gli annunciavi anche dei tornanti che non esistevano per farlo frenare?**

«Sì. È vero, e lui mi diceva che pioveva quando guidavo io per farmi alzare il piede! Ci siamo davvero divertiti, alternandoci al volante e nel ruolo di navigatore. Entrambi amiamo guidare e non ci piace lasciare il volante a nessun altro.

**HO GUIDATO NELLA MILLE MIGLIA STORICA CON WOLFF SPAVENTATO PER QUANTO STAVO TIRANDO!**

**ALDO COSTA**



#### **QUARTO ANNO TRIONFALE PER LA MERCEDES**

**Aldo Costa ha vissuto una stagione intensa, ma alla fine di nuovo vincente con la Mercedes. Eccolo, sotto, in compagnia di Toto Wolff e, nell'altra pagina, sul podio in Cina col vittorioso Hamilton, Verstappen e Vettel. Più in basso, è con Lewis. Sopra, Bottas al volante della stupenda W08, frutto dell'ingegno del tecnico italiano**

SUTTON-IMAGES.COM



ESCLUSIVO

# Hamilton

## selfie made man

RITRATTO INCONSUETO DEL QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO CHE PARLA DELLE CORSE MA SOPRATTUTTO DI SE STESSO. E DI QUANTO È BELLO E DIFFICILE ESSERE SEMPRE IN VIAGGIO

di [Eric Johnson](#)

QUELLA CHE  
È APPENA FINITA  
È STATA UNA DELLE  
STAGIONI PIÙ  
IMPEGNATIVE  
IN CARRIERA

LEWIS HAMILTON

”



**L**2017 è stato un anno titanico per Lewis Hamilton e per la Mercedes. Partito dai trionfi in Formula Renault inglese, nella Formula 3 Euroseries e poi nella Gp2 2006, Hamilton ha conquistato il quarto titolo in F.1 con la Mercedes, inserendo il suo nome nell'élite assoluta del motorsport. Accanto a leggende che rispondono ai nomi di Juan Manuel Fangio, Michael Schumacher, Alain Prost e Sebastian Vettel.

Nel conclusivo Gp di Abu Dhabi a Yas Marina, il pilota delle frecce d'argento ha posto l'attenzione su una stagione nella quale ha combattuto come sempre molto duramente per mantenere la W08 numero 44 al vertice, respingendo gli attacchi degli avversari. Così facendo, Lewis ha vinto un campionato che il pilota britannico ha definito "speciale".

**- Conquistando questo alloro iridato sei diventato un quattro volte Campione del Mondo. Perché lo hai definito speciale, unico, rispetto agli altri tre**

**NON PENSO CHE UN RECORD DEFINISCA QUANTO SEI BRAVO: I RECORD SONO FATTI PER ESSERE BATTUTI**

**LEWIS HAMILTON**

”



**TUTTO RUOTA INTORNO A LUI**

**Il team Mercedes adorante e festante si stringe intorno al suo campione: Lewis Hamilton**

**titoli che hai conquistato in passato?**

*«Penso che siano tutti unici alla loro maniera. Credo che quest'anno il fatto di aver lottato contro la Ferrari e un quattro volte Campione del Mondo come Sebastian Vettel abbia reso il tutto davvero speciale. È stato così bello vincere!».*

**- Su diversi media abbiamo letto che Toto Wolff, così come virtualmente l'intera Mercedes, avrebbe definito il 2017 come il tuo anno migliore, sostenendo di non averti mai visto così concentrato durante una stagione per raggiungere l'obiettivo finale. Tu che cosa ne pensi?**

*«Non saprei... Non ricordo bene gli altri anni. Ricordo solo cos'è successo nelle ultime settimane! Però penso di poter affermare che si è trattata di una delle stagioni che ha richiesto più concentrazione nella mia carriera, questo sì».*

**- Quattro titoli in Formula Uno alla tua età sembrano un record difficile da eguagliare. Ti colpisce questo aspetto?**

*«In effetti è incredibile. Davvero. Non credo di aver ancora realizzato effettivamente il tutto. Quando ho conquistato il titolo non capivo se lo avevo vinto davvero o meno ma ricordo che dicevo ad un mio amico: "Ci credi che sono quattro volte Campione del Mondo?". Devo tornare un po' indietro per ricordare quando parlavamo di questa possibilità».*

**- Quanto sono importanti per te i record e i numeri in carriera? Per alcuni piloti che hanno fatto la storia essi sono sempre stati molto significativi. Per altri, invece, non lo sono mai stati. Tu come la vedi al riguardo?**

*«Non mi sono mai concentrato troppo necessariamente sui numeri e i record. Ogni tanto realizzo un primato del quale non ero a conoscenza e nel frattempo la gente ne parla. Ritengo sia davvero meticoloso quando le persone evidenziano questi aspetti. Non mi condizionano, penso. Amo semplicemente guidare. Mi piace affrontare le sfide ogni giorno e se ottengo un record, beh, questo è... cool. Nel caso non succeda, però, non ne faccio certo un dramma».*

**- Tenendo conto di tutto quello che è stato detto, c'è un particolare record o una statistica che senti di dover far tua?**

*«Io non penso che un record definisca chi sei o quanto sei bravo. I record sono fatti per essere infranti. Anche se dovessi ritirarmi e non avessi ottenuto il record, questo non significherebbe al contempo che sono o non sono il più grande. Pensare di dover guidare per vent'anni per essere il più grande di tutti sarebbe solo una convinzione decisamente errata».*

**- Nella considerazione comune, Valtteri Bottas è un pilota e una persona davvero valida da avere come compagno di squadra. Non solo per il vostro bene, ma anche per tutta la squadra. Che cosa pensi al riguardo?**

*«È davvero un ottimo compagno di squadra e ha un'influenza positiva sul team. Ha un'etica del lavoro gnotevole, è sempre positivo ed è una persona meravigliosa. Valtteri ha davvero un grande cuore. Entrambi siamo concordi nel dire che se non si è fatto abbastanza si deve semplicemente lavorare più duramente. Tra noi non ci sono certi giochetti psi-  
→*



SUTTON-IMAGES.COM

cologici o di altra natura e non ci mettiamo pressioni extra o cose di questo genere».

**- Quanto ti motiverà questo aspetto per il prossimo Campionato?**

«Non ho ancora speso tempo su questo aspetto e non ne ho idea al momento».

**- Quali piloti team insidieranno te, Bottas e il dominio dimostrato dalla Mercedes durante gli ultimi quattro anni?**

«Penso che Red Bull probabilmente compirà un passo avanti il prossimo anno, come peraltro ha già dimostrato di poter fare nella seconda metà di questo campionato. E la Ferrari nel 2018 sarà al vertice, pronta a combattere».

**- Quali sono le corse e le location che preferisci e per quale motivo?**

«Ce ne sono alcune che in particolare mi piacciono molto. Monaco è sempre fantastica. Direi proprio Monaco e poi Montréal e Austin. In realtà, ce ne sono parecchie località che mi piacciono ma quelle che ho citato sono i posti dove davvero mi diverto».

**- Tuo fratello Nicolas è spesso con te, per supportarti. È bello avere tuo fratello accanto durante i Gran Premi?**

«Sì, è sempre bello quando la famiglia viene a supportarti, specialmente prima di ottenere il successo. È davvero grandioso avere mio fratello vicino».

**- Che cosa hai pianificato di fare durante l'off-season?**

«Attualmente non ho prenotato alcuna vacanza sino al 23 dicembre. Tornerò a lavoro ed inizierò ad allenarmi per essere pronto ad affrontare la prossima stagione».

**- Ci sono milioni e milioni di fan di Lewis Hamilton in giro per il mondo. Forse alcuni sono tuoi estimatori in virtù del fatto che sei un quattro volte iridato ma forse altri di loro ti supportano perché ti poni come un pilota sincero e che appare genuinamente ed ama fare quello che fa. Tu che cosa ne pensi?**

«Non sono sicuro di amare viaggiare per il mondo. Molto onestamente, non vedo l'ora che arrivi il giorno in cui non dovrò salire su degli aerei. La parte



COLOMBO

migliore dell'anno è la fine della stagione, in dicembre, quando finalmente sono a casa mia per qualche settimana. Ad ogni modo, per me viaggiare al momento è una necessità. Nel mondo in cui viviamo oggi è difficile fare altrimenti, perché ormai è già stato fatto tutto. Emergere e realizzare qualcosa di diverso, di unico e fuori dagli schemi, non è affatto semplice. Fortunatamente o sfortunatamente, stando allo stato attuale delle cose, viaggio molto in luoghi differenti. Traggo piacere nel visitare luoghi differenti e nel conoscere culture diverse di Paesi diversi: tutto questo è semplicemente fantastico! Al contempo, però, non posso dire di amare altri aspetti dell'essere molto spesso in viaggio. Perché, ovviamente, sei sempre stanco e senti la mancanza dei tuoi amici. Devi trovare un equilibrio e mantenerlo, cosa che attualmente non mi riesce ancora benissimo (ride)».

**- Puyoi dirci quali sono i tuoi tre film preferiti, spaziando attraverso ogni epoca?**

«I miei film preferiti? Quattro sottozero, il principe cerca moglie e una poltrona per due».

**- Ultima domanda: quali alter forme di motorsport ammiri?**

«In generale, direi solamente la Moto Gp». ●

**ONESTAMENTE: NON VEDO L'ORA CHE ARRIVI IL GIORNO IN CUI NON DOVRÒ PIÙ PRENDERE DEGLI AEREI**

LEWIS HAMILTON



SUV VOW



## NUOVO COMPACT SUV CITROËN C3 AIRCROSS

Più Spazio, Più Versatilità  
#EndlessPossibilities

Tetto panoramico apribile  
Sedili posteriori scorrevoli  
85 combinazioni di colore  
Citroën Advanced Comfort®  
12 sistemi di aiuto alla guida  
Ampio bagagliaio fino a 520 l  
Grip Control con Hill Assist Descent

SCOPRILA NEI NOSTRI SHOWROOM

   [citroen.it](http://citroen.it)

INSPIRED  
BY YOU

CITROËN preferisce **TOTAL** Consumo su percorso misto: Citroën C3 Aircross PureTech 110 S&S EAT6 5,6 l/100 Km. Emissioni di CO<sub>2</sub> su percorso misto: Citroën C3 Aircross PureTech 110 S&S EAT6 126 g/Km. Le immagini sono inserite a titolo informativo.



**LAMPI ROSSI  
AD ABU DHABI**

Vettel allo specchio  
nella corsia box  
di Yas Marina.  
I test che hanno  
ufficialmente chiuso  
l'attività 2017 hanno  
visto il tedesco  
(e il suo compagno  
di squadra Raikkonen)  
al vertice dei tempi

DUE FERRARI DAVANTI A TUTTI  
NEI TEST POST GP AD ABU DHABI  
CON LE PIRELLI 2018

# Chiusura coi



di Massimo Costa

**A**BU DHABI - È stato un week-end lungo l'ultimo della stagione. Stancante per gli uomini dei team e per i piloti. La Ferrari ha concluso il 2017 con l'amaro in bocca per il mondiale perso ma almeno una pur piccolissima soddisfazione se l'è presa nei test di Abu Dhabi, dove prima con Kimi Raikkonen poi con Sebastian Vettel è stata davanti a tutti. Un risultato importante non dal punto di vista tecnico - la batosta presa nel Gran Premio delle Mercedes faceva ancora male - ma per l'impegno messo in pista dai piloti. Raikkonen ha lavorato molto bene coprendo la distanza di 99 giri e a renderlo sereno, la presenza costante della moglie e con i figli, presenti nel paddock.

Anche Vettel aveva la sua dolce metà a Yas Marina ma in pista non s'è vista. Sempre molto riservato il tedesco. Raikkonen ha promosso le Ultrasoft e le Hypersoft della Pirelli versione 2018 rimanendo sorpreso dal grip: «Sono veramente molto veloci ed hanno una grande aderenza» ha detto, sintetico come sempre. Più loquace Vettel, che al termine di una seconda giornata piuttosto piena (117 tornate) si è concesso alla stampa con tranquillità. Anche lui ha speso buone parole per gli pneumatici provati: «La Hypersoft è un gran passo in avanti e consente di andare molto veloci. Siamo finiti primi in classifica, anche se non era questa la cosa importante, ma raccogliere il maggior numero di dati per il prossimo anno. Era anche la mia ultima volta al volante della SF70H, una macchina che mi ha dato belle soddisfazioni, ma credo che la prossima che costruiremo sarà ancora più forte. E per esserlo non ci concederemo vacanze, ogni giorno sarà prezioso per cercare di ripeterci nel duello con la Mercedes». Sulla gestione delle gomme durante la stagione 2017, Vettel ha commentato: «A volte è andata bene, abbiamo impostato delle belle gare, ma è anche vero che ci sono state delle corse meno positive accusando un degrado notevole. Per l'anno prossimo si ricomincerà da zero perché avremo una aerodinamica migliore, il peso cambierà anche se di poco e saranno fondamentali le due sessioni di test pre campionato a Barcellona».

Le prove di Yas Marina sono state anche le ultime per quanto riguarda le monoposto di F1 tradizionali. Ricordiamocene... perché dal 2018 entrerà in campo l'Halo. Non piace a nessuno, come il nuovo marchio della F1, ma è il prezzo da pagare per consentire un ulteriore passo in avanti per la sicurezza dei piloti. Ma ci sarà per davvero l'Halo si chiedeva qualcuno nel paddock, vanamente speranzoso che le monoposto non subiranno lo sfregio voluto dalla FIA. Invece, accadrà e Vettel ha detto la sua: «Non è che sia impaziente di vederlo ma sarà parte del gioco e dovremo abituarci. Non abbiamo fatto molti giri con l'Halo e non posso dare un giudizio completo. Ma sono convinto che dovranno cambiare alcune cose, come le luci del semaforo per la partenza, che immagino non saranno ben visibili, e anche quelle che adottiamo per il pit-stop. Vedremo nei test di Barcellona quali aspetti emergeranno, certo che è una bella novità per le formule avere qualcosa davanti al casco». ●

COLOMBO



# Leclerc & i nuovi che av...

**A**BU DHABI - Sono stati sei i piloti a non aver mai partecipato a un Gran Premio che hanno preso parte alla due giorni di test collettivi organizzati dalla Pirelli sul circuito Yas Marina: Sean Gelael, Charles Leclerc, Nikita Mazepin, Lando Norris, Sergey Sirotkin e il non più giovanissimo Oliver Turvey. Per loro, una esperienza non indifferente perché hanno dovuto provare le nuove mescole 2018 realizzate del costruttore italiano di pneumatici. Un lavoro di sensibilità e di responsabilità che hanno affrontato con grande serietà ricevendo tutti note positivi dai loro ingegneri.

#### Leclerc sotto i riflettori fa il maratoneta

Charles Leclerc ha vissuto giornate piuttosto intense ad Abu Dhabi. Due gare di Formula 2 grintosissime che lo hanno visto secondo e primo, il miglior modo per concludere una stagione da urlo che lo ha decretato campione a Jerez, con una prova di anticipo. Festeggiato come una star nella premiazione di fine anno che F2/Gp3 organizzano la serata della domenica nella grande terrazza che sovrasta la sala stampa, lo Junior del Ferrari Driver Academy Leclerc ha avuto una giornata di riposo per recuperare

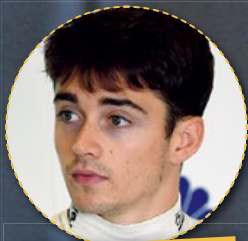
**L'ORGOGGIO FDA  
NUOVA PUNTA  
ALFA-Sauber  
ERA IL ROOKIE  
PIU' ATTESO  
NELLE PROVE  
CHE HANNO  
VISTO IN PISTA  
ALTRI 5 PILOTI  
MAI AL VIA  
DI UN GP: NORRIS  
GELAE, MAZEPIN  
E IL NON PIU'  
GIOVANE TURVEY**

di Massimo Costa

le fatiche del weekend, poi si è tuffato nel paddock F1 per seguire i test Sauber e del team di Maranello della prima giornata. Solo 24 ore dopo, è salito sulla monoposto utilizzata da Ericsson il martedì e instancabile ha macinato 149 giri pari a 850 km, nessuno come lui a Yas Marina, quasi tre Gran Premi in un'unica seduta di test. Il suo miglior crono, con le Hypersoft, è stato di 1'40"666, un secondo inferiore a quello firmato dallo svedese. Leclerc ha convinto, non c'è che dire, creando ulteriori certezze per quanto riguarda il suo passaggio in Sauber per la prossima stagione. Del resto, non si potrebbe interrompere il suo ruolino di marcia inarrestabile del cambiare categoria ogni anno: 2014 F.Renault 2.0, 2015 Fia F3, 2016 Gp3, 2017 F.2, 2018... F.1. E con i campionati di Gp3 e F.2 vinti. Mai il Principato di Monaco si era ritrovato un pilota così vincente e prossimo a debuttare nel Mondiale F1. Prima di Leclerc, Monte-Carlo aveva accompagnato nel Mondiael Louis Chiron negli anni Cinquanta e Olivier Beretta negli anni Novanta.

#### Gelael, riecco l'indonesiano di Toro Rosso

Sean Gelael, nel corso della prima giornata, ha gui-



Charles **Leclerc**



Sean **Gelael**

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Nikita **Mazepin**

nzano

dato la Toro Rosso-Renault. L'indonesiano alto come un giocatore di basket, ha totalizzato 117 giri ottenendo il miglior tempo in 1'41"248 con le Hypersoft. Decima prestazione di martedì 28 novembre, Gelael è stato più rapido della Sauber-Ferrari di Marcus Ericsson e della McLaren-Honda laboratorio Pirelli di Turvey. La Toro Rosso è però parsa piuttosto lontana dalle prestazioni velocistiche dei rivali tanto che si è pensato sia stata adottata una "politica" di salvaguardia delle power unit per portare a termine il lavoro previsto nel migliore dei modi. Tesi che potrebbe trovare conferma dai tempi siglati dai piloti ufficiali del team faentino, Pierre Gasly (1'44"827) e Brendon Hartley (1'43"345). Un divario notevole rispetto a Gelael, ma giustificato dall'impiego di gomme Supersoft per il neozelandese e Soft per il francese. In ogni caso, anche se avessero utilizzato le Hypersoft, non avrebbero certo abbassato il loro limite di 3-4 secondi. Per quanto riguarda Gelael, il 21enne di Giacarta pur non essendo un pilota del programma Junior Red Bull, ha potuto farsi una discreta esperienza con la Toro Rosso. A sostenerlo, l'impegno economico profuso dalla famiglia, leggi sponsor Kfc, che sap-



Nikita **Mazepin**

#### GELAEI ANCORA CON TORO ROSSO

Anche se per il Circus sono "piedicolci", Mazepin e Gelael avevano già girato rispettivamente per Force India e Toro Rosso, così a Abu Dhabi hanno incamerato ancor più esperienza. Nell'altra pagina, Leclerc al volante della Sauber

priamo essere assai generosa avendo finanziato l'intera carriera di Antonio Giovinazzi ed avere aiutato altri piloti tra Formula 3, Gp3 e Formula 2. Nel 2018, Gelael correrà per il terzo anno in F.2 e lo farà con la Prema. Il suo compagno, Nyck De Vries, sarà completamente supportato da Kfc. Un vero benefattore Ricardo Gelael, padre di Sean, il quale nel corso del 2017 ha potuto guidare la vettura progettata da James Key nelle Fp1 dei Gp di Singapore, Malesia, Usa e Messico oltre che (per una giornata) nei test di Sakhir, Budapest e Yas Marina per un totale di 1.514 km.

#### Mazepin, l'habitué dei test collettivi

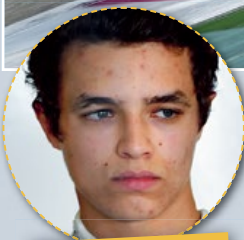
Nikita Mazepin è ormai un habitué delle sessioni dei test collettivi F.1. A soli 18 anni, il russo che nel 2018 correrà in Gp3 col team Art, ha girato il volante della Force India-Mercedes nei due giorni di prove a Budapest e nella prima giornata di Yas Marina. Nel 2016, invece, lo si era visto a Silverstone sempre con la Force India. In totale ha finora percorso 1548 km con una F.1 nei due anni lavorando anche al simulatore. Mazepin ad Abu Dhabi, circuito sul quale non ha mai gareggiato, è passato davanti ai

## BABY TEST A ABU DHABI

box per 90 volte segnando come miglior tempo 1'39"959 con le Hypersoft. Per fare un raffronto, il giorno seguente Esteban Ocon con le Supersoft ha ottenuto 1'39"148 al mattino e Sergio Perez, anch'egli con le Supersoft, 1'38"818 nel pomeriggio. Mazepin è al terzo anno di formule avendo corso in F.Renault nel 2015 e poi avendo svolto due anni nel Fia F3, salendo sul podio tre volte nel 2017 grazie a due secondi e un terzo posto. Nel 2018 continueremo a vederlo al volante della Force India in occasione dei test collettivi.

### Norris prosegue l'apprendistato in McLaren

Lando Norris, fresco campione FIA F3, dopo l'exploit dei test F1 di Budapest con la McLaren-Honda durante i quali, grazie all'impiego di ben nove treni di gomme Ultrasoft, aveva scalato prepotentemente la classifica, ad Abu Dhabi è stato chiamato dal team di Woking per svolgere un lavoro oscuro. Il 18enne Norris, che correrà in F2 con Carlin ed è tester e riserva McLaren, ha infatti guidato la vettura laboratorio della Pirelli. La McLaren è stato l'unico team a schierare nei test due monoposto in quanto la Pirelli, d'accordo con il team inglese, aveva cancellato il test previsto dopo il Gp del Brasile sul circuito di San Paolo per motivi di sicurezza. Non dovuti a problemi legati strettamente al motorsport, ma perché fuori dai cancelli dell'autodromo si rischiava continuamente di venire rapinati. E rimanere nella città brasiliana come unico team era stato considerato eccessivamente rischioso. Così, Pirelli ha trasformato la Mcl32 nel proprio laboratorio a Yas Marina. Il pilota praticamente si ritrova a guidare al buio gomme non marchiate e di cui deve fornire il proprio responso. Si tratta di pneumatici che magari in futuro non saranno neanche impiegati, con mescole particolari, ma che servono agli ingegneri per fare le proprie valutazioni. Norris ha percorso 118 giri con un miglior tempo di 1'41"714. La McLaren laboratorio, il giorno precedente era stata guidata da Turvey, 30 anni, esperto pilota britannico da anni legato alla McLaren. Turvey non si aspettava di essere chiamato per questo test e si è precipitato ad Abu Dhabi mentre era sulla via per Hong Kong dove lo scorso weekend ha disputato le prime due gare del campionato Formula E per il team NIO, compagno di squadra del nostro Luca Filippi.



Lando Norris



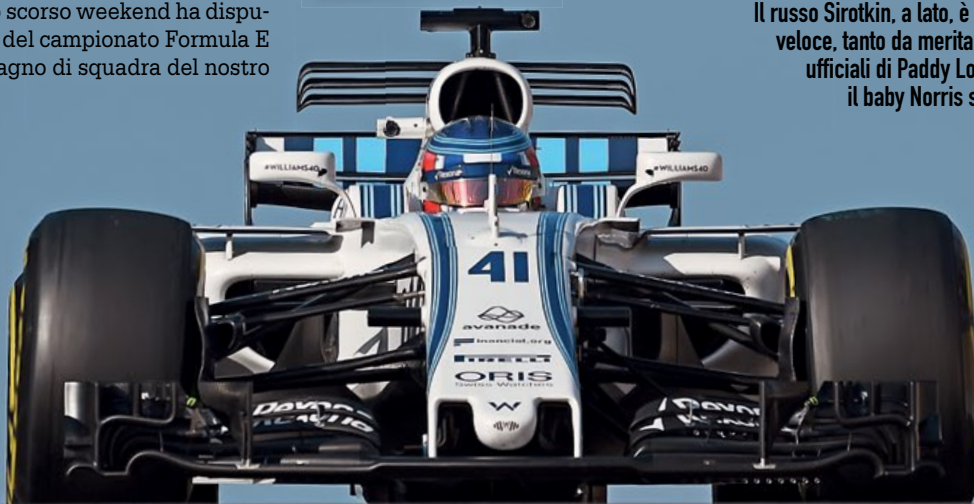
Sergey Sirotkin

### Sirotkin molto convincente

Sergey Sirotkin ha messo in imbarazzo il team Williams, ma non in senso negativo. Il russo ha convinto, e non poco, nelle poche ore in cui ha avuto in mano la Fw40, tra l'altro per la prima volta. Sirotkin ha girato il giorno due, ma verso le 15.30 (le prove si concludevano alle 18) è sceso dalla monoposto per lasciare spazio a Robert Kubica. Nei suoi 86 giri percorsi, il ragazzo di Mosca ha ottenuto il proprio miglior tempo di 1'39"947 con gomme soft. Basti pensare che il giorno prima, Lance Stroll con le Hypersoft e una macchina che ha guidato per una stagione intera, è stato appena 4 decimi più veloce (1'39"580) e Kubica ha concluso con le Hypersoft in 1'39"485. Considerando che tra la gomma Soft e la Hypersoft ci passano la Supersoft e la Ultrasoft, si può capire come il crono siglato da Sirotkin sia stato veramente speciale tanto che Paddy Lowe si è sentito in dovere di elogiarlo pubblicamente. Il russo negli ultimi due anni ha lavorato non poco per la Renault sia con la vettura 2012 sia con la Rs17, però alla fine non lo ha preso in considerazione. Sirotkin era stato anche in orbita Sauber nel 2014. Con il test Williams, supportato dalla Smp Racing, il 22enne di Mosca si è giocato tutto ed ha convinto parecchio. ●

### SIROTKIN ELOGIATO DA LOWE

Il russo Sirotkin, a lato, è stato molto veloce, tanto da meritarsi gli elogi ufficiali di Paddy Lowe. In alto, il baby Norris su McLaren





Il responsabile del programma F.1 Mario Isola può essere soddisfatto dei primi riscontri delle Pirelli per il 2018



SUTTON-IMAGES.COM

COLOMBO

# Pirelli alza il tiro

**NELLE PAROLE DI HAMILTON IL PIÙ BEL PREMIO: «LE NUOVE HYPERSOFT SONO LE MIGLIORI GOMME DELLA CASA PER LA F.1»**

**ABU DHABI** - Il complimento più bello è arrivato dal quattro volte campione del mondo Lewis Hamilton: «È stato positivo poter conoscere le gomme Pirelli del 2018 subito alla fine della stagione e in questi test che si sono rivelati molto importanti. Da una mia prima impressione, le nuove Hypersoft sono i migliori pneumatici che la Pirelli abbia mai prodotto da quando è tornata in F.1. Per le altre mescole, direi che sono ancora un po' troppo dure per i miei gusti, ma ci stiamo muovendo verso la giusta direzione per trovare il corretto bilanciamento della vettura. È stata molto utile questa mia ultima giornata con la W08, ma ora è giunto il momento di prendermi una bella pausa».

Se non è una benedizione questa, poco ci manca. A Hamilton si è poi aggiunto Sebastian Vettel: «Gli pneumatici che ho provato mi sono parsi piuttosto consistenti. L'Hypersoft consente di essere molto veloci nel giro secco ed ha un degrado più accentuato, ma non è male. È stato un test utile per noi, siamo riusciti a svolgere molti giri ricavando un buon numero di dati che andranno analizzati». Insomma, la Hypersoft è piaciuta ai due principali protagonisti del mondiale, ma non solo. Tutti i pilo-

ti che nei due giorni di test che la Pirelli ha organizzato proprio per iniziare una prima valutazione delle nuove gomme, sono scesi in pista per "sentire" le reazioni delle loro monoposto, hanno espresso pareri favorevoli sulle varie mescole versione 2018. Secondo indiscrezioni, la Hypersoft sarebbe non un solo step oltre la Ultrasoft, ma ben due, come se dopo la Ultra vi fosse un'altra tipologia di mescola prima di arrivare alla Hypersoft. Un notevole passo in avanti e che permetterà ai piloti di spingere a fondo in occasione delle qualifiche. Sono ben sette le tipologie di pneumatici che saranno selezionate per il 2018. Si comincia con le inedite Superhard, con la banda color arancione, si passa alle Hard (azzurre), alle Medium (bianche), alle Soft (gialle), alle Supersoft (rosse), alle Ultrasoft (viola) e alle Hypersoft (rosa). Alcuni si chiedono perché così tanti compound quando poi nei Gran Premi ne vengono concessi un paio, ma si vuole essere pronti a ogni evenienza. Anche se per il pubblico, già confuso da regolamenti e penalità inflitte ai piloti sempre poco comprensibili, occorrerà iscriversi a un corso accelerato prima del Gp di Melbourne del prossimo anno per memorizzare i vari colori, speran-

do poi di non essere... daltonici. E per fortuna che non siamo nell'era della televisione in bianco e nero. Scherzi a parte, la Pirelli ha prodotto uno sforzo enorme mostrandosi sempre all'avanguardia in un ambito certamente non semplice come quello della F.1. Per questo il pollice alto arrivato da piloti come Hamilton e Vettel ha riempito di orgoglio lo staff del costruttore italiano e anche permesso di tirare un bel sospiro di sollievo. Mario Isola, responsabile Pirelli per il motorsport, ha commentato: «Abbiamo chiuso una stagione 2017 da record con gli pneumatici più larghi del 25 per cento e con tempi cronometrici che sono stati i più veloci mai visti in F.1. Ad Abu Dhabi, nelle due giornate di test, le squadre hanno potuto provare per la prima volta le gomme del 2018. Ognuna aveva a disposizione 20 set di cui 12 scelti dalla Pirelli con una selezione di pneumatici 2018 più alcuni set 2017 per permettere un confronto, mentre gli altri otto sono stati liberamente preferiti dai team stessi. In totale, ventitre piloti hanno affrontato il test e alcuni di essi hanno svolto dei long-run. Per le caratteristiche del circuito di Yas Marina, abbiamo messo a disposizione le mescole che andavano dalla Medium alla nuova Hypersoft. E devo dire che da tutti i piloti impegnati, abbiamo ricevuto positivi riscontri. La nuova gomma rosa, Hypersoft, soddisfa le nostre aspettative iniziali, con tempi che sono di circa un secondo al giro più veloci rispetto alle Ultrasoft, ma questi dati dovranno essere confermati anche su altri tipi di tracciati. Tutti gli pneumatici del 2018 sono uno step più morbidi rispetto agli equivalenti impiegati questa stagione ed è quanto ci avevano richiesto le squadre. Il prossimo test sarà il primo collettivo per la F.1 che si terrà a Barcellona dal 26 febbraio all'1 marzo». **Massimo Costa**



# Casco bene se voto vintage

**VOLETE METTERE IL FASCINO E LA CHIAREZZA IDENTIFICATIVA DELLE CALOTTE DI UN TEMPO SULLE ANONIME MITRAGLIATE DI COLORE DI QUELLE ATTUALI?!**

**P**iù volte, con il mio caro amico e compagno di viaggio Pino Allievi, ci siamo chiesti come mai i piloti da Grand Prix, quasi tutti, abbiamo abbandonato l'idea di portare in corsa il proprio casco al pari di un elmo. Vale a dire con esposte le insegne, identificabili, raffinate, immutabili di un "casato", di una appartenenza. Tutta roba che questa moda - mutuata dal motomondiale viene da dire - ha travolto, offrendo disegni confusi, indistinguibili, belli solo se visti al microscopio. Il tutto aggravato dalla mania di assecondare gli sponsor. Un disastro. E un peccato perché il casco, da sempre, anima la fantasia dei giovanissimi, determina una scelta di campo, una riconoscibilità affettiva. Tanto è vero che ciascuno appassionato porta nella memoria e nel cuore qualche casco e dunque qualche campione. Addirittura qualche campione come conseguenza di un particolare, bellissimo casco. Roba da disegnare con pennarelli e matite colorate sul diario, da sognare immaginando di volare nel vento a immagine e somiglianza del proprio beniamino. Mi viene da suggerire al Direttore di Autosprint proprio qui e ora, di organizzare una votazione popolare. Lettori che indicano i tre o i cinque caschi preferiti della storia. Il casco vincitore potrebbe generare una replica - magari con la collaborazione di una azienda costruttrice - da destinare a qualche votante sorvegliato, a chiunque volesse acquistare, via Autosprint, ad un prezzo speciale.

Se a votare fossi io, beh, avrei solo qualche imbarazzo. Perché mi viene in mente l'eleganza assoluta del casco di Graham Hill, blu notte con i remi bianchi stilizzati (ripreso da Damon, con qualche pecetta di troppo); la curiosa, bellissima grafica del casco di Wilson Fittipaldi: gocce gialle su fondo verde scuro, con riga sottile gialla e bassa; il casco essenziale, magnifico di Jacky Ickx, blu scuro con righe bianche (simile a quello di Ronnie Peterson in blu e giallo, colori ripresi da Michele Alboreto); lo strepitoso casco di Jackye Stewart, bianco con tartan scozzese circolare; l'inconfondibile disegno del casco di Alesi, bianco (poi in versione metallizzata) con fregi neri e rossi, in omaggio ad Elio de Angelis. Il giallo verde e blu di Ayrton, beh, come dimenticare? Ma anche altri, mai scordati. Per esempio. James Hunt. Nero, con nome in bianco e tre brevi linee - blu, rossa e gialla. La freccia gialla su campo blu di Carlos Pace; la semplicità raffinata di Chris Amon, bianco e rosso su bianco; quella di Francois Cevert, con un filo di giallo nel tricolore francese;

fotografie COLOMBO





SUTTON-IMAGES.COM



**COLORI SEMPLICI CHE HANNO FATTO LA STORIA**

Sopra Hill e Rindt, sotto il casco di Alesi, a lato Ricciardo, in alto Senna e nell'altra pagina Stewart. In basso Ocon: quando la calotta ha anonimamente la livrea del team...

l'elaboratissimo, modernissimo disegno che stava sul casco di Ignazio Giunti: l'aquila laziale stilizzata in rosso bianco e nero su fondo verde scurissimo. E poi il rosso e blu di Gilles che a me ricorda sempre i tratti del casco di Patrick Dapailler. Il casco del primo Schumy, poi invaso da troppo rosso.

Ah, che meraviglie, che immagini indimenticabili. Adesso? Adesso spero che Vettel non cambi il suo elmo bianco con righe germaniche, dopo aver cambiato troppo, in continuazione. Spero che Alonso ribadisca il gallo e blu delle Asturie, ultimamente molto confuso; che Hamilton si decida per un colore e stop. Mentre non vedremo più il casco, bellissimo, di Felipe Massa, rimasto in pista a lungo come un vero stemma, multicolore, brasilianissimo e moderno. Lo so, ne sto dimenticando altri, ma che importa? Ciascuno avrà una sequenza propria, i caschi del cuore. Che sono un bellissimo segno tipico delle corse, qualcosa che andrebbe trattato con un rispetto più marcato.

Si, sì, mi rendo conto: questi possono sembrare discorsi da vecchio romanzonico. Però, mentre andiamo verso l'inverno, sarebbe bello dedicare il letargo ad un ritorno alle origini che sa di evoluzione. Sperando di dimenticare in fretta il rosa identico per i due della Force India; quei ghirigori che confondono Ricciardo con Verstappen; Pinco con Pallino. Un po' di bon ton, ecco. Perché non è mica vero che sia sempre il nuovo ad avanzare. Soprattutto quando serve uno stile, una precisa, inconfondibile personalità. ●





# Virtuale

## per nulla banale

LA SCOPERTA DIRETTA DELLA PRIMA E STORICA FINALE DI F.1 ESPORTS RIVELA UNA NUOVA FRONTIERA DI COMPETIZIONI CHE VANTA CARATTERISTICHE INTERESSANTI QUANTO ORIGINALI

Oggi sarò un po' provocatorio per vedere se può esserci una soluzione a quello che è un punto di non ritorno, ossia la F.1 schiava degli ingegneri. Tutto inizia dall'essere rimasto positivamente shockato dalle reazioni innescate dalla prima storica finale mondiale di F.1 Esports. Di partenza non sapevamo bene cosa aspettarci. Avevamo davanti una maratona tv di tre ore, tra lunghi studi degli organizzatori e due gare, ma alla fine, con Matteo Bobbi, compagno di commento, ci siamo detti, ma come è già tutto finito? In effetti ci siamo divertiti, non solo a commentare qualcosa di nuovo e diverso, nel concetto, meno nelle immagini molto simili, se non addirittura migliori, a quelle reali, ma anche a scoprire i giovani protagonisti di questo primo campionato. Tutto il virtuale ha rispecchiato la realtà con tanto di proteste tra piloti, veementi reazioni per contatti e azioni al limite e poi verdetto atteso a lungo, prima che i commissari si pronunciassero... Beh quindi cosa cambia? Beh di fatto in gara 2 abbiamo avuto due McLaren sul podio, nella realtà non succede da Australia 2014, gara 1 e 2 sono state vinte da Toro Rosso che nella realtà ci è riuscita una volta sola, con Vettel, nel 2008. Di fatto anche nei videogiochi viene rispettato il valore delle diverse scuderie, ma non in queste gare in cui ai piloti vengono assegnate monoposto "regolate" per avere tutte le stesse prestazioni. La nuova proprietà della F.1 vorrebbe proprio questo anche per il mondo reale, fare in modo che le prestazioni siano tutte livellate, come in Nascar, in Indy o altre categorie in cui la differenza viene fatta dal pilota e dalla esperienza di meccanici e ingegneri per la messa a punto. Sarebbe bellissimo, agonisticamente parlando, ma dovremmo rivedere completamente il concetto di F.1.

Proviamo a rispondere a due domande:

- 1) La F.1 è la massima espressione di sviluppo, giustificando così squadre come Mercedes e Ferrari da 1300 persone?
- 2) Dovremmo davvero pensare a qualcosa che metta ad armi pari i migliori piloti del mondo per giocarsela sempre?

Di fatto entrambe le domande portano a una risposta



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

### UN MONDO TUTTO DA SCOPRIRE

A sinistra, Alonso e De la Rosa con Carlos Rodriguez Santiago, artefice e gamer di F.1 Esports. A destra, il ciclista Cavendish sul posto di guida simulata. Sotto, la sfida comincia...





**GazeboFlash®.it**  
IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI



**Gli specialisti dei gazebo personalizzati  
che si montano in un minuto**

- e di tutti i loro complementi -

Personalizzi la grafica come vuoi tu, perchè facciamo quasi solo prodotti stampati (88% dei nostri gazebo)

Massima velocità e qualità garantite  
Solo prodotti pieghevoli, facilmente trasportabili e montabili in un Flash

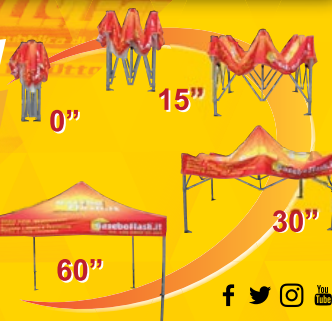
Ti offriamo la consulenza e la progettazione per scegliere il prodotto più adatto alle tue esigenze

Nessun sistema di vendite complicato (agenti, magazzini,...) fai tutto semplicemente online e al telefono.

**UTILIZZA IL CODICE  
PROMOZIONALE**

**gazebosprint17**

**E AVRAI UNO  
SCONTO  
DEL 15%**



Jump Sinergy srl - Via Vasco Da Gama, 5 - 37053 Cerea (VR)  
cell. +39 393 9465125 - tel. +39 0442 30222 - fax +39 0442 320391

[www.gazeboflash.it](http://www.gazeboflash.it) - [info@gazeboflash.it](mailto:info@gazeboflash.it)

sta perdente: 1) La F.1 resta la massima espressione di sviluppo, ma ci sono troppe limitazioni regolamentari che impediscono l'apoteosi della "massimizzazione" della prestazione. Quindi la risposta alla prima domanda è ni... Personalmente sarei per avere i piloti con macchine uguali e poi vediamo chi vince... Idea folle? No, basterebbe dare forme obbligatorie alle monoposto alla prima gara, power unit bilanciate e congelate, come erano di fatto i V8 e liberalizzare dalla prima gara in poi lo sviluppo fino all'ultima gara, ma con team da 30-40 persone massimo. Di fatto i migliori saranno sempre i migliori, ma sarebbe molto interessante vedere il punto di partenza per fare emergere così anche le doti dei piloti.

La Formula Uno vera è diventata prigioniera di se stessa, delle proprie regole, figlie sempre più degli ingegneri e di strutture che non sono giustificate. Ormai le scuderie arrivano in pista sapendo il tempo sul giro, quanto arriveranno in qualifica e cosa dire già la domenica, per chi parla ovvio.. etc etc.. Ce ne rendiamo conto quando banalmente dici, ma perché a questo punto, ad esempio, non liberalizzate il numero delle soste per lo spettacolo? Ti guardano come se fossi sceso da Marte e dicono beh non è male come idea, ma noi non pensiamo allo spettacolo... mah... Ma perché il pit stop deve essere fatto da 16 persone e l'azione ai box neanche è più percepibile? Se proprio vuoi esagerare ne metti due per gomma, 8 in totale che fanno tutto... La competizione ci sarebbe lo stesso e il pit stop sarebbe compreso anche dagli umani... Esaltare un pit stop in due secondi che senso ha se lo fanno in sedici? Ok è un record, ma quanto è percepito dal pubblico? 1300 persone per far correre due macchine.. ma la gente lo sa? E soprattutto ma che fanno 1300 persone se alla Haas ne sono bastate 42 per iniziare la nuo-

va avventura, al netto che Haas compra da Dallara e Ferrari e assembla, ma una via di mezzo potrebbe esserci, no? 40 o più ingegneri che studiano le strategie con milioni di dati sul monitor, ma perché? Fanno solo una sosta, c'è solo da calcolare l'eventuale undercut e il traffico, basta guardare il monitor dei tempi in due per riuscire, a volte, a fare meglio di milioni di freddi dati... "eh ma il computer ci diceva che era la strategia più veloce"... ecco allora torniamo all'origine di questa pagina, ossia facciamo tutto virtuale e lo affidiamo ai computer.

Una cosa intelligente la Fia l'aveva fatta: vietare i team radio per risolvere i problemi della macchina. Dai almeno quello, hai un problema? O lo risolvi da solo o vai ai box e lo risolvi mentre transiti in pit lane o fermandoti. Si chiama variabile, quella che negli Anni '80 costringeva i piloti e decidere da soli cosa fare se gli saltava la terza marcia... Perdi la gara che c'è di male? Sì, le macchine di adesso sono dei computer, ma appunto perché devono essere dei computer? Perché non si fanno macchine che i piloti possano guidare da soli? Dove sta il nesso tra sviluppo F.1 e la produzione di serie? Da nessuna parte... o solo in parte. La F.1 di oggi sta portando idee e sviluppo per la Nasa non per le macchine normali. La F.1, al netto di una stagione al quanto divertente, deve ritrovare il suo Dna, quello di uno sport da uomini non da computer e microchip... Se si vogliono spettacolo e riduzioni budget le strade ci sono, basterebbe che chi di dovere ascoltasse anche il mondo esterno e non continuasse a specchiarsi dicendosi da solo quanto è bello... La strada intrapresa dagli americani è giusta di concetto, ma si scontra con una realtà virtuale. Il massimo dell'assurdo sapete quale sarebbe? Far allenare i campioni degli esports con le macchine vere in pista... Assurdo? Sì, ma è la realtà virtuale voluta dalla F.1... ●

#### COMPETIZIONI DIVERSE MA AFFASCINANTI

**I posti di guida vuoti, sotto, reclamano agguerriti appassionati vogliosi di dimostrare le loro capacità, anche se rigorosamente confinate al virtuale. Siamo a un grande passo avanti nel campo delle competizioni simulate**



SUTTON-IMAGES.COM

# SIAMO AL DECIMO CIELO.



## PEUGEOT CAMPIONE ITALIANO RALLY 2017



10° CAMPIONATO  
ITALIANO RALLY



3° CAMPIONATO  
ITALIANO RALLY  
JUNIOR



**PEUGEOT VINCE PER LA 10° VOLTA IL CAMPIONATO ITALIANO RALLY CON 208 T16 E IL 3° CAMPIONATO JUNIOR CONSECUTIVO CON 208 R2.**

L'eccellenza tecnologica di Peugeot 208, le sue straordinarie qualità dinamiche messe alla prova in condizioni estreme e il grande lavoro del team e dei piloti Andreucci/Andreussi e Pollara/Princiotto sono stati decisivi per queste vittorie.

**Vieni a provare Peugeot 208 nei nostri showroom.**



**PEUGEOT**





fotografie BETTIOL

# Qua la mano **Séb!**

SCOPRIAMO COSA C'È DIETRO AL RINNOVO DELL'ACCORDO FRA SÉBASTIEN OGIER E MALCOLM WILSON, QUANDO SEMBRAVA DAVVERO CHE IL CINQUE VOLTE CAMPIONE DEL MONDO SAREBBE POTUTO TORNARE ALLA CITROËN



di **Marco Giordo**

**L**a telenovela è finita: Ogier resta in M-Sport! Dopo mesi di estenuanti tira e molla e di corteggiamenti sia da parte della Citroën che del team di Malcolm Wilson, la notizia è stata ufficializzata martedì della scorsa settimana. Quando Sébastien Ogier e M-Sport hanno deciso di proseguire insieme la loro avventura anche nel Mondiale 2018, mettendo nero su bianco l'accordo a Dovenby Hall, storica ma all'avanguardia sede della squadra, davanti ai 240 dipendenti. Una festa collettiva ha così suggellato il rinnovo di un accordo apparso ad un certo punto lontanissimo e invece materializzato con un capovolgimento di fronte apparso ad un certo punto impossibile.

*«I soldi sono importanti – ha commentato il fuoriclasse francese – ma la mia non è stata una scelta dettata solo da quello. Nessun altro team ha dimostrato lo stesso interesse, la stessa volontà, di Wilson di avermi in squadra. Fra me e Malcolm c'è un feeling speciale e questo è stato decisivo nella mia scelta».*

Il cinque volte campione del mondo sarà dunque al via della serie iridata anche il prossimo anno, ancora al volante della Ford Fiesta Wrc Plus. Ed al suo fianco ci sarà come sempre il fido Julien Ingrassia, la cui presenza per il 2018 è stata confermata dopo i rumors secondo i quali il navigatore di Aix en Provence avrebbe appeso il casco al chiodo dopo il Rally d'Australia che ha chiuso la trionfale stagione 2017. Insieme ad Ogier la M-Sport schiererà, come annunciato da tempo, il gallese Elfyn Evans che avrà il numero 2 sulle portiere in tutti e 13 gli appuntamenti in calendario nel 2018. Quanto al terzo pilota, Wilson renderà noto il suo nome nelle prossime settimane e vedremo chi la spunterà tra Eric Camilli e Te-

#### **ANCORA FIESTA E ANCORA M-SPORT**

Una stretta di mano carica di significati, quella fra Seb Ogier, a sinistra, e Malcolm Wilson. Il boss di M-Sport ha convinto il pilota francese a correre con la Fiesta, in alto, anche nel 2018

**I SOLDI SONO  
IMPORTANTI  
MA LA MIA SCELTA  
NON DIPENDE SOLO  
DA QUELLI: WILSON  
CREDE IN ME**

**SÉBASTIEN OGIER**

”

← emu Suninen, oggi i due principali pretendenti alla terza Fiesta Wrc Plus, orfana della DMack. Tutto dipenderà da quanti soldi il supermanager finlandese Timo Jouhki sarà disposto a mettere sul piatto per Suninen...

Nell'arrivare a questo, per certi versi clamoroso, rinnovo la Ford ha avuto un ruolo fondamentale. La Casa di Detroit ha sicuramente dato una grossa mano a Wilson sotto l'aspetto finanziario per la conferma di Ogier ma ha deciso di rimanere comunque defilata, dietro le quinte, limitandosi a plaudire con un tweet del responsabile di Ford Europe, Gerard Quinn, il ritrovato accordo con il cinque volte campione del mondo.

**Wilson è al settimo cielo**

«Avere ancora con noi Sébastien ed Elfyn l'anno prossimo è un'ottima notizia per il team - commenta un Malcolm Wilson al settimo cielo - . Ogier aveva chiesto determinate garanzie e noi abbiamo cercato di assicurarci. Ora sarà impegnato insieme ad Evans a difendere i due titoli vinti in questa stagione! Abbiamo due piloti intelligenti e veloci, che formeranno un'ottima squadra. Ci stavo lavorando da molto tempo ed alla fine sono riuscito a confermarli entrambi, ora possiamo concentrarci finalmente solo sullo sviluppo della vettura in vista della prossima stagione. Mi aspetto una battaglia ancora più serrata nel 2018, com'è ovvio, ma sono fiducioso che faremo bene e potremo confermarci, perché sono sicuro che tutti i miei uomini daranno il 110% anche l'anno prossimo».

**OGIER E EVANS SONO DUE PILOTI INTELLIGENTI E VELOCI. ORA LAVORIAMO SULLA FIESTA 2018**

**MALCOLM WILSON**

”

Sulla stessa falsariga anche Sébastien Ogier, che ha confermato di essere contento di continuare la sua avventura iridata in M-Sport. «Mi fa piacere annunciare il rinnovo della mia partnership - ha dichiarato il pentacampione del mondo - e poter continuare insieme la nostra bella esperienza. Come pilota ho ancora voglia di correre e di vincere, provo sempre molta emozione per questo sport e in questo team c'è una grande passione. Per questo ho deciso di restare: lavoreremo duro per riuscire ancora una volta, l'anno prossimo, ad ottenere insieme altri successi».

Ovviamente su di giri è apparso anche Elfyn Evans. «Non vedo l'ora di essere già in macchina al via del Rally di Montecarlo - ha detto il 28enne giovanotto gallese figlio d'arte - . Lavoreremo duro per preparare la gara monegasca, subito dopo Natale, con l'obiettivo di continuare sulla strada del successo tracciata in questa stagione».

**Citroën enigmatica**

A parte il nome del terzo pilota M-Sport, l'unico punto interrogativo che rimane in vista della prossima stagione è quello relativo a quante e quali



BETTIOLO



TORCHIO

**TUTTO È COMINCIATO CON UNA VITTORIA**

**Successo al debutto, a Montecarlo, per l'allora nuova coppia Ogier-Ford Fiesta, sopra. Il francese, approdato in M-Sport in seguito al ritiro dai rally della Volkswagen, ha vinto con la squadra di Wilson il quinto titolo Piloti e contribuito a far conquistare il terzo Mondiale Costruttori alla formazione britannica**

gare disputerà Sébastien Loeb al volante della Citroën C3 Wrc nel 2018. L'ipotesi più plausibile sembra essere quella secondo la quale disputerà solo un paio di gare e sull'asfalto, cominciando dalla Corsica. C'è però chi parla anche di Messico o Argentina ma siamo davvero nel campo delle ipotesi. E poi c'è un altro importante punto di domanda Citroën: il motivo per cui Ogier non ha raggiunto l'accordo con il team transalpino. Sarebbe stata la soluzione ottimale per la squadra di Satory, che invece è sembrata non aver mai cercato di chiudere davvero il cerchio con il pilota di Gap. Pare che il cinque volte campione del mondo volesse un cachet di 6 milioni di euro e che la Citroën gliene avesse offerti al massimo 3,5. Ovviamente sono rumors ma quel che appare certo è che non mettere sotto contratto il driver di Gap è stato un grave errore, visto che Ogier è sempre il pilota più forte in circolazione. Con un valore aggiunto importantissimo, quello del saper anche essere un uomo squadra, gran motivatore. Proprio quello di cui c'è bisogno a Satory per uscire dal tunnel. La sensazione è che l'équipe transalpina non abbia mai spinto a fondo sull'acceleratore per chiudere un accordo che tutta



la squadra voleva, dal capo degli ingegneri all'ultimo dei meccanici. Colpa del Ceo del Gruppo Psa, Carlos Tavares, di Linda Jackson, la "Direttrice" di Citroën - amministratore delegato di Satory - oppure del boss di Citroën Racing, Yves Matton? Difficile venirme a capo. L'unica certezza è che la carriera di Ogier prosegue al volante della Ford Fiesta della M-Sport. Una squadra privata travestita da squadra ufficiale, nella quale il driver transalpino si sente benvenuto, coccolato e supportato. E c'è chi è già pronto a giurare che, se dovesse ritirarsi, Ogier lo farebbe nella gara di casa, alla fine del Rally di Montecarlo del 2019. La gara monegasca ha rinnovato per altri due anni l'accordo con la città di Gap, dove il cinque volte campione del mondo è nato... ●



BETTOL

#### COSÌ LE FORMAZIONI DELLE SQUADRE NEL MONDIALE DEL PROSSIMO ANNO

M-SPORT	Sébastien Ogier	Elfyn Evans	Suninen ?	Camilli ?
HYUNDAI	Thierry Neuville	Andreas Mikkelsen	Hayden Paddon	Dani Sordo
TOYOTA	Jari-Matti Latvala	Ott Tanak	Esapekka Lappi	
CITROËN	Kris Meeke	Craig Breen	Sébastien Loeb ?	

#### I NUMERI DI OGIER

**34** ANNI

**5**

TITOLI MONDIALI  
4, DAL 2013 AL 2016, SU  
VW POLO WRC, NEL 2017  
SU FORD FIESTA WRC

**1**

TITOLI MONDIALI JUNIOR  
2008 SU CITROËN  
C2 SUPER 1600

**123**

GARE IRIDATE DISPUTATE  
DA MESSICO 2008  
AD AUSTRALIA 2017

**40**

VITTORIE  
7 CON CITROËN, 31  
CON VW, 2 CON FORD

**15** SECONDI  
POSTI

**10** TERZI  
POSTI

**65** PODI

**1749**

PUNTI TOTALI

**15**

PUNTI NELLE  
POWER STAGE

**501**

PROVE SPECIALI VINTE

**34**

POWER STAGE VINTE

# Il Wrc dà i numeri

ANALISI, A STAGIONE FINITA, BASATA SUI NUMERI. PER CAPIRE SE QUELLA DI OGIER E DELLA FORD FIESTA È STATA VERA GLORIA

## TOYOTA SORPRESA DELL'ANNO

Jari-Matti Latvala vola con la debuttante Yaris che ha vinto due gare e convinto anche gli scettici. In alto Ott Tanak, approdato al successo con la Ford e quindi passato alla Toyota



foto grafie BETTIOL

di [Marco Giordo](#)

**A** motori spenti si può dire che la stagione Mondiale 2017, la prima delle Wrc Plus, è stata un successo. Le nuove Wrc vitaminizzate hanno dato davvero un tocco in più alla serie iridata. La 45esima edizione del Mondiale Rally si è rivelata infatti la più combattuta ed equilibrata degli ultimi 15 anni, con addirittura 7 piloti diversi di 4 differenti team a dividersi le vittorie nelle 13 gare in calendario. E come sappiamo, solo alla fine di una stagione davvero combattuta i trionfatori sono stati Sébastien Ogier, che si è aggiudicato il suo quinto titolo iridato piloti consecutivo, e la M-Sport, vincitrice per la prima volta come team privato del titolo Costruttori.



## Fiesta pigliatutto

La più vittoriosa è stata proprio la Ford, con la Fiesta Wrc Plus della M-Sport capace di conquistare ben 5 successi - 2 di Ogier e Tanak e 1 di Evans - seguita dalla Hyundai i20 con 4 trionfi (tutti di Neuville). A quota 2 vittorie, infine, Citroën C3 (Meeke) e Toyota Yaris (Latvala e Lappi). Tra i piloti il più decorato è Thierry Neuville con 4 successi (Tour de Corse, Argentina, Polonia e Australia) ottenuti in 3 continenti diversi; seguito con 2 successi dal pentacampione del mondo Ogier (Montecarlo e Portogallo) a pari merito con Tanak (Sardegna e Germania) e Meeke (Messico e Spagna), mentre a quota 1 sono Latvala (Svezia), Lappi (Finlandia) ed Evans (Galles).

## Neuville è lo sprinter

Thierry Neuville è il pilota che si è aggiudicato più prove speciali durante la stagione 2017, ben 56, distanziando nettamente tutti gli avversari. Secondo in questa speciale classifica è Ott Tanak, a quota 30, seguito da Latvala ed Evans appaiati a 27, con Ogier a 22 e Meeke a quota 20. In totale, la marca ad aver vinto più prove speciali è la Hyundai, con 93 scratch, seguita da M-Sport con 79, Toyota con 50 e Citroën con 26. Quest'ultima, ed è un dato indicativo, ha ottenuto 14 dei suoi 26 scratch sull'asfalto.

## Fattore Power Stage

Sempre più determinanti quest'anno le power stage, grazie al fatto che da questa stagione all'autore del miglior tempo andavano ben 5 punti (sino al 2016 erano 3). Sébastien Ogier, grande stratega, si è dimostrato ancora una volta il più bravo di tutti

## LE VITTORIE

### TEAM

M-Sport	5
Hyundai	4
Toyota	2
Citroen	2

### PILOTI

Neuville	4
Ogier	2
Tanak	2
Meeke	2
Evans	1
Latvala	1
Lappi	1



tatticamente nell'ottenere il massimo possibile dalla speciale televisiva, il pilota di Gap è infatti riuscito a costruirsi anche nel 2017 un vero tesoretto di punti extra grazie alle power stage, nonostante ne abbia vinta solo una, l'ultima in Australia, arrivando però secondo in ben quattro occasioni (Svezia, Messico, Corsica e Polonia). Ogier ha così chiuso la stagione con ben 34 dei suoi 232 punti ottenuti nelle power stage. Bene anche Neuville, non a caso il suo vero rivale nella rincorsa al titolo, che lo segue a quota 33, quindi con 1 solo punto in meno.

## M-Sport meglio di Vw!

In controtendenza il dato del Mondiale Costruttori, dove M-Sport ha fatto segnare più punti di quelli racimolati dalla Volkswagen nel 2016: 428 contro 377. In questo caso c'è da evidenziare un fattore importante: dal 2017 sono tre le vetture iscritte per ogni Costruttore, con le due meglio piazzate che portano i punti. Ogier invece, che come detto ha chiuso la stagione con 232 punti, ha fatto peggio dello scorso anno, quando è arrivato a quota 268, avendo vinto stavolta solo due gare contro le sei della stagione precedente. ●



## POWER STAGE

### PUNTI PILOTI

Ogier	34
Neuville	33
Latval	27
Tanak	20
Sordo	18

### VITTORIE PILOTI

Neuville	4
Latvala	3
Tanak	2
Sordo	2
Lappi	1
Ogier	1

### VITTORIE AUTO

Hyundai	6
Toyota	4
M-Sport	3
Ford	3



foto grafie BETTIOL

## PROVE SPECIALI

### VITTORIE AUTO

Hyundai	93
M-Sport	79
Ford	79
Toyota	50
Citroën	26

### VITTORIE PILOTI

Neuville	56
Tanak	30
Latvala	27
Evans	27
Ogier	22
Meeke	20

## NEUVILLE E LO SPRINTER

Il belga Thierry Neuville, sopra, ha vinto il maggior numero di power stage ed anche grazie a quei punti ha insidiato il titolo a Ogier fin quasi alla fine della stagione. Luci ed ombre sulla Citroën C3, a sinistra, che ha alternato buone prove a prestazioni interlocutorie

## LE DUE PROVE SPECIALI PIÙ VELOCI

Rally di Svezia	Knon	31,60 km	Tanak in 13'45"5 alla media di 137,8 km/h
Finland Rally	Uuninpohja	24,38 Km	Lappi in 10'49"8 alla media di 135 km/h

## LA GARA PIÙ VELOCE

Finlandia	Lappi-Ferm (Toyota Yaris)	2.29'26"9 alla media di 126,7 km/h
-----------	---------------------------	------------------------------------

## LA GARA PIÙ LENTA

Montecarlo	Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta)	4.00'03"6 alla media di 89 km/h
------------	-------------------------------	---------------------------------

## CONFRONTO TRA WRC PLUS E WRC 2016

Sull'asfalto della Corsica, le nuove Wrc Plus sono risultate da mezzo ad un secondo al km più veloci rispetto alle Wrc 2016. Una differenza evidenziata nella tabella sottostante, dove sono riportati i tempi di Meeke, Ogier, Neuville e Latvala sulle uniche tre speciali identiche per lunghezza disputate nelle due ultime edizioni del Tour de Corse. Si tratta dei 29,12 km della seconda e quarta speciale (Plage du Liamone-Sarrola Carcopino); dei 53,78 km del nono crono (Antisanti-Poggio di Nazza); dei 10,42 km della power stage (Ps 10, Porto Vecchio-Palombaggia).

TEMPI	PS2		PS4		PS9		PS10	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Meeke	18'50"3	18'22"3	18'47"5	18'20"4	33'11"6	-	6'09"0	-
Ogier	18'39"6	18'25"5	18'37"5	18'22"6	33'56"4	32'56"0	6'10"6	6'03"0
Neuville	18'48"3	18'28"5	18'49"0	18'23"6	33'53"7	32'34"6	6'13"2	6'08"6
Latvala	18'53"6	18'34"7	18'48"1	18'32"5	33'50"6	32'41"2	6'10"7	6'02"2

PRIMO PIANO



# Mini per due

ALLA TRADIZIONALE 4X4 CHE HA VINTO 4 DAKAR  
LA X-RAID AFFIANCA UNA NOVITÀ A SORPRESA:  
UNA VERSIONE BUGGY A TRAZIONE POSTERIORE  
PER DARE L'ASSALTO ALL'ICONICA EDIZIONE  
NUMERO 40 DEL GRANDE RAID

di Sergio Remondino



**P**ARIGI - Non un modello ma addirittura due. Mini sceglie la Ville Lumière per accendere le luci dei riflettori sul suo futuro nei Rally Raid e mostrare i nuovi gioielli. Nel brand store parigino appena riaperto, in Boulevard Raspail, poco lontano da Notre-Dame, cadono i veli e lo stupore si disegna sulle facce dei presenti. Accanto alla collaudata John Cooper Works 4x4 che ha vinto quattro Dakar, spunta la grande novità: la Mini Buggy a trazione posteriore! Stesso motore Bmw 6 cilindri biturbodiesel 3 litri da 340 cv, telaio in acciaio tubolare rivestito con pannelli in carbonio realizzato per entrambe dallo specialista Heggeman: la base è la medesima ma per il resto siamo agli antipodi. A livello filosofico prima che pratico. La 4x4 è nata nel 2010 ed ha vinto 4 Dakar ma continua ad insistere su concetti forse sorpassati, come ha dimostrato la Peugeot che ha subito vinto con la sua 3008 Dkr. Ed è lì che Sven Quandt ed il Team X-Raid hanno deciso di stupire il mondo. Dopo un tentativo abortito lo scorso anno, ecco il buggy vero, in piena filosofia Mini. Un mezzo accattivante ed affascinante, che sposa perfettamente la filosofia della famiglia Mini. A febbraio, subito dopo la fine della Dakar, dove il primo esperimento di buggy aveva lasciato solo delusione, è iniziata la progettazione del primo vero Mini Buggy. Che a settembre era pronto per

#### STESSO DNA MINI

La Mini Jcw, sotto, e la nuova Mini Buggy, sotto a sinistra, dividono lo stesso motore - un 6 cilindri Bmw biturbodiesel sviluppato da Alpina - e lo stesso Dna: quale delle due se la caverà meglio alla Dakar che sta per celebrare l'iconica edizione numero 40?

**SONO STATI 8 MESI FOLLI: ABBIAMO REALIZZATO IL BUGGY PARTENDO DA ZERO E RIFATTO PER INTERO LA 4X4**

SVEN QUANDT



il primo test. Condotta da Mikko Hirvonen, l'exrallyman finlandese che sarà la punta di diamante dei tre esemplari di Buggy al via della prossima Dakar, l'iconica edizione numero 40. Gli altri due saranno affidati all'americano Bryce Menzies, absolute beginner, ed a Yazeed Al-Rajhi. Quattro, invece, le 4x4 al via: la prima è per il rientrante spagnolo Nani Roma, le altre per l'argentino Orlando Terranova, il cileno Boris Garafulic ed il polacco rampante "Kuba" Przygonski.

#### La teoria di Quandt

«Non è normale, nessuna Mini lo è», filosofeggia Sven Quandt, il manager che nel 2010 ha dato vita a X-Raid, reparto corse Bmw per l'Off-Road, e l'ha portato ai tanti successi ottenuti dalle Mini 4x4. A cominciare dalle quattro Dakar vinte consecutivamente dal 2012 al 2015.

«Sono stati mesi di follia - continua Mister Mini Raid - perché non solo in otto mesi abbiamo progettato e costruito una macchina completamente nuova, il Buggy appunto, ma da luglio abbiamo in pratica rifatto tutta la 4x4 perché è stato reso noto il nuovo regolamento: 100 Kg in meno di peso e 30 mm di escursione in più alle sospensioni! Il che ha significato, appunto, riprogettare la macchina. Che da fuori potrà sembrare quasi uguale alla precedente ma in realtà, ripeto, è tutta nuova».



Meglio il nuovo o il vecchio? Neppure Quandt, a oggi, è in grado di dirlo... «Avevamo bisogno di una vettura per il futuro, più moderna, ed il Buggy lo è. Ci hanno lavorato 40 ingegneri di 5 nazioni diverse, tutta la nostra forza progettuale. Rispetto alla 4x4 ha più aerodinamica, e questo sarà un fattore determinante. E poi è nata, ovviamente, in base a concetti più moderni: la 4x4 è figlia di un progetto che risale a 7 anni fa. Non siamo in grado di dire se il Buggy sarà subito più veloce ed efficace della 4x4. La Fia ha studiato un ottimo Balance Of Performance tra 2x4 e 4x4, benzina e diesel: vedremo. Io non darei per spacciata quest'ultima perché con i 100 kg in meno di peso ed i 30 mm di escursione delle sospensioni in più potrà dire ampiamente la sua. Non solo. Mentre la 4x4 è ipercollaudata, il Buggy non lo è per niente: la Dakar sarà il suo debutto assoluto, per cui non abbiamo certezze sulla durata dei suoi componenti. Lo scopriremo solo in gara... Dall'altra parte c'è da dire che il Buggy è molto più facile da assistere, perché togliendo i due cofani lo denudi: davanti non ha niente, solo dei radiatori. In più, non c'è un albero di trasmissione e c'è un differenziale anziché due...».

#### Similitudini e differenze

Il Buggy appare molto più estremo del 4x4, con un'impostazione simile ovviamente a quello della Peugeot 3008 Dkr: motore centrale-posteriore, aerodinamica studiata in quattro differenti gallerie del vento, trazione posteriore e trasmissione X-Trac. L'azienda britannica ha studiato una soluzione con la frizione spostata al posteriore, in modo da poterla sostituire rapidamente in caso di necessità insieme al cambio, 6 marce sequenziale. Da notare che il motore, il Bmw 6 cilindri biturbodiesel 3 litri da 340 cv con flangia da 38mm, sviluppato da Alpina, pesa 30 kg in meno nella versione Buggy perché è dotato di scambiatore di calore aria-aria anziché aria-acqua come sulla 4x4: sono 15 kg solo per il serbatoio dell'acqua, più altri 15 per il resto dell'impianto. Ed un altro importante vantaggio potrebbe venire dalle nuove coperture BF Goodrich studiate ad hoc e dotate di possibilità di variare la pressione delle gomme in prova speciale, grazie ad un piccolo compressore. Una atout che potrebbe rivelarsi determinante nelle speciali su sabbia della prima parte di gara alla Dakar... ●



REMONDINO

#### MINI JCW 4X4

**Motore:** Bmw-Alpina biturbodiesel 6 cilindri di 2993 cc a carter secco  
**Potenza:** 340 cv a 3250 giri (flangia ø 38mm)  
**Coppia:** 80 Kgm a 1850 giri  
**Trazione:** integrale  
**Cambio:** X-Trac 6 marce sequenziale  
**Freni:** Ap ø 320 mm ant. e post.  
**Capacità serbatoio:** 385 litri  
**Pneumatici:** BF Goodrich 245/80 R16 (tre ruote di scorta)  
**Lunghezza:** 4350 mm  
**Larghezza:** 1999 mm  
**Altezza:** 2000 mm  
**Passo:** 2900 mm  
**Carreggiate:** 1736 mm  
**Peso a secco:** 1850 Kg



#### MINI JCW BUGGY

**Motore:** Bmw-Alpina biturbodiesel 6 cilindri di 2993 cc a carter secco  
**Potenza:** 340 cv a 3250 giri (flangia ø 38mm)  
**Coppia:** 80 Kgm a 1850 giri  
**Trazione:** posteriore  
**Cambio:** X-Trac 6 marce sequenziale  
**Freni:** Ap ø 355 mm ant. e post.  
**Capacità serbatoio:** 325 litri  
**Pneumatici:** BF Goodrich 27x12.5 R17 (due ruote di scorta)  
**Lunghezza:** 4332 mm  
**Larghezza:** 2200 mm  
**Altezza:** 1935 mm  
**Passo:** 3100 mm  
**Carreggiate:** 1855 mm  
**Peso a secco:** 1700 Kg





# Roma e il ritorno del figliol prodigo

LO SPAGNOLO CHE AVEVA LASCIATO X-RAID, GIUNGENDO QUARTO CON LA TOYOTA, TORNA ALL'OVILE. PER VINCERE CON LA MINI 4X4

**L'imprimatur arriva dal capo.** Sven Quandt ufficializza con una battuta il "ritorno del figliol prodigo": «È un bene che sia andato via. Così ha potuto vedere come lavorano gli altri e raccontarcelo». Una battuta, appunto, per rompere il ghiaccio e stemperare il cattivo ricordo di quel ritiro nel primo trasferimento, due Dakar fa. Poi il passaggio alla Toyota e la quarta posizione finale, primo dei "non Peugeot". Il due volte vincitore del raid più famoso che c'è (in moto, Ktm, nel 2004 e in auto, Mini, nel 2014) è felice, quasi ispirato. E non lo nasconde.

«Torno in un team che conosco bene - esordisce il 45enne spagnolo - e che è molto motivato. In più, c'è un bel progetto per il futuro, quello del Buggy. Io guiderò ancora la 4x4 ma va benissimo così. È tutta nuova e l'abbiamo pro-

REMOUNDINO

vata e sviluppata per un mese in Marocco: non abbiamo potuto fare tutto quello che avremmo voluto ma abbiamo lavorato tanto, siamo ad un buon livello. Abbiamo fatto due step evolutivi. È una buona macchina, che permette di andare al massimo tutto il giorno, da inizio a fine tappa. Quindi possiamo vincere. Sono molto motivato, anche grazie alle nuove BF Goodrich, che sono straordinarie».

- Che Dakar sarà, l'edizione numero 40?

«Dura! La sabbia in Perù, il fango in Bolivia, il caldo in Argentina: non sarà facile. E poi bisognerà andare sempre al massimo. Non è come quando si correva in Africa, dove nei primi giorni valutavi quale tattica tenere e solo in seguito attaccavi. Adesso bisogna evitare di andare al 110%, perché rischieresti troppo, ma bisogna anche sfruttare costantemente il mezzo ad almeno il 95% del suo potenziale. Altrimenti ti passano sulla testa».

- Quali sono gli avversari che temi di più?

«I soliti: i piloti della Peugeot e della Toyota ed anche il mio compagno di squadra Hirvonen, che avrà il nuovo Mini Buggy. Ma il vero avversario sei tu stesso: bisogna combattere continuamente per rimanere concentrati e cercare di essere veloci senza però fare errori. Non è facile». ●

La Mini Jcw 4x4, sopra, ed il Buggy 2x4, sotto, tradiscono tutta la loro parentela. Il Buggy ha due ruote di scorta, una per lato, a fianco del motore (a sinistra) e la frizione montata verso l'esterno (in basso a sinistra) per facilitare gli interventi delle assistenze. A destra, Joan "Nani" Roma



È UN TEAM CHE CONOSCO BENE E DOVE C'È UN BEL PROGETTO FUTURO: IL BUGGY VA FORTE MA ANCHE LA 4X4

NANI ROMA



# IL RALLISTA R



## TRA CRONACA NERA E PROVE SPECIALI

A sinistra Pierfelice con la figlia Alice Filippi, l'autrice del docu-film e sorella di Luca che nel week end ha debuttato ad Hong Kong in Formula E col team Nio. Sotto, Pierfelice in azione con la Stratos al Rally di Monza 1979 corso dopo aver ritrovato la libertà il 12 settembre 1978

**NEL 1978 DI RITORNO DALLE RICOGNIZIONI DI UN RALLY, PIERFELICE FILIPPI (IL PAPÀ DI LUCA CHE CORRE IN FE) FU SEQUESTRATO DA ESPONENTI DELLA 'NDRANGHETA. DOPO 76 GIORNI SCAPPÒ RITROVANDO LA LIBERTÀ. SU QUELLA STORIA SUA FIGLIA ALICE HA FATTO UN DOCU-FILM CHE HA DEBUTTATO A TORINO FILM FESTIVAL**

di Andrea Cordovani

**A**veva appena terminato le ricognizioni del Rally Ruota d'Oro, quella notte di 39 anni fa. Dopo aver riaccompagnato il suo navigatore, una volta sotto casa, parcheggiata la Opel Kadett GTE con immancabile batteria di fari supplementari, mentre armeggiava con le chiavi davanti al portone, tre uomini col volto coperto gli si pararono di fronte. Capi subito: gente senza scrupoli. Non erano degli appassionati di corse che in quegli anni si moltiplicavano come funghi, quei tre brutti ceffi dai modi rudi e che parlavano con forte accento calabrese. Quelli avevano le pistole. Non scherzavano. Lo caricarono nel bagagliaio di un'Alfa 1750 e sgommando scapparono via. Era la notte del 28 giugno 1978, un mese e mezzo dopo il rapimento e l'uccisione di Aldo Moro. A Mondovì, popoloso borgo del Cuneese che sembrava lontanissimo da quell'Italia da cronaca nera che tempestava di morte e sequestri ogni edizione del Telegiornale. «Avevo 23 anni e fui rapito a scopo d'estorsione. Pensai devo farcela da solo», racconta oggi Pierfelice Filippi dopo che da tutta questa storia, sua figlia Alice ne ha fatto



# APITO



## SFUGGE AI CARCERIERI IL RAPITO DI MONDOVI

Era stato sequestrato il 28 giugno sotto casa - Il messaggio del padre e della madre pubblicato dalla «Gazzetta» - Chiuso in una mansarda di notte si libera della catena mentre il custode dorme, scappa per le campagne e avverte i carabinieri - La casa circondata: preso un boia. Si stanno cercando i complici della «gang»: hanno ormai le ore contate, forse sono residenti a Torino - «Non abbiamo pagato il riscatto»



## DALL'INTERNO È il primo sequestro avvenuto nel Cuneese Mondovi: studente rapito sotto gli occhi del padre

Pierfelice Filippi, 24 anni, corridore automobilistico, stava rincasando di notte - I banditi lo hanno aggredito nel cortile della villa, poi l'hanno trascinato su un'Alfa



un docu-film "78 - Vai piano ma vinci" che ha debuttato al Torino Film Festival. Il film è prodotto dalla Mowe di Roberta Trovato ed è stato realizzato col sostegno del Mibact e di Film Commission Torino Piemonte. "Vai piano ma vinci" ripeteva sempre la madre prima di ogni gara; e mai come in quei giorni quella raccomandazione gli diede la forza di non arrendersi. Diplomata alla New York Film Academy in regia, Alice Filippi, 35 anni, ha collaborato con Verdone, Martone e Veronesi ed è stata aiuto regista di Clint Eastwood e Ron Howard. Alice è la sorella di Luca Filippi che ha appena debuttato in Formula E ad Hong Kong con la Nio. «Queste per me sono giornate campali. Da una parte ci sono le varie presentazioni del film girato da mia figlia Alice e dall'altra c'è mio figlio che ha debuttato in Formula E. Sono orgoglioso di loro», spiega.

È una storia che mette paura ma con un lieto fine quella che vide protagonista Pierfelice e che dopo 76 giorni di prigionia si concluse con una fuga rocambolesca e poi manette e pure spari. Nel Cuneese fu il primo rapimento compiuto dalla 'ndrangheta che in quegli anni iniziava ad avere ramificazioni anche tra Piemonte e Liguria. "Vai piano ma vinci", è una straordinaria ricostruzione di una vicenda incredibile dentro alla vita di un ragazzo cresciuto a pane e rally in una zona all'epoca di grande fermento corsaiolo e già segnato dalla morte del fratello Giancarlo, anche lui rallista («era davvero veloce», ricorda Pierfelice) a sua volta contagiato dalla passione per i motori del papà Giors.

«Ho iniziato a correre nel 1975 con la stessa Fulvia che usava Giancarlo. Poi arrivò il 1976, un anno terribile per la nostra famiglia: mio fratello, il mio mentore, morì in un incidente stradale: pioveva e uscì di strada... Dopo quella tragedia non me la sentii più di fare delle gare. Ma la passione mi bruciava dentro: io ed i miei amici vivevamo



per i rally. Tornai a correre proprio in quel 1978. In garage c'era la Stratos che mio papà aveva comprato per Giancarlo. Disputai qualche rally ma in sordina. La scomparsa di mio fratello era un pensiero che mi teneva a freno, poi arrivò quella notte... Avevo appena riaccomagnato a casa il mio navigatore Giampaolo Demela. Avevamo provato a lungo le speciali del Ruota d'Oro. Volevamo fare una bella figura visto che correvamo in casa. Esattamente dieci giorni prima avevamo disputato il Valli Pinerolesi (vinto da Tony sulla 131 Abarth) con la Stratos chiudendo nelle retrovie. Accusammo problemi al motore. Al Ruota d'Oro che scattava da Savigliano in linea diretta una trentina di km da Mondovì volevamo fare una gran gara». Invece si ritrovò in mano ai rapitori. Ma non perse mai la calma.

«Sapevo benissimo dove mi stavano portando quella notte, quelle strade che stavamo facendo le avevo percorse tante volte correndo nei rally. Iniziai a pensare alle note: 50, Tornante destro, sinistra 5. Poi arrivammo alla fine dell'autostrada Torino-Savona. Ero certo di essere a Savona...», sottolinea Pierfelice. «Nel documentario quelle note che si sentono all'inizio sono con la voce vera dello zio Giancarlo: è lui che ha insegnato tanto a mio padre. Facevano i turni per usare il muletto per fare le prove...» svela Alice. Lo chiusero in una baracca, incatenato e con le bende agli occhi. «Faceva davvero un caldo terribile: si stava veramente male. Un giorno mi dissero di scrivere una lettera ai miei genitori: scrissi che non stavo bene e che dovevano pagare il riscatto. Nella lettera scrissi delle frasi le cui iniziali se lette in verticale formavano la frase in inglese "I AM NEAR SV". Però poi mi trasferirono dalla baracca e persi tutte le speranze riposte in quel messaggio. Ricominciai da capo».

### Quelle terribili telefonate originali

Nel documentario sono state utilizzate le registrazioni originali fra i rapitori e il papà di Pierfelice. La prima arriva dopo dieci giorni. Richiesta: tre miliardi. «E dove li vado a prendere?», si dispera Filippi senior. Il telefono torna a squillare nella casa di via Torino a Mondovì, 30 giorni dopo. «Posso arrivare al massimo a 300 milioni di lire», cerca di spiegare papà Giors ai rapitori, mentre la Procura ha già bloccato i beni della famiglia. «Vogliamo un miliardo e mezzo, ma possiamo chiudere a 1 miliardo e 200 milioni». 40 giorni dopo il sequestro i rapitori si fanno di nuovo vivi. «Lei vuole dei soldi che io non ho», dice Giors. «Va bene allora ne facciamo arrivare un pezzo alla volta», replica sprezzante il sequestratore. «Se farà saltare anche un solo capello a mio figlio lei non avrà più un soldo», replica Filippi senior. «Se lei non procura i soldi, lo ammazzo subito, me ne sbatto i coglioni!», ringhia gelido il rapitore dall'altro capo del filo. «Io i soldi non li ho. Vuole ammazzarlo? Lo ammazzi. E poi quei quattro soldi che ho li adopero per correre dietro di lei; lei ammazzi mio figlio e saprà che anche Filippi si è ammazzato», implora Giors. Uno dei rapitori si fa sentire per l'ultima volta 60 giorni dopo quel 28





giugno: «Io adesso vado in ferie. Quando ha trovato un miliardo metta un annuncio sul giornale!». Clic, fine della comunicazione.

**Autosprint letto durante il rapimento**

Dopo il trasferimento dalla baracca, Pierfelice fu tenuto prigioniero dentro a una mansarda di una casa abbandonata con una catena di ferro a fermargli la caviglia destra. «Non potevo leggere i quotidiani e così mi chiesero che riviste vuoi? Dissi Autosprint, la bibbia del motorsport. Si ho letto il vostro settimanale da corsa in quei 76 giorni da rapito», rivela Filippi con il nostro settimanale che s'intravede nelle immagini del docufilm. «Quella è una copia di As del 1977», dice Alice.

**«MI CHIESERO CHE RIVISTA VUOI? PORTATEMI AUTOSPRINT, RISPOSII!»**

Sopra, Filippi e Demela in azione con la Stratos a Messina una delle tre gare di finale del Crn 1981 vinto dal duo cuneese. Sotto a sinistra, Alice e Luca Filippi durante le riprese del film sul papà. Sotto in evidenza una copia di Autosprint. Pierfelice ha svelato di aver letto il nostro settimanale durante quei 76 giorni di prigionia. Sopra la scena d'inizio di Vai piano ma vinci



**Devo farcela da solo**

Spiega Pierfelice: «Dal primo momento pensai: devo farcela da solo. Mi resi conto che si doveva tentare. Ma c'erano tre ostacoli: la catena, una porta chiusa e una botola che rimaneva sempre chiusa. Per scappare bisognava che questi tre elementi fossero annullati contemporaneamente. Il primo passo fu quello di tenere la porta aperta a causa del forte caldo. Poi cercai di capire le abitudini del rapitore che mi aveva in custodia e col quale giocavo a carte cucinandomi pure la pasta alla Carbonara. Scoprii che aveva il sonno pesantissimo dalla mezzanotte fino alle due. Poi dovetti risolvere il problema catena. Trovai la scusa di dovermi cambiare le mutande e il mio sequestratore dovette aprire il lucchetto. Approfittai di un attimo di distrazione sua e spostai il lucchetto dalla maglia dove l'aveva lasciato infilato alla maglia successiva in modo tale che quando lui la rinchiuso c'era una maglia più larga di prima. Non se ne accorse. La sera stessa provai a sfilarla, non era facile ma anche aiutandomi con del sapone riuscii a toglierla. Riprovai e riprovai anche nei giorni successivi. Ma rimaneva il problema della botola. Il 12 settembre (una data particolare perché era mancato mio fratello due anni prima) il vivandiere venne a consegnare il cibo e mi accorsi che lasciò la botola aperta a causa del caldo pazzesco. Era la mia opportunità. Mi preparai a scappare nella notte. Avevo adrenalina a mille. A mezzanotte sfilai la catena, presi i pantaloni e li misi intorno al collo, avevo un gettone lo presi e lo misi nelle mutande nel caso avessi trovato una cabina. Attraversai piano piano la



porta, arrivai alla botola che dava sulla scala. Li vicino il sequestratore dormiva, la sua pistola era sul comodino. Non la presi. Scelsi la scala. Dovevo fare piano. Per scendere dieci gradini impiegai un quarto d'ora. Con me in quel momento c'era mio fratello Giancarlo che mi aiutò a compiere la fuga e il piano perfetto». Esce dalla casa salta un cancello e si mette a correre Pierfelice. «Nel film quando corro nella scena finale è racchiuso il senso di tutta la storia. All'inizio il titolo del film sarebbe dovuto essere un altro: "C'è chi entra e c'è chi esce". Fu la frase che dissi al mio sequestratore dopo che aiutai i Carabinieri a catturarlo la notte stessa della mia fuga. Dissi ai militari come circondare la casa, li portai all'interno. Ci fu anche una sparatoria»...

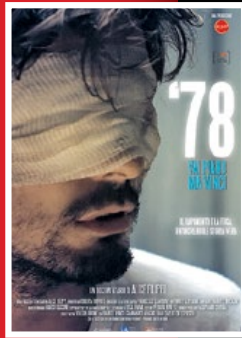
### Il ritorno alla vita e ai rally

Ritrovò la libertà il 12 settembre 1978. «Mi portarono Autosprint ma saltò qualche numero e non riuscì a sapere chi aveva vinto al Ruota d'Oro», ricorda. Fu una delle prime cose che chiese una volta tornato nella sua casa di Mondovì in via Torino, dove la sua futura moglie Liliana (che avrebbe dovuto sposare il 23 luglio) l'aveva aspettato dormendo sempre nel suo letto mentre la madre sgranava il rosario. Seppe che avevano vinto Cola e Radaelli con la Stratos futuri campioni nazionali in quel 1978 nel Trn. Tornò a correre dopo pochi mesi. «Dal mio sequestro ho imparato una grande lezione e ne sono uscito con una grande determinazione, carico, sicuro di me stesso - riflette Pierfelice - Dopo la mia fuga dai sequestratori tornai a correre nel 1979. Sempre con la Stratos. Dapprima la feci preparare da Bosato e poi da Gobbi. A fine 1980 io e Demela prendemmo la decisione: fare un'intera stagione di Campionato Rally Nazionali seriamente. Così andai al team Brunik gestito all'epoca da Giorgio Leonetti. Io ero carico come una molla. Dopo quel rapimento in me è cresciuta una grande determinazione. A Leonetti che conoscevo appena dissi: "Siamo venuti qui perché vorremmo vincere il campionato". Lui mi guardò e disse: "Al massimo per partecipare...". "No vincere!" fu la mia replica. In quel 1981 vinsi le prime 6 gare della stagione e a quel punto iniziai a guardarmi in modo strano. Vuoi che ti racconti il mio segreto in quella stagione? La strategia era sempre la solita. Vincere la prima prova speciale (dopo averla provata e imparata a memoria) e creare subito il gap visto che solitamente tutti partivano abbastanza tranquilli io ne approfittavo». Dopo aver ritrovato la libertà Pierfelice Filippi tornò a correre e tre anni più tardi a bordo di una Lancia Stratos andò a conquistare il Campionato Rally Nazionali che quell'anno assegnava il titolo dopo la disputa di ben tre finali. Era il 1981. Raccontava in quei giorni a Sergio Remondino su Autosprint: «Diciamo che mi reputo un pilota più intelligente che veloce. Con ciò non voglio affermare di essere un fermo, mi pare piuttosto di aver dimostrato il contrario, ma vorrei porre l'accento sul fatto che quando corro difficilmente perdo il controllo della situazione e riesco perciò a valutare ogni singola corsa con calma e decisione». Un modo di approcciarsi alle corse e alla vita quello di Pierfelice. Già, vai piano ma vinci! ●

## UNA FRASE DELLA MADRE DI PIERFELICE IL TITOLO DEL DOCU-FILM

# Vai piano ma vinci

1978. Pierfelice Filippi aveva 23 anni, fu rapito dalla 'ndrangheta. Dopo 76 giorni di prigionia riuscì a liberarsi, a fuggire, e far arrestare i suoi rapitori. Attraverso il racconto diretto del protagonista, della famiglia e degli investigatori, ricostruiamo la prigionia e la pianificazione della fuga di Pierfelice. In parallelo, grazie alle registrazioni originali delle telefonate coi rapitori, riviviamo la battaglia di un padre nel tentativo di restituire la libertà al figlio, con mezzi leciti e... non solo. Pierfelice sa che sta per affrontare la sfida più importante della sua vita ma è una gara che dovrà correre andando più piano possibile, mantenendo lucidità e freddezza. "Vai piano ma vinci" ripeteva sempre la madre prima di ogni gara, mai come in quei giorni quella raccomandazione gli diede la forza di non arrendersi. Pierfelice era un pilota automobilistico di rally. Appena rapito si finge svenuto, viene caricato nel portabagagli e riesce a mettere a fuoco il percorso dell'auto, capisce di essere vicino Savona e appena ne ha la possibilità cerca di comunicarlo alla famiglia. "I am near sv" sono le prime lettere con cui inizia ogni frase scritta nel biglietto che i rapitori lo costringono a scrivere per convincerli a pagare il riscatto, ma il messaggio criptato in verticale non verrà colto né dalla famiglia né dagli investigatori. Trascorrono i giorni, Pierfelice è guardato a vista, perde la cognizione del tempo e dello spazio ma non la lucidità per incastrare uno ad uno i pezzi del puzzle che lo condurranno verso la libertà. La famiglia Filippi aveva già vissuto il dramma della perdita di un figlio, Giancarlo, fratello maggiore di Pierfelice. Sono trascorsi 24 mesi. Pierfelice non lo sa, ma il giorno dell'anniversario di quel drammatico incidente è lo stesso in cui riuscirà a mettere fine alla sua prigionia. Questa, è la storia della sua fuga.



### QUEL RUOTA D'ORO 1978 CHE NON CORSE MAI

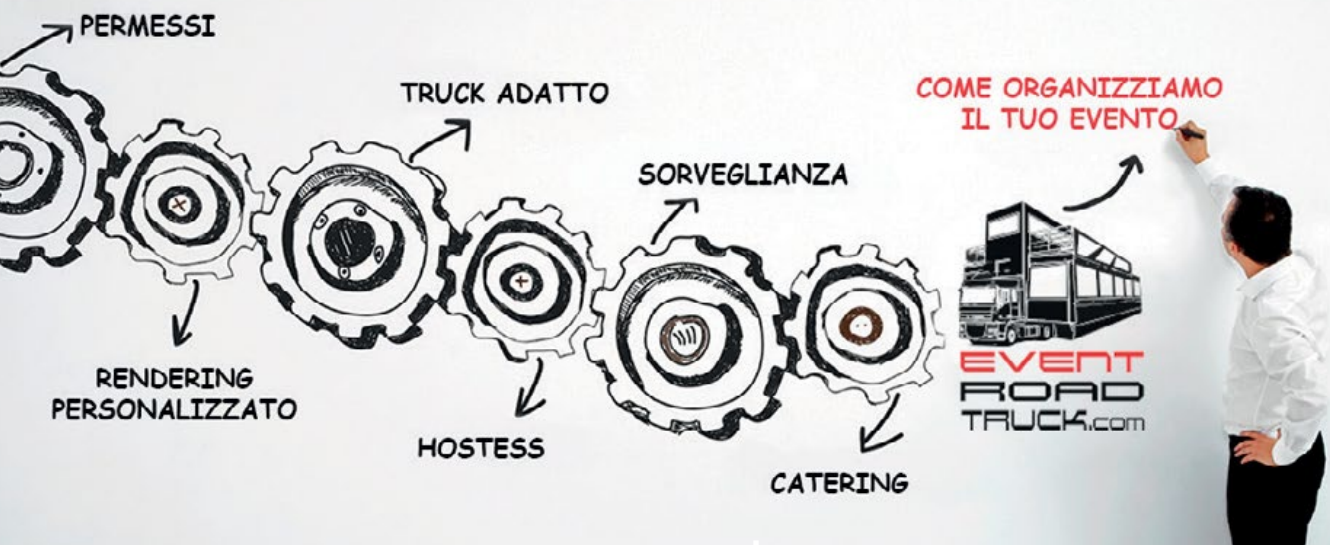
A destra, l'elenco iscritti del Rally Ruota d'Oro 1978 sul quale col numero 18 avrebbe dovuto prendere il via. La gara si svolse dal 1 al 2 luglio, ma nella notte del 28 giugno Filippi di ritorno dalle ricognizioni cadde in mano dei rapitori. Sotto, Filippi e Demela

#### Elenco degli iscritti al Rally Nazionale XVI' Ruota d'Oro

1 Lorenzelli - Creste	Opel Kadett GTE 1900	Savigliano Corse
2 Sola - Benetton	Fiat Abarth 131	North West Jolly
3 Corbino - Parzelli	Opel Kadett GTE 2000	America Jeans
4 Ionardi - Orzetti	Ford Escort RS 2000	Scuderia del F...
5 Uzzani - Fagnola	Porsche Carrera	Almar
6 Cola - Radaelli	Lancia Stratos	Jolly Club
7 Montaldo - Pozzi	Lancia Stratos	Castellina Ve...
8 Marchionni - Campi	Lancia Stratos	Scuderia Friul...
9 - Cionio - X	Opel Kadett GTE 1900	Savigliano Co...
10 Ceria - Bertone	Opel Kadett GTE 2000	Scuderia S. S...
11 Riva - Costuma	Opel Kadett GTE 1900	Rally Club O...
12 - Faber - -Pippo	Porsche Carrera	Nord Piacen...
13 Cristofolini - Felizz	Lancia Stratos	Valle d'Aos...
14 Colasio - Frela	Porsche Carrera	North West
15 Sciacca - Ballini	Lancia Stratos	Stammone
16 Filippi - Demela	Lancia Stratos	Bra Rally
17 Vozza - Berolusso	Porsche Carrera	Rododendri
18 Verretti - Dalme	Fiat Abarth 131	Bra Rally
19 Francone - Francone	Fiat Abarth 131	Bra Rally
20 Bormida - Passalacqua	Fiat Abarth 131	Borvetti R...
21 Karal - Casavecchia	Fiat Abarth 124	Bra Rally

35 Mondesini  
36 Rubacchi  
37 Tesi - Val  
38 Almar





Noleggio Hospitality Per il Tuo Evento

**CESARO**  
GROUP.IT

Truck Trasporto Auto



info@cesarogroup.it - info@eventroadtruck.com

WEEK-END RALLY MONZA SHOW

Monza Rally Show



Il peso di una vitt

PUR CON UNA PENALITÀ  
DI 10" PER LA VETTURA  
TROVATA SOTTOPESO,  
ROSSI CENTRA LA SESTA  
VITTORIA NEL RALLY  
IN AUTODROMO: PIÙ  
DI CHIUNQUE ALTRO

di Daniele Sgorbini

**M**ONZA - Il re è lui. Indiscutibilmente. Valentino Rossi è arrivato a Monza con la determinazione feroce di chi vuol vincere a tutti i costi. Per mettersi da solo in vetta all'albo d'oro di una gara che negli anni è cresciuta a sua immagine e somiglianza, per chiudere vincendo una stagione che gli ha regalato più dolori che gioie con le 2 ruote. Insieme al sesto successo nello show a 4 ruote di fine anno il Dottore si mette in tasca lo scettro di questo rumoroso e coloratissimo regno e finalmente gode. Certo, vincere qui non ripaga completamente l'annata storta con la Yamaha in Moto Gp ma certo fa un gran bene al morale. Arrivato direttamente dai test in Malesia, Rossi ci ha messo decisamente poco per calarsi nella parte del ralista e nelle tre prove

#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Rossi-Cassina (Ford Fiesta Wrc); 2. Mikkelsen-Neuville (Hyundai i20 Wrc); 3. Bonanomi-Pirollo (Citroën Ds3 Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97

lunghe del Monza, due Grand Prix da 45 km e una da oltre 33, ha fatto la differenza. Proprio lì, nei giri a ripetizione del tracciato ricavato sfruttando tutta la pista dell'autodromo brianzolo, sopraelevate comprese, il nove volte campione del Mondo ha costruito chiarito al resto della truppa che metter le ruote davanti al cofano della sua Fiesta sarebbe stato assai arduo: «*Se mi aspettavo di essere così più veloce di Mikkelsen e Neuville nelle prove lunghe? La Grand Prix è quella che mi piace di più - risponde come sempre a reti unificate - e secondo me noi pistaioli in questa prova abbiamo un piccolo vantaggio rispetto ai ralisti, perché per noi è una cosa normale girare in tondo. Loro sono più da prove in linea, sono molto più bravi di noi a interpretare la strada e a improvvisare la prima volta, invece noi siamo cresciuti cercando di andare a trovare l'ultimo metro giri dopo giro, per cui questa prova è più adatta a noi.*»

BETTIOL

#### IL DOTTORE VA IN SESTA

Con questa grinta Valentino Rossi ha danzato sui cordoli, nei rettilinei e nelle chicanes monzesi, portando a casa il sesto trionfo nel Monza Rally Show e superando in questa speciale classifica Dindo Capello

oria che **Vale**

Analisi lucida, soprattutto andando a riavvolgere il film della lotta per il successo ingaggiata proprio da Rossi e Bonanomi: il driver del Wec ha provato a giocarsi tutte le sue carte proprio nell'ultima Grand Prix di domenica mattina, dove ha però commesso un errore che gli è costato qualche secondo di troppo. E tuttavia, niente era ancora deciso per via della penalità rimediata da Rossi causa vettura sotto peso, vicenda della quale leggete a parte. Tutto si è risolto nell'ultima speciale, una "provetta" da appena 1350 metri, dove Rossi ha pennellato traiettorie perfette e Bonanomi ha sbagliato, scivolando addirittura al terzo posto. Nell'eterno confronto tra rallisti e pistaioli che da sempre anima il Monza Rally Show, Andreas Mikkelsen e Thierry Neuville - sulla Hyundai i20 2016 schierata dalla Hmi - hanno provato in tutti i modi a tener alta la bandiera degli alfiere del traverso. Guidando una prova ciascuno hanno provato anche a divertirsi, accelerando alla grande: *«Purtroppo abbiamo perso troppo tempo nelle prove lunghe - ammette il belga vicecampione del Mondo e vincitore in Australia - ma nelle altre siamo andati bene e sia io sia Andreas non abbiamo nemmeno fatto troppo casino con le note!»*. Un altro che recrimina è Tony Cairoli, il mito del cross mondiale, mastino che non molla mai. Per dare un'idea: venerdì mattina è arrivato in autodromo correndo a piedi da Cinisello Balsamo visto che il giorno prima non aveva avuto il tempo di allenarsi... Concentrato e assai deciso nella guida, anche per lui la prova lunga di domenica mattina è stata quella decisiva: *«Non so perché ma la macchina non reagiva mai allo stesso modo, era nervosa»*. Alla fine la medaglia di legno va decisamente stretta al siciliano, che per il suo stile di guida e il suo feeling con la terra ha tutte le carte in regola per far bene anche nei rally, come ha dimostrato vincendo il Legend nel 2015 e la classe S1600 al Tindari l'anno passato: *«Di certo Tony è uno che apprende davvero molto in fretta - svela Danilo Fappani che ha letto le note a Cairoli - e lo stesso ingegnere Hyundai che ci ha seguiti qui a Monza è rimasto impressionato da quanto è progredito e da come riesce a riportare le sensazioni sulla vettura»*. ●



fotografie BETTIOL

NELLE PROVE  
LUNGHE ABBIAMO  
PERSO TEMPO  
MA NON ABBIAMO  
FATTO CASINO  
CON LE NOTE!

THIERRY NEUVILLE

”



VISITA DEL PILOTA POLACCO AI SUOI AMICI RALLISTI

## Kubica infiamma Monza

Il cappuccio della felpa calato in testa, per camuffarsi un poco *«Ma dal naso mi riconoscono lo stesso»*, ironizzava - il passo svelto e un sorriso per chiunque. Robert Kubica è arrivato, nemmeno troppo a sorpresa, sabato pomeriggio per salutare i tanti amici dei suoi anni da rallista. E, a differenza di Valentino Rossi e soci, non si è certo sottratto all'abbraccio della folla, anzi è stato più che disponibile con i tantissimi che lo hanno fermato per un selfie o un autografo: *«Il Monza è sempre bello, anzi forse è ancora più bello da spettatore che da pilota»* ha detto lui che l'ha vinto nel 2014 battendo Rossi. Il polacco è in forma perfetta - da quando militava nei rally ha buttato giù almeno dieci kg e sfoggia un fisico che lascia ben pochi dubbi riguardo alla sua possibilità: *«Mangio poco»*, dice, senza aggiungere che nell'ultimo anno ha macinato migliaia di km in bicicletta sugli asfalti toscani. Robert è apparso decisamente rilassato e con l'espressione di chi ha ben più di una speranza riguardo al suo avvenire.





# Hyundai che spettacolo!

**MIKKELSEN E NEUVILLE SI ALTERNANO AL VOLANTE DI UNA i20 WRC 2016 E VINCONO IL MASTER SHOW**

**N**iente gioia per Marco Bonanomi nemmeno nel Master Show: il toboga ricavato sul rettilineo finale, che già gli era stato fatale nell'ultima prova del rally, lo ha visto soccombere anche nella finalissima del Master Show, la sfida one to one della domenica pomeriggio dove si è dovuto arrendere ai piloti Hyundai ufficiali Mikkelsen e Neuville. Fuori già in semifinale Valentino Rossi, eliminato proprio da Bonanomi, mentre Mikkelsen aveva "fatto fuori" Tony Cairoli. Tra le R5 si è rinnovata anche in questa occasione la sfida tra Crugnola e Andreucci, dalla quale è uscito di nuovo il nome del varesino, mentre tra le Gt è stato ancora Nucita a svettare, su Mabellini. Pinzano, Gabbiani e Marchetti, infine, si sono confermati rispettivamente tra le S2000, le R4 e le R3C, proprio come avvenuto nel rally. ●

## MOTOCICLISTI IN LUCE

Oltre a Valentino Rossi e al fratello Luca Marini si sono visti anche Mattia Pasini, che con la Ford Fiesta Wrc ha chiuso nella top ten, ed Andrea Locatelli, decisamente a proprio agio con la Ford Fiesta R5. Dal circus delle 2 ruote sono arrivati come di consueto pure Alessio Salucci e Mitia Dotta (Hyundai i20 e porte) ed i fratelli Roberto e Luca Brivio (stessa vettura).

## NUCITA E LO SCORPIONE

Record di presenze stagionale a Monza per le 124 Abarth, con 6 esemplari. Andrea Nucita ha dominato tra le R-Gt, mettendosi dietro Mabellini (Abarth) e battendo le Porsche di Mengozzi e Sassi. Gli ultimi aggiornamenti per la 124 (nuovo rapporto finale più lungo, diverse mappe motore, molle e barre) hanno migliorato ancora la vettura dello Scorpione.

## VALENTINO E LA COPPA

C'è rimasto quasi male, Valentino Rossi, quando alla vigilia del Monza ha saputo che avrebbe dovuto riportare la coppa della vittoria ottenuta nel 2016. L'enorme trofeo, modellato sul logo dello sponsor, viene infatti assegnato al vincitore di anno in anno, sulla falsariga della Champions League. Il dottore ha già fatto sapere che gradirebbe non poco una copia da tenere in bacheca.

## ERREFFE CON NOVE R5!

In una R5 affollatissima, con ben 45 vetture al via, quello stabilito dall'Erreffe di Agostino Roda è un vero e proprio record: il team piemontese ha schierato a Monza nove Ford Fiesta (!) oltre ad avere in gestione la Mitsubishi di Guido Meda.

## ANDOLFI DA FIA R-GT

Presente a Monza come spettatore Fabrizio Andolfi, vincitore del Trofeo Abarth 124 e del Tricolore R-Gt, sta già lavorando per la prossima stagione. Il veloce pilota ligure vorrebbe proseguire con la 124 e sta cercando di imbastire un programma che comprenda, oltre all'Italiano, anche qualche puntata nella serie Fia R-Ggt, a cominciare da Montecarlo e Tour de Corse.

## GIRANDOLA DI PROTAGONISTI

Cairoli, sotto, quarto. Sotto a sinistra Bonanomi, solo terzo dopo aver lottato per vincere. Grandi protagonisti Andreas Mikkelsen e Thierry Neuville, a fianco, con la Hyundai i20, sopra



# Dieci secondi per la Fiesta

**TROVATA SOTTOPESO DI 7 KG LA FIESTA DI ROSSI, CHE È STATO PENALIZZATO. COME CAIROLI E CHEWON LIM**

**L**a notizia è clamorosa: la Ford Fiesta Wrc di Valentino Rossi è stata trovata sottopeso! La bilancia, dopo la Maxi Gran Prix di domenica mattina, ha rilevato infatti 1353 kg contro i 1360 minimi prescritti dal regolamento. Un'infrazione che, in qualun-

que altra occasione, varrebbe l'esclusione. Non a Monza, dove il regolamento particolare di gara prescrive una penalità in tempo a discrezione del collegio dei commissari sportivi. Che hanno comminato a Vale appunto 10". E non è stato l'unico, Ros-

si, a incappare in questa disavventura: la stessa pesata ha fatto altre vittime eccellenti, con Tony Cairoli sotto di 4 kg (10" anche per lui) e Chewon Lim di 6 kg (lui penalizzato di 20" perché il team avrebbe ammesso di aver montato cerchi più leggeri), mentre il giorno prima era toccata a Rachele Somaschini.

Insomma, il caso rimasto sottotraccia nel 2014 è esploso prepotentemente questa volta: «È stato un fulmine a ciel sereno» ha detto prima di salire sul podio Rossi.

Un fulmine che non gli ha però tolto la possibilità di fare festa. ●

# Crugnola sbanca fra le R5

**INCONTENIBILE, IL VARESIANO CON LA SKODA FABIA: BATTE ANDREUCCI E CHIUDE SESTO ASSOLUTO, PRIMO FRA I PILOTI SENZA UNA WRC**

**C**i ha provato in tutti i modi Paolo Andreucci a far valere la sua legge pure a Monza. Addirittura, prima dell'ultima Grand Prix la domenica mattina ha rischiato di pagare ritardo al controllo orario, per essere rimasto nel box sino all'ultimo secondo utile per decidere quali pneumatici montare sulla sua Peugeot 208. Tutto inutile: la lotta in quel momento assai ravvicinata con Andrea Crugnola, ha detto bene al varesino e malissimo al dieci volte campione italiano, rimasto intruppato nel traffico della Grand Prix di sabato sera. Il giorno prima era toccato al suo avversario, riuscito però a limitare i danni: «*Purtroppo la Grand Prix è così, è una lotta, il traffico fa parte del gioco e a volte serve un po' di fortuna*». Buona sorte o no, il varesino è stato davvero perfetto e con la Skoda Fabia R5 è sempre rimasto al vertice dell'affollatissima categoria. Un Crugnola decisamente in palla, più che pronto a tornare nel Tricolore sempre alla ricerca di volti nuovi. Discorso simile per Alessandro Bosca: il piemontese, terzo tra le R5, ha suo malgrado perso un sacco di tempo nell'ultima Grand Prix, quando è stato urtato da un avversario, ma ha mostrato un passo di vertice fin dai primi metri. Bravissimo anche lui ma certo non è una sorpresa. ●



## TANTI PROTAGONISTI!

Crugnola, sotto, gran protagonista con la Skoda Fabia nell'affollata classe R5. A destra, Andreucci con la Peugeot 208 T16 in livrea Tricolore. In basso a destra, la Lancia 037 di Bianchini. In basso, lo spettacolare D'Aste con la Fiesta Wrc di Bertelli e un gruppo di vetture: in primo piano la 124 Abarth di Modanesi

**È UNDICESIMO SU 39 VETTURE R5 AL TRAGUARDO**

## Marini: buono il fratello di Vale

Simone Scattolin, che a Monza ha diviso con lui l'abitacolo della Fiesta R5, lo ha subito promosso: «*Impara davvero velocemente, è incredibile la sua capacità di adattarsi se si considera che non aveva mai guidato una macchina da corsa*». Ha ragione l'esperto navigatore veneto, perché l'esordio di Luca Marini a Monza è da promozione piena. Sempre in progressione e bene in lotta nel gruppone delle R5, il fratello del Dottore ci ha messo poco a prenderci gusto: «*Ho ancora qualche problema nella gestione dei freni in staccata, ma per il resto mi trovo davvero molto bene. E più guido più mi diverto*». E il fratello maggiore, che da sempre gli ha fatto da chiozza con le 2 ruote, gli ha dato una mano anche con le auto: «*Sì, Vale mi sta dando un sacco di consigli. Del resto lui qui ha un sacco di esperienza e sa perfettamente dove mettere le ruote. Una Wrc il prossimo anno? Prima sarà bene pensare alle moto, poi vedremo*».



foto grafie BETTIOL





# Andreucci va all'estero?

**IPOTESI RITIRO MA ANCHE GARE SPOT IN WRC2 ED EUROPEO PER IL DIECI VOLTE CAMPIONE ITALIANO**

**L**a stella sulla 208 per celebrare i dieci titoli e la tranquillità di chi sa di avere il pallino in mano. A Monza, più che sulla gara, l'attenzione di tutti era già proiettata sul futuro di Paolo Andreucci e della Peugeot. Il binomio più vincente della storia dei rally italiani è di

fronte a un bivio: continuare o separarsi? «A dire il vero io non ho tutta questa voglia di smettere – confida Andreucci – magari potrei correre non più nell'Italiano».

Una confidenza non casuale, quella del campionissimo, che entro un paio di settimane

è chiamato a decidere del suo futuro. Pensando al ritorno di Pirelli nel Mondiale è possibile immaginare un programma di Andreucci fuori dai nostri confini, con qualche gara spot di prestigio tra Wrc2 ed Europeo e magari con un ruolo di tutor di lusso per i ragazzi dello Junior Wrc, monomarca M-Sport gommato Pirelli. Ma sono ipotesi, per ora. A rendere tutto più complesso è poi la posizione di Peugeot Italia, che ancora non ha definito i programmi 2018. In mezzo a tante incognite, pesa soprattutto quella tecnica: quanto sarà ancora competitiva la attuale 208 R5, che riceverà una nuova omologazione con le parti della Citroën C3 R5 in via di sviluppo, solo verso la fine della prossima stagione? «Decideremo a breve – fa sapere Terenzio Testoni, responsabile Pirelli nei rally – credo che molto dipenderà da quello che vorrà fare Paolo. Farlo correre nel Mondiale? Credo che prima di tutto sia Andreucci a dover capire cosa voler fare. Poi, prima di Natale, si prenderà una decisione». Intanto, coi colori ufficiali del Leone, Andreucci sarà al via del Trofeo R5 al Motorshow, venerdì 8 dicembre, per poi chiudere da privato la stagione nel "suo" Rally del Ciochetto. ●

**IL SAMMARINESE VINCE CON LA INTRAMONTABILE LANCIA RALLY 037**

## Bianchini è storico

Marco Bianchini e la sua bellissima Lancia 037 hanno preso il pallino in mano nella prima prova del Monza riservato alle Storiche e lo hanno mollato solo un attimo a Totò Riolo in quella successiva. Da lì in poi un assolo. Sfortunatissimo Musti, che dopo essere stato sempre primo delle Porsche ha dovuto alzare bandiera bianca domenica mattina, lasciando via libera a Lucio Da Zanche. Terzo alla fine Totò Riolo, che ha portato a Monza la bellissima Subaru Legacy, mentre più staccato ha chiuso "Lucky" con la Delta, che dopo aver perso un paio di minuti per colpa di una candela che faceva i capricci ha dato addio a ogni velleità. Niente prove lunghe per le storiche, che nelle Grand Prix si sono limitate a un giro solo di percorso. Andrea Zanussi, che rientrava ed era in coppia col figlio Lino su una 131 Abarth, si è arreso nel corso della quinta speciale per una noia al motore.



### C'È L'APP DI ANDREUCCI

Si chiama Andreucci CoDrive e promette di essere il primo codriver virtuale al mondo. Si tratta di un'App nata da un'idea di Paolo Andreucci e sviluppata proprio per iniziativa per pilota toscano, vero e proprio copilota virtuale in grado di descrivere le curve che si incontrano. Disponibile in tre livelli, col primo gratuito e gli altri due a pagamento, nella sua versione completa descrive le curve con le note rallistiche o con indicazioni più semplici nelle due versioni più "leggere".

### D'ASTE CON LA FIESTA

La Ford Fiesta Wrc impiegata a Monza da Stefano e Linda D'Aste è la stessa portata al successo la scorsa settimana da Lorenzo Bertelli al Tuscan. La vettura ha permesso all'ex-campione del Mondo Privati nel Wtcc di ben figurare, prima di un problema nel finale.

### BRAVA RACHELE

Al via con la Peugeot 207 S2000 e Alessandra Benedetti alle note, Rachele Somaschini ha ben impressionato. La giovane milanese, in prima linea nella raccolta fondi per la ricerca contro la fibrosi cistica da cui è affetta, sta pianificando il suo futuro nei rally: dopo salite e piste, nel 2018 vorrebbe fare il Cir.

### LOTTE DI CLASSE

In un Monza dove i riflettori illuminano i big, c'è stato spazio anche per un posto al sole nelle varie classi. Tra le R4 si è imposto Gian Maria Gabbiani, mentre Alessandro Marchetti ha messo in fila il plotoncino delle Clio R3C. In S2000 successo per Corrado Pinzano, con Rachele Somaschini e Alessandra Benedetti prime del femminile.

### IL TERZO OLDRATI

Dopo Diego e Devid ecco un terzo Oldrati nei rally italiani. Si tratta di Enrico Oldrati, figlio di Diego, buon protagonista del Tricolore negli anni '90 e fino al 2001. Il ragazzo ha debuttato a Monza con una Ford Fiesta R5 e Roberto Mometti alle note, facendo vedere di saper imparare in fretta.

# Rossa di passione

GIOVINAZZI E LA FERRARI SF60 HANNO DATO... FUOCO ALLE POLVERI NEL PRIMO WEEK-END DELLA KERMESSE BOLOGNESE. CHE QUESTA SETTIMANA MANDA IN SCENA IL MEMORIAL BETTEGA

di Dario Lucchese



**A**pertura all'insegna della Rossa per l'edizione 2017 del Motor Show. La rassegna emiliana, inaugurata sabato 2 dicembre dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Gian Luca Galletti e dalla madrina Giorgia Palmas, ha visto il ritorno dello spettacolo del Ferrari F.1 Pit Stop.

A scaldare gli animi ci ha pensato Antonio Giovinazzi. Almeno per un giorno, il pubblico di Bologna-

Fiere ha potuto applaudire un italiano sulla vettura di Maranello. Il 23enne pilota di Martina Franca, reduce da una stagione che lo ha visto debuttare nel Mondiale con la Sauber, prendendo parte ai Gran Premi di Australia e Cina, si è esibito al volante della F60 datata 2009. Assieme a lui è sceso in pista Alessandro Pier Guidi, che ha entusiasmato i presenti guidando la 488 Gte con cui si è laureato quest'anno campione Gt nel Wec assieme all'ingle-



fotografie FUGGIANO



se James Calado, contribuendo alla conquista del titolo Costruttori. Di scena anche le vetture dei Programmi XX, portate in pista anche dagli altri due piloti ufficiali Giancarlo Fisichella e Davide Rigon, e la sfida del Ferrari Challenge. Un'apertura quindi tutta all'insegna della velocità, che ha visto protagonisti anche i piloti e le vetture della Porsche Carrera Cup Italia, il Trofeo Gta-Scuderia del Portello e le F.1 storiche, nonché i test drive Maserati e i Lam-

**SPETTACOLO A 360°**  
**Giovinazzi e la Ferrari SF60**  
**hanno fatto sognare**  
**i visitatori del Motor Show**  
**di Bologna, la rassegna**  
**a tutto tondo sulla passione**  
**per i motori. Tra i big anche**  
**Alex Del Piero, in alto**

borghini Hot Lap. Un antipasto d'eccezione in vista dei prossimi giorni, quando a scendere sul tracciato dell'Area 48 Motul Arena saranno il Trofeo Italia Gran Turismo, il Trofeo Abarth Selenia, il Tcr Italy, la Nascar Whelen Euro Series-Trofeo Angelo Caffi, il Trofeo Italia Sport Prototipi, oltre all'immane appuntamento con l'Historic Challenge by Scuderia Bologna. Tutto ciò prima di cedere la "parola" ai rally. ➔



#### Numerose le attrazioni 2017

Dalla pista agli stand di BolognaFiere, tantissime sono le attrazioni di quest'anno. Fra le novità i padiglioni Passione Classica Racing (dedicato ai collezionisti che espongono le auto da corsa che hanno fatto la storia dell'automobilismo), Passione Classica Mercato e Model Game, quest'ultimo per gli appassionati del modellismo statico e dinamico. Al 26 sarà possibile visitare "World of Motorsport", dove sono esposti alcuni esemplari di auto e moto protagoniste nelle massime categorie, incluse la Toro Rosso di F.1, la Ducati MotoGp di Andrea Dovizioso e la Suzuki di Andrea Iannone. Ben 370 sono i marchi dell'automotive presenti a questa edizione. Un'edizione ghiotta che si protrarrà fino a domenica 10, riproponendo gli orari di apertura dalle 9 alle 18 nei giorni feriali e dalle 8.30 alle 18.30 nei festivi e prefestivi.

#### E adesso tocca al Memorial Bettega

Un fuoriclasse del rallyismo mondiale, due giovanissimi figli d'arte e un'altra promessa nascente; oltre ad essi, il pluricampione italiano ed europeo e l'asso del motocross per eccellenza. Saranno loro i protagonisti del Memorial Bettega edizione numero 30, che anche quest'anno si riconferma come l'appuntamento agonistico di maggiore prestigio nell'ambito del Motor Show. La kermesse bolognese, che ha aperto i battenti la scorsa settimana, si appresta a vivere un altro week-end intenso di emozioni. La pista dell'Area 48, dopo avere ospitato le gare della velocità, si trasforma in un tracciato misto asfalto e terra di 1028 metri. Riflettori puntati questa volta sui rally. Cambiano il circuito, le prospettive, la filosofia dello spettacolo

#### SQUADRA FERRARI IN PASSERELLA

Antonio Giovinazzi, sopra, saluta gli appassionati accorsi all'apertura del Motor Show bolognese e gratificati dalla presenza della Rossa e dei suoi uomini

lo, ma il pubblico rimane lo stesso. Quello che fino ad ora è accorso numeroso per visitare gli stand ed affollare le tribune della Motul Arena. Passione dunque all'ennesima potenza con l'idolo delle due ruote Tony Cairoli. Sarà proprio lui, il 9 e 10 dicembre, uno degli attori della sfida conclusiva del Motor Show.

Il centauro siciliano, che quest'anno ha celebrato il suo nono titolo iridato, si cimenterà al volante di una Hyundai i20 Wrc. Per Cairoli non si tratterà comunque della sua prima partecipazione al "Bettega", in cui in passato ha già ben figurato. Tra i suoi avversari, il 23enne finlandese Teemu Suni-

fotografie FUGGIANO





nen, pilota M-Sport nel Mondiale, dove ha corso nella classe Wrc2 con la Scuderia M-Sport ed al via a Bologna con una Fiesta Wrc. Stessa vettura per altri due scandinavi doc. Il più giovane di tutti è il norvegese Oliver Solberg, solamente 16 anni, ansioso di ripercorrere le orme di papà Petter (campione del mondo rally con la Subaru nel 2003) e prossimo ad affacciarsi sulla scena internazionale. Altro cognome importante è quello del 17enne Kalle Rovannerä, figlio di Harri, lo scorso anno secondo al Memorial Bettega dopo essere stato sconfitto nella finalissima da Elfyn Evans. Sempre restando in tema di giovani, all'appello ha risposto presente

# Giovinazzi scopre lo show

**IL TERZO PILOTA FERRARI HA ENTUSIASMATO E S'È ENTUSIASMATO NELLA PIAZZA CHE DA RAGAZZINO FREQUENTAVA COME TIFOSO**

**M**entre ad Arese i riflettori erano puntati sull'Alfa-Sauber che avrà nella coppia Leclerc-Ericsson i piloti ufficiali sabato 2 dicembre, al Motor Show, Antonio Giovinazzi ha regalato spettacolo al volante della SF60 del 2009, effettuando giri e pit stop dinanzi ai tanti appassionati presenti nell'area 48. Abbiamo colto l'occasione per raccogliere le impressioni del pilota di Martina Franca, che non ha parlato del suo futuro, visibilmente emozionato dopo l'esibizione con la Ferrari. La creatura con cui Kimi Raikkonen vinse il Gp del Belgio 2009 dopo un duello serrato con l'allora pilota Force India (oggi uomo Ferrari) Giancarlo Fisichella, all'epoca in procinto di passare proprio al Cavallino Rampante per sostituire l'infortunato Felipe Massa.

**- Antonio, innanzitutto, un tuo commento sulla manifestazione 2017: quanto calore dal pubblico?**

*«È stata una grandissima emozione, ricordo quando da piccolo mio babbo mi portava al Motor Show e la mia esibizione preferita era quella nell'area 48. È stato divertente, anche se le condizioni non erano facili perché l'asfalto era molto umido e le gomme non in temperatura. Spero che il pubblico si sia divertito, vedendo una Formula 1 in azione e un pit-stop da vicino, cose che trasmettono emozioni forti».*

**È STATO DIVERTENTE ANCHE SE NON ERA FACILE CON L'ASFALTO UMIDO E LE GOMME FREDE**

**ANTONIO GIOVINAZZI**



*«È stata la prima volta per me, sinora ho pilotato solo vetture dotate di motore ibrido e sicuramente si tratta di configurazioni molto diverse, con un sound diverso. Sotto tutti i punti di vista è stato bello per me pilotare una vettura del passato, anche se è un passato recente».*

**- Che cosa significa passare dai bolidi del 2017 ad una Ferrari SF60 del 2009? Le monoposto in questione hanno caratteristiche tecniche molto differenti...**

*«La SF60 è stata la prima Ferrari ad essere dotata di Kers, per cui un pochino di ibrido c'era già... «Esatto! Anche se qui non ho avuto occasione di utilizzarlo».*

**- Rappresentare i colori del Cavallino Rampante ad un evento come il Motor Show che emozione è?**

*«Un'emozione fortissima. Da quando ho firmato con Ferrari lo scorso anno ho realizzato un sogno e continuare a portare questi colori per me è importantissimo. Guidare per la Rossa è sempre stato il mio obiettivo, sin da quando ho iniziato con i kart. Continuare a portare questi colori per me è importantissimo, anche in qualità di pilota italiano».*

**Alessandro Bucci**



pure il boliviano Marco Bulacia, anch'egli al via con una Ford, che in attesa di compiere la maggiore età si è cimentato quest'anno nelle gare tricolori. Tra i beniamini nostrani c'è Giandomenico Basso, un pilota che certamente non ha bisogno di presentazioni: vale comunque la pena ricordare i due titoli europei da lui conquistati nel 2006 e 2009, quelli tricolori ottenuti nel 2007 e 2016, fino ad un'ultima stagione vincente con la Hyundai i20 R5 di Brc Gas Equipment nel Tour European Trophy.

Sei personaggi in cerca d'autore, ai quali se ne aggiungeranno altri due. A completare i "magnifici otto" ci saranno infatti i due finalisti del Trofeo Italia Wrc che si disputerà venerdì 8 dicembre e vedrà ai nastri di partenza anche gli esperti Tobia Cavallini e Alessandro Bruschetta.

I migliori tra loro animeranno gli spalti in occasione del Trofeo "Pucci Grossi", la classica gara in notturna in programma sabato.

Il giorno prima toccherà confrontarsi anche ai protagonisti del Trofeo Italia R5: tra questi il dieci volte campione italiano Paolo Andreucci (Peugeot 208), il campione italiano Junior 2016 Giuseppe Testa (Ford Fiesta) e Max Rendina (Skoda Fabia).

A inaugurare una quattro giorni "no stop" all'insegna della specialità, a partire da giovedì ci saranno poi il Trofeo Italia Rally Terra Yokohama, il 2 Ruote Motrici ed il Trofeo Rally Suzuki e non mancheranno neppure le gare riservate alle vetture storiche da rally. ●



fotografie FUGGIANO

# Fumanelli buono alla prima

**VITTORIA DEL LOMBARDO NELLA SFIDA DEL FERRARI CHALLENGE. IL DEBUTTANTE DAVID HA BATTUTO IN FINALE DANIELE DI AMATO**

**B**OLOGNA - Buona la prima per David Fumanelli. Il giovane lombardo, quest'anno impegnato a tempo pieno nella Blancpain Gt Series, ha conquistato il successo nella sfida del Ferrari Challenge che lo ha visto fare un doppio debutto sul circuito dell'Area 48 e al volante della 488 nella versione Trofeo con i colori della Rossocorsa.

Una vittoria che ha avuto un valore ancora più prezioso perché ottenuta nella finalissima con Daniele Di Amato, campione 2017 del Trofeo Pirelli, aggiudicandosi entrambe le manche di tre giri in programma. Per il pilota della Cdp un finale di stagione ancora da protagonista, benché senza la ciliegina sulla torta. Nei quarti di finale il romano era riuscito a eliminare Manuela Gostner, mentre nella semifinale

ha avuto ragione del tedesco Bjorn Grossmann, il più veloce nelle prove ufficiali con la vettura della Octane 126.

Lo stesso Grossmann, due volte campione europeo del monomarca riservato alle vetture di Maranello, ha poi perso il confronto nella finale per il terzo posto con Thomas Gostner (Ineco-Mp Racing). Eliminati ai "quarti" anche Maurizio Pitorri, Tommaso Rocca e Fabienne Wohlwend.

**Classifica:** 1. **Fumanelli** (Rossocorsa); 2. **D. Di Amato** (Cdp); 3. **T. Gostner** (Ineco-Mp Racing); 4. **Grossmann** (Octane 126). Eliminati ai quarti di finale: **M. Gostner** (Ineco-Mp Racing), **Pitorri** (Cdp), **Rocca** (Rossocorsa) e **Wohlwend** (Octane 126).





**ORA SPAZIO AI RALLISTI!**  
 Questa settimana sono in scena al Motor Show i rally: sopra il baby Kalle Rovanpera, secondo al Memorial Bettega dodici mesi fa. A sinistra la Ferrari 488 che David Fumanelli ha portato al successo nel Challenge. Sotto, Carboni vincitore della sfida in Carrera Cup. Sopra a destra lo stand di Autosprint e quello di Auto con le vetture finaliste per il premio "Auto dell'anno"



## Carboni ardente con la Porsche

**TERZO SUCCESSO A BOLOGNA PER IL VITERBESE, PRIMO NELLA SFIDA RISERVATA AI PROTAGONISTI DELLA PORSCHE CARRERA CUP ITALIA**

**B**OLOGNA - Non c'è due senza tre per Gianluca Carboni. Il pilota viterbese, nel 2008 e 2009 già vincitore al Motor Show nel Ferrari Challenge, ha conquistato il successo nella sfida della Porsche Carrera Cup Italia che ha animato la giornata conclusiva del weekend d'apertura di questa edizione. Una vittoria ottenuta al termine del confronto con il compagno di squadra Gianmarco Quaresimini, che dopo avere fatto segnare il miglior tempo al termine del primo giro della finale, nella tornata successiva ha concluso contro le barriere. «Sono felice di avere vinto, anche se mi dispiace che la gara si sia conclusa in anticipo. Diciamo che mi sono ripreso quel successo che mi era sfuggito tre anni fa nella Gt Cup, quando avevo dominato tutte le manche prima di venire fermato da una foratura in quella decisiva», ha

commentato Carboni. Per Quaresimini, 21 anni, una condotta esemplare rovinata solo dall'errore che lo ha costretto allo "stop" e caratterizzata dal miglior crono in qualifica e poi dalla vittoria conquistata nel testa a testa con Fabio Nalucci e Davide Uboldi, rispettivamente nei "quarti" ed in semifinale. A completare un podio tutto firmato Dinamic Motorsport è stato Niccolò Mercatali, il quale è riuscito ad avere la meglio proprio su Uboldi, al via con i colori del team Ghinzani Motorsport.

**Classifica:** 1. Carboni (Dinamic Motorsport); 2. Quaresimini (Dinamic Motorsport); 3. Mercatali (Dinamic Motorsport); 4. Uboldi (Ghinzani Motorsport). Eliminati ai quarti di finale: Nalucci e Zanardini (Ghinzani Motorsport).



# Un Toro nel futuro

**PUR ESSENDO SEMPRE MOLTO LEGATO AL SUPER GT GIAPPONESE ANDREA CALDARELLI PUNTA SOPRATTUTTO SU LAMBORGHINI**

**I**MOLA - Quasi eroe dei due mondi. Nonostante la delusione per come è andata nel Super Gt giapponese, dove è stato in lotta per il titolo fino all'ultimo round, Andrea Caldarelli sorride sotto il sole di Imola. E ha ottimi motivi per farlo: è giovane, ha talento, testa. E quest'anno ha vinto il suo primo titolo importante, nella Blancpain GT Series. Contribuendo a regalare a Lamborghini un risultato storico. «Ormai erano tredici anni che cercavo di arrivare a un risultato di questa portata - dice Andrea davanti a un caffè nell'hospitality Lambo durante le World Finals - . Tornare in Europa dopo sette anni in Giappone e vincere il titolo è stata una grande soddisfazione ma sapevo di essere cresciuto molto. Conoscevo le mie potenzialità, così come quelle della macchina e del team».

Un tuffo dal trampolino alto, pronti-via sulla Huracán Gt3 senza test alle spalle. Una prova di maturità: «Rispetto agli altri piloti (Mirko Bortolotti e Christian En-

gelhart, N.d.r.) ero in ritardo con la preparazione e le prime due o tre gare sono state stressanti. Dovevo ambientarmi, conoscere campionato, regole e strategie». Blancpain e Super Gt hanno ben poco da spartire...

«La Gt500 è un prototipo a tutti gli effetti e a livello di tempi sul giro è 10" più veloce di una Gt3. Inoltre, gestire due campionati è stato difficile perché siamo arrivati alle ultime due gare giocandoci il titolo in entrambe le serie: tenere lo stress sotto controllo è stato impegnativo e per questo sono ancora più soddisfatto».

Per quanto riguarda la vettura, Andrea promuove il lavoro fatto da Giorgio Sanna: «Mi sono trovato subito bene e, anche se è stato difficile capire le gomme, la macchina è stata sempre costante. Inoltre, il motore aspirato aiuta a capire subito il comportamento della vettura: l'accelerazione è diretta, l'erogazione del V10 è regolare, lineare e progressiva. È una macchina difficile da portare al

limite ma il feeling è immediato».

L'apice della stagione è stata la 24 Ore di Spa, iniziata molto bene e terminata con un frustrante ritiro...

«È stato molto emozionante partire dalla street parade. Rispetto alla 24 Ore di Daytona l'atmosfera è diversa, respiri la passione della gente. La gara è molto difficile perché è una maratona sprint, devi attaccare e spingere per tutto il tempo, con l'ostacolo dei doppiati».

Poi c'è il gioco di squadra. Dove serve sincronia, affiatamento ma soprattutto rispetto.

«Bisogna avere un buon rapporto con i compagni, per capire ad esempio chi è più stanco e chi invece è in grado di dare il meglio in un determinato momento. Nella nostra categoria devi poi mettere in conto che il tuo compagno può commettere un errore ma può succedere a te. Prima di tutto devono esserci stima e fiducia».

Nonostante i 27 anni, Andrea dimostra una maturità, una saggezza, non comuni per un pilota della sua età. Merito anche dell'esperienza come team manager del team FFF Racing?

«Credo che oggi il pilota non è più solo una persona che guida. Deve essere anche manager capace di gestire giornalisti, sponsor, clienti, partner. Devi essere in grado di gestire varie cose e l'esperienza col team mi sta facendo crescere molto come persona. E sicuramente potrebbe essere uno sbocco quando smetterò».

Prima di salutarci arriva il padre Vitaliano, ex-pilota turismo con le Alfa. Capace di accendere nel figlio il sacro fuoco senza bruciarlo...

«Iniziare con i kart è stato spontaneo - ricorda Andrea - ma fare lo step successivo è stato merito di papà. A 13 anni avevo smesso coi kart a dopo un'esperienza non bellissima, ma vedendo lui in pista mi è venuta voglia di correre con le Gt».

Una vita in pista non è fatta però solo di podi, velocità e gloria.

«Sicuramente è stata un'adolescenza particolare: a 16 anni avevo già un contratto importante e non pensi certo ad andare in discoteca. Ci pensi dopo dieci anni magari, ma io credo nel destino e non ho rimpianti».

Dopo il passato uno sguardo al futuro.

«Vorrei riconfermarmi campione Blancpain ed essere ancora più presente nella famiglia Lamborghini. Per quanto riguarda il Super GT ci sto ancora pensando: ho già una proposta, però adesso ho bisogno di qualche settimana per sedermi e capire dove andrà la mia carriera. È una bellissima posizione dove trovarsi: ho il privilegio di essere padrone del mio futuro».

**Francesco Colla**

**VORREI  
RICONFERMAMI  
NEL BLANCPAIN  
ED ESSERE  
PIÙ PRESENTE  
IN LAMBORGHINI**

**ANDREA CALDARELLI**





# SE L'AUTO GREEN ordina una tequila

**L**a tua automobile quanto è green? Probabilmente molto poco, ma la domanda dei costruttori verso materiali sempre più rispettosi dell'ambiente è in costante aumento. Negli anni si è infatti assistito a un aumento sempre crescente dell'utilizzo di materiali riciclabili, di origine vegetale, o comunque non derivanti dall'industria petrolchimica. L'industria dell'automobile è uno dei principali attori che spinge la ricerca scientifica verso lo sviluppo di nuovi materiali. L'interesse è sempre di più puntato verso componenti di origine vegetale, in quanto offrono non solo il massimo grado di riciclabilità e rigenerazione, ma sono anche molto leggeri, riducendo l'impatto ambientale non solo in fase di produzione ma anche durante l'esercizio in quanto autoveicoli più leggeri permettono di diminuire i consumi. L'obiettivo è quindi quello di riuscire a rimpiazzare tutti i componenti plastici dei veicoli con alternative bio. Lo sviluppo di questi materiali è un arduo compito per i ricercatori; serve infatti un lavoro sinergico tra esperti di varie discipline. Ingegneri chimici devono riuscire a massimizzare il grado di aderenza tra matrice e fibre, in quanto questo domina la re-

Scarti vegetali nell'industria automobilistica: l'Unicusano Lab analizza i possibili sviluppi

sistenza strutturale; i tecnologi devono assicurare di poter processare i nuovi materiali con tecnologie simili a quelle utilizzate per il processo di materiali tradizionali; mentre gli scienziati dei materiali devono assicurare che le proprietà meccaniche del manufatto finale siano consistenti con le richieste dei produttori, soprattutto in termini di certificabilità e durabilità.

Sono già state spese molte energie nello studio di materiali rinnovabili come derivati del legno, cotone, lino e juta. Questi ultimi vengono già utilizzati sotto forma di fibre come rinforzo in materiali compositi bio. L'industria automobilistica già processa più di 80.000 tonnellate di derivati del legno e di fibre naturali in compositi. Di pari passo sono state studiate alternative ai tradizionali materiali utilizzati per le resine, tramite la formulazione di resine di origine vegetale. Questi prodotti sono particolarmente interessanti in quanto la loro ottimizzazione ha permesso proprietà resistenziali che permettono di migliorare le caratteristiche mec-

caniche dei materiali tradizionali. Ricerche in corso si concentrano invece sul processo di altri tipi di materie vegetali non caratterizzate da alte resistenze, ma piuttosto dal bassissimo peso specifico. Un esempio tra i molti è l'utilizzo degli scarti del processo della pianta di agave, tradizionalmente utilizzata per produrre bevande alcoliche come la tequila. Le fibre ricavabili da questa pianta hanno la caratteristica di essere molto leggere in quanto cave. Componenti organici di questo tipo non sono in competizione con i rinforzi strutturali citati in precedenza perché non permettono resistenze sufficientemente alte, ma troverebbero applicazione in componenti accessori, ovvero in tutti quei componenti in cui non è richiesta resistenza meccanica, come i rivestimenti o i pannelli insonorizzanti. In tali applicazioni le fibre naturali, annegate nella matrice, permettono un notevole vantaggio in termini di peso.

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Chilton; 2. Bennani; 3. Gleason. Gara-2: 1. Guerrieri; 2. Huff; 3. Catsburg.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97



# Volvo in cima gode pure con Björk

**S**uona l'inno svedese a Losail, dove la Volvo ha potuto festeggiare al massimo il suo secondo anno nel Wtcc, il primo in cui ha ufficialmente puntato alla vetta schierando anche la terza macchina così da poter prendere anche i punti nel Mac3, la sfida per i Costruttori che avviene dopo le qualifiche.

Le azzurre S60 sono state ben attente a non prendere alcun rischio e a fare gioco di squadra per permettere a Thed Björk di incamerare il maggior numero di punti, ma il lavoro è stato immensamente semplificato dai problemi avuti dallo sfidante Norbert Michelisz in qualifica. Il pilota Honda, fino a quel momento nettamente il più veloce del lotto, ha accusato un problema ai freni ed ha dovuto accontentarsi di una deludente undicesima prestazione, che ha lasciato strada spianata agli svedesi. «Per tutto il weekend ho avuto l'auto più veloce, ed ho sempre pensato di avere le carte in regola per vincere. Purtroppo le cose non sono andate bene, ma ho dato tutto. Sapevo che, con i problemi ai freni avuti in qualifica, le gare sarebbero state durissime; ho recuperato qualcosa, ma la pista non consentiva molti sorpassi e non sono riuscito a fare di più. Comunque sono orgoglioso di aver finito la stagione secondo, è stato il migliore risultato della mia carriera e spero di tornare l'anno prossimo e fare

**INNO SVEDESE E MARCIA TRIONFALE PER LA S60 IN UN WEEKEND IN CUI LE VITTORIE DI TAPPA VANNO A CHILTON SU CITROEN E A GUERRIERI SU HONDA-JAS**

di **Fulvio Cavicchi**

meglio» ha commentato il magiaro.

Ma questo non toglie comunque meriti a Björk, in una stagione da sogno che lo ha visto vincere a Monza e al Nürburgring Nordschleife: «È incredibile, mi sto calmando ora, ma a fine gara ero davvero impazzito perché provavo tante sensazioni. Penso di aver guidato molto bene, poi ovviamente i problemi di Honda ci hanno aiutato, ma credo che per tutto l'anno ce lo siamo meritati. Mi sento come se lo avessi vinto a Macao: era la prima volta che corre-





vamo là, dove Michelisz era velocissimo e noi ci siamo difesi benissimo. È bellissimo diventare il primo svedese Campione del Mondo, un sogno che avevo da quando ho iniziato a correre! È difficile descrivere questi momenti, ma sicuramente sono i migliori della mia carriera». Lo svedese ha poi voluto rivolgere un pensiero al suo avversario per tutta la stagione Tiago Monteiro, che da settembre ha dovuto dire addio ai sogni di gloria: «Penso anche a Tiago e all'incidente che lo ha messo fuori gioco. Lo rispetto molto e mi è mancato lottare con lui, spero possa tornare a combattere per il Mondiale perché se lo merita».

A festeggiare a Losail è stato anche Tom Chilton, che con la spettacolare battaglia di Gara-1 ed il ritiro di Bennani in Gara-2 è diventato Campione del Mondo Turismo tra i piloti Indipendenti. Grazie ai risultati in Qatar il 32enne ha poi addirittura chiuso terzo il campionato assoluto, il suo miglior risultato di sempre in classifica.

«Sono arrivato a Losail da quinto, ed ho finito terzo: semplicemente perfetto! La mia lotta con Mehdi in Gara-1 è stata come una battaglia in pista per il titolo, quella che Norbi e Thed non hanno mai potuto fare» ha commentato il britannico. «Il nostro obiettivo per questo weekend era vincere gli Indipendenti, ma finire terzo assoluto e poter andare al Galà Fia è incredibile. Questa stagione è stata molto dura, ma la seconda parte è stata grandiosa, con una bella lotta con Mehdi e Rob Huff per il titolo». ●



## Yvan quelle folli minacce

**IL VECCHIO MULLER HA DATO UNA MANO ALLA SUA CASA MA LA COSA NON È STATA APPREZZATA DAI TIFOSI DI MICHELISZ**

**A** Yvan Muller è diventato uomo Volvo questa stagione, dopo aver annunciato il suo ritiro dal Mondiale Turismo a fine 2016. Presente ai box in tutte le gare, per aiutare piloti e tecnici per definire assetti e strategie di gara, è anche salito qualche volta in macchina nei test per aiutare più "attivamente". Per lottare al massimo per il titolo, la Casa svedese ha deciso di lasciare a casa Néstor Girolami nell'ultima tappa in Qatar e di sfruttare l'immensa esperienza dell'alsaziano anche in gara. Ma la cosa non è stata apprezzata dai tifosi di Michelisz, che hanno decisamente esagerato nel dimostrarlo. Già nel 2016 i fan ungheresi si erano mossi contro Muller, reo secondo loro di aver lasciato passare apposta Tiago Monteiro in Qatar per farlo salire terzo in classifica davanti a Michelisz. Ma questa volta si è andati ben oltre grida ed insulti. «Sin dall'uscita del comunicato stampa che diceva che sarei stato in gara, sono diventato vittima dei tifosi di "Norbi" e dei loro commenti. Posso capire che alcuni tifosi possano diventare fin troppo appassionati, ma quando si scende sul privato e si promette di ucciderli, stuprare tua moglie ed ammazzare tua figlia, si è davvero andati troppo oltre!» si è sfogato Muller. ●

### BENNANI BUON 2° NELLA PRIMA CORSA

Nella prima frazione Bennani, a lato, era giunto buon 2° dietro a Chilton, in alto. Al centro, il vecchio Muller che è tornato una tantum per dare una mano alla Volvo e a Bjork, con lui sorridente nell'immagine. Nell'altra pagina, in alto, lo svedese fa festa col suo team dopo il trionfo in campionato. In alto a destra, lo sfidante Michelisz, solo 8° e 9°



NON TUTTE  
LE  
SPINE  
PUNGONO

SEM-EXPO  
per la Mobilità Elettrica

13-15 aprile 2018



SEM 2018 (Safety & Electric Mobility Expo) è il punto di incontro di pubblico, operatori economici, media, istituzioni, associazioni con il mondo della mobilità elettrica, che si avvia a diventare la più grande rivoluzione industriale del nostro tempo, e con le nuove tecnologie della Sicurezza Stradale, altra fondamentale sfida della mobilità di oggi.



SAFETY & ELECTRIC MOBILITY  
EXPO

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

# AUTO SPRI NT



 HONG KONG

# Dalla Cina con furore

CLIMA SUBITO ELETTRICO  
NEL PRIMO ROUND  
DI **FORMULA E**



**BIRD E ROSENOVIST**  
FIRMANO LE VITTORIE  
**ABT SQUALIFICATO**

# Bird watching

NON SVETTANO I SOLITI NOTI, COSÌ LO ZIO SAM FA SUA GARA 1. POI MORTARA VA IN TESTACODA MA È DA PODIO E, ESCLUSO ABT, VINCE ROSENQVIST

*Fulvio Cavicchi*



# e tanto altro



## *Ds Virgin sugli scudi*

Sam Bird al top in gara-1 con la Ds Virgin qui è davanti a Jean Eric Vergne della Techeetah

**S**i è aperta la quarta stagione della Formula E, e per la prima volta non sveltano i soliti Sébastien Buemi e Lucas Di Grassi. Certo, i campioni di Stagione 2 e Stagione 3 hanno fatto vedere in varie occasioni lampi della loro classe, ma alla fine stupisce vederli con 1 e 0 punti rispettivamente dopo due gare.

Con i due dominatori della categoria assetti, il weekend di Hong Kong ha visto sveltare i "vecchi" il sabato ed i "giovani" domenica.

Infatti la prima gara si è chiusa con la vittoria di Sam Bird, che diventa così l'unico pilota ad aver vinto almeno una gara in ogni stagione di Formula E. Dietro al britannico della Ds si sono classificati altri cinque che corrono nella serie sin dalla prima gara, ennesima dimostrazione di quanto l'esperienza nella gestione della batteria e nel recupero dell'energia sia fondamentale.

Ma a far saltare completamente questa tesi ci ha pensato la straordinaria prova del debuttante Edoardo Mortara domenica, che ha guidato la gara per 43 dei 45 giri prima di commettere un errore in staccata ed andare in testacoda, ma finendo comunque a podio dietro al vincitore (poi squalificato) Daniel Abt ed al poleman e poi vincitore in serata Felix Rosenqvist. Un altro giovane, lo svedese, andato sempre fortissimo sin dalla sua prima gara, che fu proprio ad Hong Kong lo scorso anno.

Insomma il giorno e la notte, così da rendere complesso fare qualsiasi ragionamento sulle forze in campo ed immaginare chi sarà il favorito per la tappa africana di Marrakech di gennaio.

Comunque è un bel segnale quanto siano diverse le classifiche tra le due giornate e come siano mescolati i piloti, a dimostrazione di quanto la differenza tra i particolari della macchina personalizzabili (powertrain, inverter, raffreddamento e scatola del cambio) dalle varie formazioni si sia decisamente ridotta rispetto alla scorsa stagione. Segnale che promette molto spettacolo e lotta aperta per le prossime gare. Non ne saranno liete le formazioni leader del passato Audi e Renault. Soprattutto la Casa della losanga in Stagione 3 appariva dominante, sia con le vetture "ufficiali" della e.dams che con quelle della Techeetah, formazione cinese che utilizza i powertrain francesi. La Casa di Ingolstadt, invece, era alla sua prima gara come costruttore (dopo tre anni come partner del team Abt), ed aveva già potuto festeggiare il primo successo grazie al figlio d'arte Daniel Abt, ma il tedesco è stato squalificato dai commissari per irregolarità sulla sua vettura. I delegati della Fia hanno ravvisato sulla monoposto dei sigilli di sicurezza su inverter e motore non corrispondenti a quelli dichiarati sul passaporto tecnico. Il team principal Allan McNish ci ha tenuto a specificare che «*si tratta di un errore amministrativo. Nulla è stato fatto per ottenere vantaggi in termini di prestazioni. Daniel ha guidato in modo impeccabile entrambi i giorni ed ha meritato di vincere la corsa. Le parti in causa rispettano pienamente il regolamento per l'omologazione*». Lo scozzese ha poi aggiunto: «*L'errore è di tipo puramente amministrativo e riguarda il passaporto tecnico della macchina. Non abbiamo avuto nessun vantaggio. Possiamo chiarire tutti i dettagli, motivo per il quale abbiamo deciso di avviare un ricorso. Personalmente rimango dell'idea che il vincitore resti Daniel. Ha guidato bene e merita l'assegnazione della vittoria. Peccato, perché si era fatto davvero un bel regalo di compleanno...*».

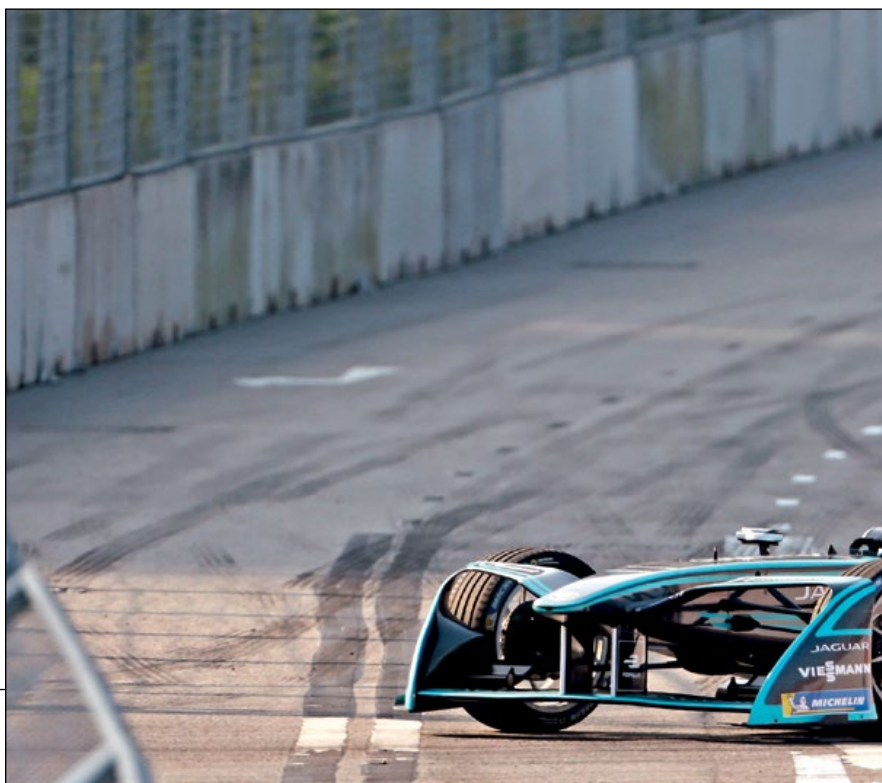
Il successo di tappa è passato dunque al poleman Felix Rosenqvist, autore di un testacoda alla prima staccata dopo la partenza dietro la safety car ma poi capace di una grande rimonta. Inoltre la decisione della Direzione Gara ha permesso a Mitch Evans di regalare alla Jaguar il primo podio nella serie elettrica, ed a Sébastien Buemi di guadagnare un misero punticino grazie al decimo posto. Per questo lo svizzero, vice campione in carica, era molto amareggiato: «*È stato un weekend da dimenticare! Se nelle prove libere siamo riusciti a stabilire delle buone performance, dopo 3/4 giri ad elevata andatura abbiamo accusato un calo. Dovremo assolutamente individuarne la motivazione in modo da evitare una replica nel prossimo appuntamento di Marrakech. Per quanto concerne Gara 2, lì invece ci è mancata la velocità. Ora cercheremo di analizzare con attenzione i dati raccolti per capire cosa fare e come ottimizzare quanto a disposizione per tornare ad essere competitivi*», ha commentato.

**SPORT**



## Rosenqvist al posto di Abt

Rosenqvist, sopra sulla sinistra davanti a tutti, ha vinto gara-2 dopo che è stato tolto di classifica per irregolarità il trionfatore Abt, al centro e nell'altra pagina. Sotto, Evans, 13° quindi 3° in gara-2





## CLASSIFICHE

### GARA 1

Hong-Kong, 02/12/2017

1. Bird (Ds Virgin Racing), 43 giri in 1h17'10"486, alla media di 62,2 km/h; 2. Vergne (Techeetah) a 11"575; 3. Heidfeld (Mahindra Racing) a 12"465; 4. Piquet Jr. (Panasonic Jaguar Racing) a 15"324; 5. Abt (Audi Sport ABT Schaeffler) a 17"205; 6. Félix Da Costa (MS&AD Andretti Formula E) a 18"083; 7. Mortara (Venturi Formula E Team) a 19"797; 8. Lynn (Ds Virgin Racing) a 20"904; 9. Prost (Renault e.Dams) a 24"785; 10. Filippi (NIO Formula E Team) a 25"500; 11. Buemi (Renault e.Dams) a 26"202; 12. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 34"871; 13. Engel (Venturi Formula E Team) a 35"752; 14. Rosenqvist (Mahindra Racing) a 41"174; 15. Kobayashi (MS&AD Andretti Formula E) a 48"422; 16. Turvey (NIO Formula E Team) a 1 giro; 17. Di Grassi (Audi Sport ABT Schaeffler) a 1 giro; 18. Jani (Dragon Racing) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 28° di D'Ambrosio in 1'04"297

### GARA 2

Hong-Kong, 03/12/2017

1. Rosenqvist (Mahindra Racing), 45 giri in 50'05"084, alla media di 100,3 km/h; 2. Mortara (Venturi Formula E Team) a 12"307; 3. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 15"895; 4. Vergne (Techeetah) a 17"869; 5. Bird (Virgin Racing) a 18"155; 6. Turvey (NIO Formula E Team) a 19"475; 7. Engel (Venturi Formula E Team) a 20"952; 8. Prost (Renault e.Dams) a 24"181; 9. Lynn (Virgin Racing) a 24"301; 10. Buemi (Renault e.Dams) a 27"415; 11. Félix Da Costa (MS&AD Andretti Formula E) a 28"635; 12. Piquet Jr. (Panasonic Jaguar Racing) a 33"180; 13. Lotterer (Techeetah) a 33"867; 14. Di Grassi (Audi Sport ABT Schaeffler) a 44"413; 15. D'Ambrosio (Dragon Racing) a 1'00"465; 16. Heidfeld (Mahindra Racing) a 1 giro; 17. Kobayashi (MS&AD Andretti Formula E) a 1 giro; 18. Jani (Dragon Racing) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 27° di di Grassi in 1'03"928

**Classifica Piloti:** 11. Sam Bird 35 punti; 2. Vergne 33; 3. Rosenqvist 29; 4. Mortara 24; 5. Heidfeld ed Evans 15; 7. Piquet Jr. 12; 8. Abt 11; 9. da Costa e Turvey 8; 11. Engel, Lynn e Prost 6; 14. Filippi e Buemi 1.

**Classifica Squadre:** 1. Mahindra Racing 44 punti; 2. Ds Virgin Racing 41; 3. Techeetah 33; 4. Venturi Formula E Team 30; 5. Panasonic Jaguar Racing 27; 6. Audi Sport ABT Schaeffler 11; 7. NIO Formula E Team 9; 8. MS&AD Andretti Formula E 8; 9. Renault e.Dams 7.

COLOMBO

# Audi perché sì

DAL WEC ALLA FORMULA E:  
DIETER GASS SPIEGA PER  
QUALI RAGIONI LA CASA  
DEI QUATTRO ANELLI HA  
CAMBIATO FILOSOFIA

Fulvio Solms

**H**ONG KONG - Prima di cominciare a pestare sul gas - che gas non è, in questo caso - c'è stato da riflettere davanti alla scacchiera. Fare la mossa o non farla? E con quale strategia? Credere ciecamente nell'elettrico come ha fatto l'Audi, che è saltata da Le Mans abbandonando quella barricata per questa, o raddoppiare come stanno facendo Renault e Mercedes, aggiungendo la Formula E a un impegno totalizzante come la Formula Uno? Una decisione da prendere in gran fretta. «*Perché oggi la Formula E è un po' come In-*

*ternet ai tempi del suo avvento - spiega Dieter Gass, responsabile sportivo dei Quattro Anelli - . Puoi crederci ciecamente o restare a guardare ma se arrivi prima hai un vantaggio sugli altri. Speriamo almeno eh? Altrimenti vorrebbe dire che abbiamo sbagliato tutto...»*, chiosa aprendo la barba a un gran sorriso.

Ecco il nodo da sciogliere: quanto serve davvero la Formula E alle Case automobilistiche? Non meno di quanto queste servano alla Formula E, però dipende. Se hai già in listino, o quanto meno in rampa di lancio, prodotti a propulsione elettrica (Renault ne ha tre), è un



GETTY IMAGES

## A tutto Gass

Il responsabile motorsport di Audi Dieter Gass, sopra. Nella foto grande Daniel Abt in azione a Hong Kong

conto, altrimenti ha poco senso. Ecco perché sul suo ideale mappamondo Alejandro Agag, numero uno della Formula E, ha piantato bandierine per coprire tutti i quadranti con i vari Costruttori che aderiscono alla serie elettrica. Ma quello dell'Italia rimane vuoto (è vuoto anche il settore statunitense, ma presto ci saranno novità). ➡➡

Sergio Marchionne non crede molto nell'elettrico puro e - che abbia ragione o torto - l'ingresso di un marchio italiano sarebbe intempestivo. Comunque è un peccato. Altri hanno un'idea diversa, basti pensare al prezzo che ha avuto per Audi l'ingresso in Formula E: non è facile radere al suolo la casa in cui hai vissuto da re. *«Scelta molto dolorosa andare via dal Wec, in particolare da Le Mans»*, riflette a voce alta Gass (che, ricordiamolo, mise piede nell'automotive nel 1991 con la Bugatti, a Campogalliano).

A Le Mans Audi ha costruito un mito, reinventandosi più volte nell'arco di tre lustri sicché tra la R8, il mostruoso motore diesel della R10 TDI (quando al diesel si guardava con lo scetticismo oggi riservato alle elettriche), la R15 Plus, la R18 TDI poi ricreata nella versione ibrida e-tron, infine la sovralimentazione elettrica per compensare le regole sulla limitazione dei consumi, beh, con tutto questo Audi non ha costruito solo una casa: ha messo su un museo. Bene: ha mollato tutto.

*«Il nostro posto oggi è qui - spiega Gass - . La Formula E è l'unica piattaforma che ci consente di dimostrare che l'elettrico non è noioso e anzi può essere eccitante, emozionante, e andare forte. Parlo sia di macchine da corsa sia delle stradali che arriveranno».*

Eccolo il link, ecco la ragione di tutto e quella per cui l'Audi, anzi l'intero Gruppo Volkswagen, ha sempre osservato la Formula 1 con l'interesse della mucca che guarda passare il treno. *«La Formula Uno rimane il top dell'automobilismo - si affretta a precisare Gass, con giusto rispetto - ma bisogna sempre osservare ciò che succede, immaginare ciò che succederà e non c'è una risposta, che tra l'altro non spetterebbe a me, sul perché il Gruppo non abbia mai messo piede in Formula 1. Però una cosa voglio dirla: negli ultimi quindici anni la Formula Uno non si è mai voluta dare tecnologie che si muovono sulla strada».* E questa è già una risposta, chiara, sul perché abbiano sposato il WEC.

Inevitabile chiedere: e se in Formula Uno nel 2021 arriveranno motori più economici e semplici?

*«Nell'automobilismo non si deve mai dire mai, però non ci sono programmi in questo senso».*

Se nello scorso week-end Audi ha debuttato in prima persona in Formula E (fino allo scorso anno era rappresentata dal team Abt-Schaeffler), nel 2018 lancerà sul mercato un Suv e-tron, la sua prima macchina tutta elettrica. Non è una coincidenza, chiaramente.

Porsche si prepara allo stesso passo e arriverà nella stagione 6, dunque fra due anni, come anche Mercedes che raddoppia il suo impegno tentando di restare caposaldo della Formula Uno (permettete di sperare che la Ferrari non glielo consenta), mentre già dalla prossima stagione debutterà la Bmw e Nissan sostituirà Renault: un cambio di marchio puramente strategico all'interno del gruppo.

Il numero uno di Audi, però, ci tiene a piantare la bandiera: *«Siamo i primi costruttori tedeschi a entrare in Formula E e trascinarci dietro le varie Porsche, Mercedes e Bmw è una bella cosa. Mi chiede*



GETTY IMAGES

*chi serve a chi? Ecco, noi serviamo alla Formula E e la Formula E serve a noi per promuovere le nostre proposte per l'elettromobilità».* Il gioco si fa duro, anche per la presenza di realtà fortissime ancorché misconosciute sui nostri mercati, come ad esempio l'indiana Mahindra.

Le parole di Gass - inutile dirlo - mandano in brodo di giuggiole Alejandro Agag, il primo a credere in Internet, pardon nel motorsport elettrico, e che ora comincia a raccogliere. Dopo i primi due anni durissimi in cui ha rischiato non poco e una terza stagione col vento nelle vele, eccolo già ora, inizio della stagione 4, al break even. *«Anche qualcosa più del break even»*, gongola.

Chi ha investito comincia a guadagnare ed è bello, è giusto, in un mondo che a volte sembra ripiegarsi su se stesso.

Lo provochiamo: lei, Agag, vuol diventare ricco come Ecclestone. Ride di gusto: *«Come Eccle-*




stone diventa ricco solo Ecclestone... A me servirebbero molte migliaia di anni. Però lui nella seconda metà del Novecento è stato un visionario, e oggi essere visionari tocca a noi. Il nostro obiettivo è creare un business stabile, che guadagna e tiene nel lungo termine. Ma la priorità non sono i soldi: voglio creare qualcosa che mi sopravviva, che consenta alle Case di promuovere i prodotti del futuro, che abbia un ruolo positivo per la società e per la salute del pianeta».

Un gioco ancora a buon mercato. Se per essere top team in Formula Uno devi calare ogni anno sul tavolo fiches per mezzo miliardo di euro (eh sì, Ferrari e Mercedes non sono lontane da questa impressionante cifra tonda), se metà di questa cifra serve per un programma completo nel WEC, la Formula E è molto, ma molto più accessibile. «Per essere competitivo devi investire 10-12 milioni di euro - spiega Agag -, il due per cento

## Agag gongola

Il manager della Formula E, sopra a destra, è felice: la sua creatura cresce a vista d'occhio. Daniel Abt, in alto a destra, esulta. Nella foto grande, la folla degli appassionati si stringe intorno al pilota dell'Audi

di quello che richiede la Formula Uno. E poi devi sposare i valori giusti, che ti portano nel futuro, altrimenti non ha senso spendere né 5, né 50 e né 500. Guardi Mercedes, non ha certo bisogno di visibilità, ma evidentemente qui trova una piattaforma per sviluppare la tecnologia elettrica e farci del marketing, pur rimanendo in Formula 1». L'Italia, su questo fronte, rimane un tasto dolente. Anzi un tasto assente. «È un peccato - commenta Agag - Noi aspettiamo un marchio italiano e credo che l'ideale sarebbe avere nel nostro campionato una Maserati. Certo FCA deve capire quale strategia seguire con i propri prodotti: prima bisogna identificare quella, poi ha senso entrare in Formula E».

Marchionne alla presentazione della Sauber F.1 griffata Alfa ha detto: «Come Maserati, ma anche come Ferrari, osserviamo la F.E». Frase sibillina, cui solo il tempo darà un senso compiuto. 

# Il ruolo eversivo dei cavalieri del fischio

LA PARTE **TOSTA E VINCENTE** DELLA CATEGORIA STA NEL CORAGGIO E NELL'ASSENZA DI MEDIAZIONE DALL'IDEA ALLA **REALTÀ**

**L**a Formula E è come il pesce Ratto mirabilmente teorizzato dal ragioniere Filini nel film "Fantozzi subisce ancora": può piacere o non piacere e su questo io non discuto. Ad ogni modo a me la grigliata di pesce Ratto piace da morire e la Formula E pure. La scorsa settimana parlando con Alejandro Agag, padre costituente della categoria, gli ho chiesto quale distacco medio sul giro immagina tra una Formula E e una F.1. Lui ha risposto dieci secondi e più, aggiungendo che è la domanda che odia più di tutte, perché le caratteristiche vincenti della categoria son ben altre e da questo punto di vista il 47enne madrilenno ha ragione. Perché il fascino, il sense of wonder che si percepisce di fronte alla sua creatura è anzitutto quello d'essere nata con coraggio dirompente, rivoluzionario e senza mediazione alcuna.

In un automobilismo da decenni imbrigliato, flangiato creativamente frustrato, ridotto vergognosamente in F.1 a Colosseo della pippa mentale, a università della libera applicazione della genialità sui mille risvolti a orchidea dell'alettone anteriore, la Formula E si pone quale momento dirompente di rottura col passato. Dall'ovvio punto di vista tecnologico, ma anche, di conseguenza, sul piano ecologico-ambientale e nelle conseguenze sistemiche della scelta, con l'apertura di un nuovo fronte strutturale a circuiti metropolitani altrimenti agognati quanto proibiti. E, non di meno, a un pubblico qualitativamente e quantitativamente nuovo e altrimenti irraggiungibile.

In altre parole finalmente s'afferma nell'automobilismo da corsa la filosofia del "cambiare ora, cambiare tutto" contrapposta a quella sfiancante e motoristicamente parademocraticheggiante - aggettivazione in accezione metaforica negativa peraltro senza escludere che la Dc vera che seppa fare pure tante ma tante cose buone, neh -, della mediazione e dei finti cambiamenti immobilizzanti, insabbiati mortificanti e, in ultima

analisi, paraculanti. In altre parole, negli ultimi venti anni Ecclestone ci aveva preso per i fondelli dicendo d'aver attirato in F.1 i più grandi Costruttori del mondo tesi a fornire lo show più costoso, sui tracciati più emozionanti del pianeta, all'insegna della tecnologia semi-spaziale. Poi s'è capito - subito dopo la crisi economica globale del 2008 - che soldi da buttare ce n'eran più pochi e che gran parte della super-tecnologia era una panzana, una fandonia totale. Audetto m'è buon testimone che nel 2006 prese una Arrows vecchia di 4 anni dalla hall di un aeroporto, immersa tra le fioriere, ci fece montare un motore Honda dell'anno prima, la ribattezzò SuperAguri e la riportò nei Gp finendo a tre quarti di schieramento. Eddai. Per anni e anni la F.1 è stato un wrestling ipotecnologico per mungere quattrini a Case, sponsor, paraspensor e boccaloni vari, su piste della mutua aventi ai lati installazioni meravigliose ma utili quanto un lubrificante a un eunuco anteriormente pruriginoso. La Formula E? Niente di tutto ciò. La Formula E ha detto fin dall'inizio: andremo piano ma arriveremo ovunque. Piaceremo a pochi, all'inizio, ma pian piano convinceremo tutti. Siamo nuovi, siamo diversi, siamo discutibili, per ora andiam piano e duriamo pochino, ma siamo veri. E cresceremo. Sempre. Tanto. Non andiamo in posti lunari o in oasi esotiche, macché, verremo sotto casa vostra, magari a pochi chilometri dalla Nomentana, a du' passi da Gigi er Gommista, percorrendo però una distanza filosoficamente infinita: quella che separa l'oggi dal domani, il passato remoto dal futuro,

la boutade dalla realtà, attirando anche Case che in F.1 ci son già o altre che le quali la F.1 manco se le sognano.

In F.1 fanno finta d'avere astronavi ma da vent'anni non innovano nulla. Le Formula E sono pesanti, aerodinamica zero e spazi di frenata lunghi, ma danno vita a gare spettacolari. In cui il fanboost è più onesto e arrapante del Drs. E il sibilo sa di futuro. Già. I Cavalieri del Rischio sostituiti dai Cavalieri del Fischio. Gente che ha perfino fatto togliere dalla Svizzera il divieto per le corse in circuito che vigeva dal 1955.

Ecco, il successo della Formula E è anche il trionfo della libertà, della sperimentazione pionieristica vera, del cambiamento, dell'intelligenza a tratti anche ingenua, sulla furbizia avida e quattrinaria fine a se stessa. La vittoria delle emissioni zero che giganteggiano sugli ibridi. Ibridi simboli tragici, costosi, complicati e inutili del compromesso che ha reso la F.1 tardoecclestoneiana e parademocratica un annoiante fallimento. Sterile e privo di fantasia. Lasciando emergenze d'entusiasmo su cui la Formula E ora sta sculando giuliva e acchiappante. E così, per puro paradosso, il vero potenziale eversivo della Formula E è perfino più politico che tecnologico, perché spiega al mondo che filosoficamente si può prosperare essendo democratici e cristiani - non possiamo non esserlo, per dirla alla Benedetto Croce -, ma non necessariamente e forse mai più sterilmente e noiosamente ibridisti, ambiguamente e noiosamente paleoformulaunisti, compromissori e eternamente quanto paraculamente parademocratici.

## Show e futuro fusi insieme

Le gare di FE sono spettacolari e caratterizzate da una tecnologia che sa d'avvenire

GETTY IMAGES





# Crea il tuo sito web gratis e in pochi minuti con **Tiscali MySite!**

Creare e personalizzare il tuo sito web non è mai stato così facile e veloce. Con **Tiscali MySite** hai:

- estrema facilità d'utilizzo;
- centinaia di template personalizzabili per siti personali e professionali e decine di componenti web tra cui scegliere;
- visualizzazione perfetta da tutti i dispositivi, Desktop e Mobile;
- integrazione con tutti i social network e funzionalità avanzate, come la gestione newsletter, la costruzione di liste DEM, la creazione e l'invio di mail commerciali e tanto altro ancora.

Crea subito il tuo sito web in **prova gratuita e senza impegno per 3 mesi** o direttamente nella versione **Premium al costo di 49,90 euro + IVA per 1 anno oppure 16,50 euro + IVA per 3 mesi.**

[tiscalimysite.it](http://tiscalimysite.it)

 **TISCALI**



# Mortara peccato!

IN TESTA PER 41 DEI 43 GIRI DI GARA-2 EDO VA IN TESTACODA ED È 2°  
«È STATO UN BUON DEBUTTO NONOSTANTE LA VITTORIA SFUMATA»

**C**he debutto per Edoardo Mortara! Il suo primo weekend in Formula E si chiude con un risultato clamoroso, che viene coperto dal rimpianto per quello che poteva essere ancora di più. Soprattutto pensando che era alla guida della vettura di una squadra che raramente è stata in alto nella classifica. Il ginevrino è finito in testacoda a due giri dalla bandiera a scacchi, dopo aver guidato la gara con incredibile sicurezza per 41 dei 43 passaggi. Fosse accaduto il giorno prima sarebbe bastato, dato che la gara del sabato è sempre qualche giro più corta. «Ringrazio Venturi per avermi messo nella migliore condizione» è stata la sua prima reazione, dopo aver regalato al team monegasco il quinto podio della storia della squadra con le monoposto elettriche, dopo quelli di Nick Heidfeld a Mosca in Stagione 1 e quelli di Stéphane Sarrazin a Long Beach in Stagione 2 e

**Fulvio Cavicchi**

## A punti nella due sfida

È durato fino a 2 giri dal termine della 2ª sfida il sogno di Mortara di conquistare la vittoria all'esordio nella serie elettrica. È finita con un 2° posto ma già in gara-1 l'italiano di Ginevra era andato a punti

New York e Montreal in Stagione 3. Ma questa Stagione 4 si è aperta in modo ancora migliore, con una domenica da incorniciare. Mortara è scattato in prima fila al fianco del poleman Felix Rosenqvist, e si è ben presto impossessato della prima posizione sfruttando un testacoda del pilota della Mahindra. Dopo aver condotto 41 dei 43 giri previsti, il talento ginevrino ha perso il posteriore in staccata alla curva 2, vedendosi sfilare da Abt e Rosenqvist e poi riguadagnando il secondo posto con la squalifica del pilota Audi nella serata. Sicuramente una vittoria mancata, ma anche «... un ottimo modo per iniziare la stagione. Il podio è sempre il podio!», si consola. «Un mio errore mi ha privato della vittoria. Mi dispiace per il team, che ha sempre fatto un lavoro fantastico per consentirmi di guidare la monoposto in condizio-



COLOMBO

ni ottimali». Ma ha anche aggiunto «*Ci eravamo prefissati di crescere dopo la discreta prima gara, direi che lo abbiamo fatto. Sono felice di chiudere sul podio il mio primo fine settimana "full electric", spero non sia il solo.*

In effetti l'arrivo a punti già nella sua prima gara, sabato, sembra ora ben poco in confronto a quanto compiuto giorno dopo. Edoardo già sentiva di poter fare di meglio, dato che aveva commentato «*Credo che l'aggettivo "frustrato" calzi a pennello. La gara è stata ottima, considerando che era la prima in assoluto in Formula E. Tuttavia ci sono stati un paio di errori che ci hanno privato della possibilità di finire più in alto*», aveva ammesso il portacolori della Venturi.

«*Dovevamo gestire la batteria, ma abbiamo avuto problemi con le comunicazioni radio ai box e questo non ci ha aiutati*». L'ex pilota Mercedes nel DTM aveva anche ammesso di aver sbagliato i calcoli riguardo alla batteria. «*La nostra strategia non si è rivelata azzeccata. Avremmo dovuto fare due giri in più, secondo i nostri calcoli. Gli errori servono per imparare e proverò a crescere già da domani. Nonostante mi sentissi un po' smarrito, perché devo ancora adattarmi alla categoria, credo che la seconda corsa in Asia andrà ancora meglio*». Decisamente Mortara aveva visto avanti!



## Un esordio consistente

Chiusa l'esperienza in Dtm, Mortara punta molto sulla Formula E. A Hong Kong il suo esordio nella serie è stato consistente. Sotto, eccolo sul podio con Abt (poi squalificato) e Rosenqvist



fotografie GETTY IMAGES





# Filippi fa esperien

IL DEBUTTANTE **LUCA** CHIUDE **DECIMO** LA PRIMA GARA MA SI **RITIRA** NELLA SECONDA, MA È CONVINTO CHE SI POSSA **FARE BENE**

**T**ornare alle corse dopo un anno di inattività, e farlo in un campionato assolutamente nuovo per regole, strategie, percorsi e ambientamento non è stato per niente facile, eppure il trentaduenne Luca Filippi, pilota amatissimo in Italia, ha chiuso il suo primo fine settimana a Hong Kong pieno di fiducia! «L'impatto è stato molto duro – attacca il campione piemontese l'unico con la bandiera tricolore sulla tuta al via della stagione stante l'etichetta ufficiale di svizzero affibbiata a Mortara - perché per me era davvero tutto nuovo: a cominciare dalla squadra, per continuare con una prima giornata davvero faticosa con qualifiche e gara assieme. I primi passi sono stati incerti perché dovevo prendere le misure a tutto, anche se sono partito con grande entusiasmo per essere stato votatissimo dai miei fan a casa, segno che nei miei anni di corse ho seminato qualcosa di buono. Poi sì, nella prima qualifica ho sbagliato qualcosa e mi sono dovuto accontentare del quindicesimo posto in griglia. Ma ho capito molte cose e già nel-

**Fulvio Cavicchi**

## Giudizio in... sospensione

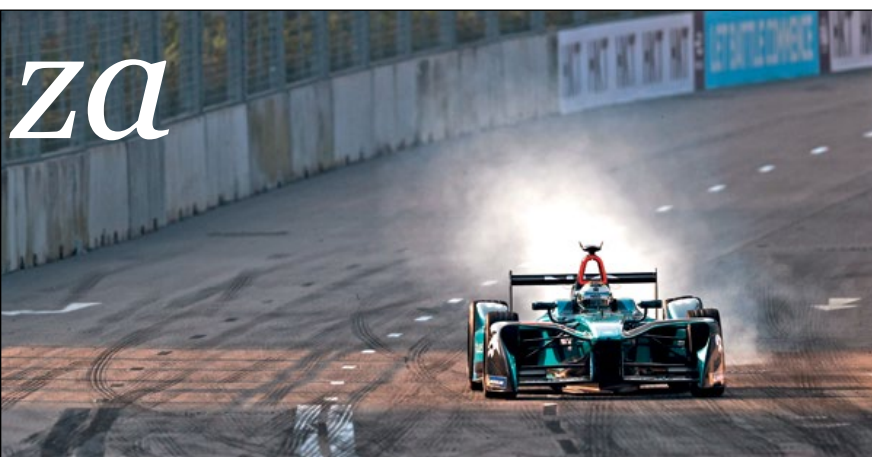
Dopo un anno di inattività Filippi è tornato a correre esordendo in F.E col team Nio. Dopo la decima piazza in gara-1, la rottura di una sospensione dopo una toccata di un rivale ha compromesso la sua prestazione

la seconda qualifica ho fatto un grande salto in avanti grazie al quale sono riuscito a partire ottavo e proprio a fianco del mio compagno di squadra Turvey che è il mio punto di riferimento considerando sia la sua bravura indiscussa e sia la sua esperienza in questa categoria».

**- Percorso difficile, come tutti i cittadini, e poi con la complicazione di ragionare su parametri del tutto nuovi, come il consumo di corrente che non è esattamente la stessa cosa rispetto ai carburanti usati per tutta una vita. Però se il buongiorno si deve vedere dal mattino, la prima gara non è davvero andata male...**

«In effetti è così, perché chiudere al debutto con un decimo posto e già un punto in campionato non è male. Poi sì, senza la penalizzazione che mi è costata un drive-through, poteva andare anche molto meglio. Ma ho guidato una vettura molto competitiva, ho tenuto un passo veloce e quel che più conta è che ho capito che il potenziale per fare molto bene c'è».

**- Meno bene però nella gara di domenica...**



«Sì, accidenti. Purtroppo tutto è stato compromesso già al primo giro quando sono stato colpito da un avversario, col risultato amaro di una sospensione piegata. La sosta al box per la riparazione ha condizionato la gara, dove sono rientrato con il solo scopo di accumulare esperienza e informazioni utili per il prossimo appuntamento di Marrakesh. D'altronde si corre su questi tracciati pieni di insidie, dove il pericolo si annida in ogni dove. Quando sei al volante ti senti come un topo che fugge in un groviglio di trappole».

- A questo punto viene da domandarsi come il fine settimana sia stato vissuto da tutta la formazione Nio. Il commento è arrivato da Gérry Hughes, il team principal del team.

«Luca è stato molto bravo al debutto. È andato subito a punti, non era facile. Peraltro niente è stato facile qui a Hong Kong. Però dagli ingegneri ai meccanici torniamo a casa con la convinzione di poter competere al meglio sin dal prossimo appuntamento».



**H**ONG KONG - Cos'hanno in comune Lucas Di Grassi e Felipe Massa? Sono brasiliani con radici pugliesi: per il primo nonni di Polignano a Mare, per la sud di Bari, nonni... del nord per l'altro, di Cerignola, nel Foggiano. Ed entrambi sono cresciuti in famiglie non propriamente indigenti: Totonio Massa ha fatto fortuna con la Caio, costruzione di carrozzerie per pullman, mentre l'Engesa di Victor Di Grassi è un'industria bellica, e abbiamo detto tutto. Tra gli ex clienti Gheddafi e Saddam Hussein, il secondo dei quali una volta gli chiese gentilmente di fargli visita portandogli duecento paia di scarpe brasiliane di lusso. Amen.

Qui però ci occupiamo di due piloti: Di Grassi dopo passaggio breve e poco fortunato in Formula 1 (nel 2010) dal 2013-2014 ha trovato una sua dimensione con l'Audi, a Le Mans e in Formula E dove ha chiuso le prime tre stagioni al terzo, secondo e primo posto. Massa aveva già un accordo per correre con la Jaguar nella serie elettrica, esattamente un anno fa quando fu precipitosamente richiamato dalla Williams, privata di Bottas, convocato per guidare la Mercedes lasciata libera da Rosberg.



# Di Grassi tifa Mas

IL **BRASILIANO** CAMPIONE 2017 VUOL DIFENDERE IL TITOLO E SPIEGA: «**FELIPE QUI SAREBBE PREZIOSO E CON LA SUA ESPERIENZA...**»

Quest'anno le cose per Felipe sono andate molto diversamente: la Williams, in particolare Paddy Lowe, sente di poter fare un salto di qualità con il progetto 2018 e ha bisogno di un pilota con prestazioni in crescita (quelle di Felipe, 37 anni nel prossimo aprile, obiettivamente non lo sono) e sul quale poter contare a lungo termine. A questo identikit oggi corrisponde Sergej Sirotkin, russo, 22 anni, portatore di oltre 15 milioni di sponsorizzazione che una squadra come la Williams non disprezza per nulla. Sirotkin, andato fortissimo nei recenti test di Abu Dhabi, sembra addirittura favorito su Robert Kubica, pure lui portatore della dote di uno sponsor polacco (8 milioni) e il cui ritorno in Formula 1 garantirebbe alla Williams enorme visibilità.

Tornando al duello paulista Di Grassi-Massa: avremmo potuto vederlo lo scorso anno, ma potrebbe anche essere riproposto nella prossima stagione. «*Felipe qui sarebbe prezioso, e il mio consiglio è di venire davvero a correre in Formula E. Qui le differenze di prestazione tra le monoposto sono minime: per questa ragione l'esperienza è importantissima, e pochi ne hanno quanta Felipe. E' un impegno compatibile con altre serie, come è stato nel caso mio con la LMP1. Comunque in Formula E bisogna sapersi specializzare: capire bene questi sistemi complicati, saper gestire l'energia, avere tempi di guida diversi: ciò*

**Fulvio Solms**

*mi convince ancora di più che la Formula E possa essere il suo futuro».*

**- Poco probabile che una squadra schieri due brasiliani, ma le piacerebbe averlo come compagno?**

«*Certo. Parliamo di un'ottima persona e un ottimo pilota. Peraltro siamo amici».*

**- C'è già qualcosa che la giovane Formula E possa insegnare alla Formula 1?**

«*C'è bisogno di rimettere al centro dell'azione l'uomo. È il pilota a dover essere il protagonista della prestazione. Se vedo uno come Alonso che è ultimo, forse nel migliore momento della sua carriera, vuol dire che qualcosa non funziona. Anche per questo dico a Felipe: salta da questa parte, ti piacerà».*

GETTY IMAGES



# San Paolo salta un anno avanti

LA GARA BRASILIANA PREVISTA PER IL 17 MARZO È STATA SPOSTATA ALLA QUINTA STAGIONE

**I**l primo San Paolo ePrix di Formula E era programmato per il 17 marzo, ma nel paddock di Hong Kong è arrivata la notizia che è stato spostato alla quinta stagione, ovvero quella che vedrà il tanto atteso abbandono del cambio vettura a metà gara. Lo slittamento è dovuto alla recente privatizzazione dell'Anhembi Park dove era prevista la gara, da qui la ridefinizione degli accordi presi originalmente. Il principale motivo di questo posticipo di un anno è stato il tempo ridotto per l'allestimento sia della pi-

sta che di tutti gli spazi necessari per l'animazione, come l'eVillage e l'Emotion Club. Stagione 4 dovrebbe comunque conservare le 14 gare, quindi ora si studiano le diverse possibilità. La scelta più probabile è il raddoppio di un weekend (come accade ad Hong Kong, New York e Montreal), come fu fatto in Stagione 2 con la debacle di Mosca ed il raddoppio di Londra. Non è stato fatto alcun nome di città... ma nei retrobox di Hong Kong il nome che più è girato è Parigi (nonostante un tracciato che consente pochi sorpassi).

## Qualifiche ecco che cosa cambia

A seguito delle lamentele di team e piloti, i vertici della serie elettrica hanno accettato di rivedere il funzionamento dell'estrazione della discesa in pista per le qualifiche. Fino a Stagione 3 i venti piloti sono stati ripartiti in quattro gruppi da cinque concorrenti l'uno secondo il volere della sorte, ma dall'ePrix di domenica di Hong Kong le suddivisioni sono state definite dalla graduatoria generale, in modo da tenere i migliori uniti ed evitare che i più forti vengano eventualmente penalizzati rispetto ai più prossimi in classifica. In sintesi i primi 5 della classifica assoluta faranno parte del Gruppo A, dal sesto al decimo del Gruppo B, dall'11esimo al 15esimo del Gruppo C e, infine, dal 16esimo al 20esimo del Gruppo D. La lotteria è quindi diventata l'estrazione dell'ordine di discesa in pista dei raggruppamenti e di chi sarà il pilota ad aprire ogni gruppo.

sa

### Poca gloria da numero 1

Di Grassi, sopra, è stato protagonista di un'apertura di campionato non certo baciata dalla fortuna. Il campione in carica, sotto, si è dovuto accontentare di un 15° e un 18° posto...

## Venturi con Hwa Ag

Venturi F.E ha annunciato ad Hong Kong la collaborazione per Stagione 4 con HWA AG. La società di tecnologia specialistica e motoristica di Mercedes è nota per aver rappresentato la Casa di Stoccarda in DTM e fornirà supporto tecnico al team. «I miei uomini a Monaco stanno lavorando fianco a fianco con HWA», ha dichiarato Gillo Pallanca Pastor, presidente del team monegasco. Fondata nel 1998 come spin-off di AMG - la divisione di tuning e performance car di Mercedes - HWA sviluppa componenti e costruisce auto sportive Mercedes-AMG e Daimler ed ha fabbricato e revisionato motori da competizione per l'Euro F.3 e la F.3 britannica dal 2003. Vista anche la presenza in squadra di due piloti ufficiali Mercedes nel DTM 2017 come Maro Engel ed Edoardo Mortara, viene spontaneo pensare che Venturi si stia trasformando in uno junior team di Stoccarda in vista del debutto nella categoria, tra due anni.

GETTY IMAGES



# Maserati perché no?

**NULLA DI CERTO** MA LE POSSIBILITÀ DELLA CASA DEL TRIDENTE DI ENTRARE IN LIZZA SONO BUONE

**D**opo aver riportato il marchio Alfa Romeo in F.1, la prossima mossa di Sergio Marchionne potrebbe essere quella di aprire nuovi orizzonti e lanciare il marchio Maserati in Formula E? Se lo chiedono in molti anche alla luce dell'annuncio che dal 2019 la Casa del Tridente produrrà solo veicoli dotati di componente elettrica,

quindi ibridi o a batteria. Quasi lo certificano le parole di Marchionne che sabato scorso ad Arese alla presentazione della Sauber-Alfa Romeo ha sottolineato: «Maserati in Formula E? Ci stiamo pensando ma nulla di deciso. La sta guardando anche la Ferrari». Nel frattempo il Ceo di F.E Agag da Hong Kong ha dichiarato: «A Marchionne non ho mai parlato, ma leggo ciò che dice e mi sembra interessato alla Formula E. Condivido la sua posizione: aspettare che il gruppo Fia sia pronto a produrre macchine elettriche. Ma se da quelli che sento dire faranno la scommessa con il marchio Maserati, allora forse una possibilità si apre. E io accoglierei a braccia aperte la Maserati: sarebbe un sogno».



## Whitmarsh nel Consiglio consultivo

Martin Whitmarsh, chi si rivede! Uscito dalla F.1 e dopo l'esperienza in America's Cup, l'ex McLaren, 59 anni, entra nel Consiglio Consultivo Globale del campionato Fia di Formula E, organismo che ha l'obiettivo di sensibilizzare sul tema della riduzione delle emissioni e sull'importanza della mobilità elettrica. Assieme a Whitmarsh fanno parte del board Alejandro Agag, Alain Prost, il campione in carica della serie Lucas Di Grassi, Christina Figueres dell'Onu e Marco Parroni di Julius Bar.



## Webber ci crede!

**L'AMBASCIATORE PORSCHE PLAUDE LA SCELTA DELLA F.E OPERATA DALLA CASA TEDESCA**

Chiusa la parentesi ibrida del Wec e ora che sta per aprire la nuova sfida elettrica Porsche guarda al futuro con grande attenzione. Ecco che cosa ha dichiarato l'ambasciatore della Casa di Stoccarda, Mark Webber: «Penso che due o tre anni fa serviva coraggio per dire dove sarebbe andata la Formula E. Ma adesso è piuttosto chiaro che è un posto estremamente interessante dove stare ed è per questo che Porsche è entrata. Stiamo portando le gare nelle città, per la mia generazione non era così, ma oggi un sacco di circuiti non sono adatti per le nuove generazioni, quindi avere l'opportunità di correre a casa loro è grandioso. La Formula E è una piattaforma dove mostrare quello che abbiamo imparato con la 919. Sul lato tecnico, quello che un team apprende la domenica in pista non può essere dimenticato e ci sono enormi opportunità per imparare. Credo che quando Porsche esordirà in Formula E troveremo un campo gara davvero competitivo, sarà un campionato molto combattuto, il che sarà una buona cosa per noi».



# Rosberg ama l'elettrico

A HONG KONG COME TESTIMONIAL HUGO BOSS

C'era anche l'ex campione del mondo Nico Rosberg al primo round di Hong Kong. Una presenza (dovuta al ruolo di ambasciatore di Hugo Boss, brand che ha appena lasciato la F.1 per griffare la F.E) non è certo passata inosservata. Lui non ha nascosto che ambirebbe a un ruolo operativo. «Non nascondo di essere seriamente interessato – ha detto Nico – Conosco un po' la categoria, l'ho seguita e sono certo che avrà un grande futuro. La direzione presa è quella giusta ed Agag sta prendendo le decisioni corrette. C'è un entusiasmo ed un interesse crescente verso la mobilità elettrica e questa è la ragione per cui la categoria ha un futuro garantito. Le persone guardano queste corse perché questa è la tecnologia del futuro». Sulla decisione di Hugo Boss di lasciare la F.1 per la F.E, Rosberg ha dichiarato: «È sempre positivo fare qualcosa di diverso ed essere i primi a farlo. In questo caso loro sono il primo marchio di moda ad entrare in questo mondo. Credo che questa decisione li ripagherà. È un messaggio chiaro che hanno voluto lanciare».



# Max Biaggi vuol provare una F.E

«MI PIACE MOLTO LA CONCEZIONE, MI FA SENTIRE ALTERNATIVO, STRIZZA L'OCCHIO AL FUTURO»

La Formula E? Stuzzica anche Max Biaggi, ambasciatore e team manager Mahindra nel CIV e nel GEV che ha spesso guardato con interesse alle quattro ruote. Il romano, vincitore di quattro titoli in 250 e due in Superbike, ha già avuto modo di provare due vetture F.1: Ferrari e Midland e adesso sarebbe curioso di provare anche una monoposto elettrica. Parlando a Mediaset ecco che cosa ha dichiarato: «Vedere queste macchine che sfrecciano così veloci ma solo con questo sibilo che senti, ha il suo fascino. Ti aspetti di sentire un rumore assordante, in realtà le velocità sono veramente incredibili e senti solo le ruote che stridono sull'asfalto. Hai il grande vantaggio che puoi correre in luoghi sacri, fantastici. A me piace molto l'elettrico, mi fa sentire un po' alternativo, guardi avanti, strizzi l'occhio al futuro. Provare una Formula E? Chissà. Magari anche presto...».

## Vergne pole col brivido e tanto show

La prima pole position della stagione porta la firma di Vergne. E l'ex pilota Toro Rosso F.1 l'ha artigliata col fiato in gola compiendo uno spettacolare testacoda e accarezzando le barriere col posteriore della monoposto della Techeetah, proprio sotto la bandiera a scacchi. Vergne ha preceduto di 27 millesimi il vincitore di gara-1 Sam Bird.

# Michelin continua

CONFERMATA LA FORNITURA ALMENO FINO AL 2021

«Abbiamo supportato una serie nuova e in cui pochi credevano, quindi è giusto che ora si possano raccogliere i frutti di quel lavoro. Altri due anni non saranno troppi per mostrare cosa sappiamo fare». Ha le idee chiare il direttore del Motorsport di Michelin, Pascal Couasnon sulla Formula E ora che la Casa del Bibendum ha prolungato fino al 2020-2021 l'accordo come fornitore unico di pneumatici della serie con monoposto elettriche. Prosegue insomma a gonfie "tele" la partnership F.E-Michelin che ha gommato il campionato full electric sin dal 2014, anno di debutto del campionato. «Michelin è stato uno dei primi partner a credere nel progetto – ha sottolineato il patron della serie Alejandro Agag – Una mossa all'epoca fantastica per noi e rischiosa per loro. Sono stati dei veri pionieri e da allora si sono sempre dimostrati fedeli».



# Le classifiche

## VELOCITÀ

### WTCC

Resoconto della gara a pag. 74  
Losail (Qatar), 2-3 dicembre 2017

**Gara-1:** 1. Chilton 10 giri in 20'44"557 alla media di 155,621 km/h; 2. Bennani a 2"175; 3. Gleason (Lada Vesta) a 6"178; 4. Filippi a 7"054; 5. Bjork (Volvo S60) a 7"571; 6. Muller (Volvo S60) a 7"945; 7. Huff a 8"577; 8. Catsburg (Volvo S60) a 9"248; 9. Michelisz (Honda Civic) a 9"537; 10. Guerrieri (Honda Civic) a 10"304; 11. Coronel (Chevrolet RML Cruze TC1) a 12"587; 12. Richard (Chevrolet RML Cruze TC1) a 12"995; 13. Ehrlacher (Lada Vesta) a 13"857; 14. Michigami (Honda Civic) a 14"924; 15. Nagy (Honda Civic) a 22"050; 16. David Szabo (Honda Civic WTCC) a 27"132 (gli altri su Citroën C-Elysée).

**Giro più veloce:** il 2° di Bennani in 2'02"496 alla media di 158,1 km/h.

**Gara-2:** 1. Guerrieri (Honda Civic), 12 giri in 24'43"996 alla media di 156,614 km/h; 2. Huff a 3"708; 3. Catsburg (Volvo S60) a 7"319; 4. Bjork (Volvo S60) a 7"466; 5. Chilton a 8"785; 6. Richard (Chevrolet RML Cruze TC1) a 10"589; 7. Muller (Volvo S60) a 11"459; 8. Michelisz (Honda Civic) a 12"023; 9. Filippi a 15"942; 10. Michigami (Honda Civic) a 22"140; 11. Coronel (Chevrolet RML Cruze TC1) a 22"769; 12. Ehrlacher (Lada Vesta) a 24"275; 13. Nagy (Honda Civic) a 30"126; 14. Gleason (Lada Vesta) a 34"895; 15. David Szabo (Honda Civic) a 48"988 (gli

altri su Citroën C-Elysée).

**Giro più veloce:** il 2° di Guerrieri in 2'01"774 alla media di 159,0 km/h

**La classifica finale:** 1. Bjork 283,5 punti; 2. Michelisz 255; 3. Chilton 248,5; 4. Guerrieri 241; 5. Catsburg 238,5; 6. Bennani 234; 7. Huff 215; 8. Monteiro 200; 9. Girolami 112; 10. Ehrlacher 90; 11. Coronel 69; 12. Filippi 48; 13. Gleason 47,5; 14. Michigami 20; 15. Muller 16; 16. Richard 10; 17. De Souza 8,5; 12. Panis 2; 19. Nagy e Szabo 1.

**Costruttori:** 1. Volvo 908,5 punti; 2. Honda 880.

## RALLY IN CIRCUITO

### EVENTO

#### Monza Rally Show

Resoconto della gara a pag. 60  
Monza (Mb), 1-3 dicembre 2017

**Absoluta:** 1. Rossi-Cassina (Ford Fiesta Wrc) in 1.24'55"9; 2. Mikkelsen-Neuville (Hyundai i20 Wrc) a 5"7; 3. Bonanomi-Pirollo (Citroen Ds3 Wrc) a 8"4; 4. Cairoli-Fappani (Hyundai i20 Wrc) a 21"8; 5. Longhi-Santini (Ford Fiesta Wrc) a 2'15"7; 6. Crugnola-Lucca (Skoda Fabia R5) a 2'34"8; 7. Freguglia-Bollito (Ford Fiesta Wrc) a 2'47"2; 8. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) a 2'51"5; 9. Pasini-Granai (Ford Fiesta Wrc) a 2'58"9; 10. Bosca-Aresca (Ford Fiesta R5) a 3'10"1.

**Classe Wrc:** 1. Rossi-Cassina (Ford Fiesta) in 1.24'55"9; 2. Mikkelsen-Neuville (Hyundai NG i20) a 5"7; 3. Bonanomi-Pirollo (Citroen DS3) a 8"4; 4. Cairoli-Fappan (Hyundai NG i20) a 21"8; 5. Longhi-Santini (Ford Fiesta) a



16-17 DICEMBRE 2017

5000 € in palio

PREMIO PREPARATORI e NOLEGGIATORI RALLY.

*In palio per chi, dopo avere presentato al via almeno tre vetture, risulterà il migliore nella classifica finale assoluta, sommando i tempi dei suoi migliori piazzamenti.*



[cioccorally.it](http://cioccorally.it)

In Collaborazione con AutoSprint

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

9-10 dicembre

STOCK CAR BRASIL

Ultimo round  
a Interlagos

www.stockcar.com.br

## RALLY

9-10 dicembre

MEMORIAL BETTEGA

Motor Show  
a Bologna

www.motorshow.it

RALLY IL GRAPPOLO

RallyDay

a San Damiano d'Asti

www.sandamianorallyclub.it

RONDE GIOIOSA MAREA

Ronde

a Gioiosa Marea

www.cstsport.it

## GRAN GALA PORSCHE NIGHT

Sopra, D'Arcio vincitore del Rally Fettunta. Nella foto a fianco, le premiazioni del Carrera Cup andate in scena a Milano

2'15"7; 6. Freguglia-Bollito (Ford Fiesta) a 2'47"2; 7. Pasini-Grani (Ford Fiesta) a 2'58"9; 8. Puricelli-Magni (Citroen DS3) a 3'23"3; 9. Salucci-Dotta (Hyundai i20) a 3'25"1; 10. Brivio- Brivio (Hyundai i20) a 3'27"6; 11. Della Casa-Beltrame (Ford Fiesta) a 3'46"1; 12. Spinelli-Vimercati (Ford Fiesta) a 3'47"7; 13. Virag-Pozzi (Ford Fiesta) a 3'57"6; 14. Messori-Lavazza (Ford Fiesta) a 4'11"6; 15. Mella-Florea (Ford Fiesta) a 4'15"7; 16. Fontana-Savastano (Ford Fiesta) a 4'57"9; 17. De Martini-Baggio (Ford Fiesta) a 5'22"5; 18. Uzzeni-Bondesan (Ford Fiesta) a 7'02"1.

**Classe R5:** 1. Crugnola-Lucca (Skoda Fabia) in 1.30'37"7; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 16"7; 3. Bosca-Aresca (Ford Fiesta) a 35"3; 4. Tosini-Peroglio (Skoda Fabia) a 48"2; 5. Yates- Giraudet (Ford Fiesta) a 1'27"5; 6. Re-Bariani (Skoda Fabia) a 1'35"8; 7. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 T16) a 1'49"1; 8. Bondioni-Cola (Skoda Fabia) a 1'52"3; 9. Roveta-Gonella (Skoda Fabia) a 1'57"2; 10. Locatelli-Torri (Skoda Fabia) a 2'01"7; 11. Marini-Scattolin (Ford Fiesta) a 2'14"5; 12. Lim-Wydaeghe (Hyundai NG i20) a 2'28"3; 13. Vellani-Castiglioni (Peugeot 208 T16) a 2'28"8; 14. Biolghini-Rocchi (Skoda Fabia) a 2'34"9; 15. Delecor-Savignoni (Peugeot 208 T16) a 2'55"4; 16. Reduzzi-Maifredini (Peugeot 208 T16) a 2'59"3; 17. Medici-Bonacini (Skoda Fabia) a 3'07"2; 18. Tagliani-Musti (Ford Fiesta) a 3'10"7; 19. Caffoni-Minazzi (Ford Fiesta) a 3'53"6; 20. Cressoni-Zortea (Ford Fiesta) a 4'03"9; 21. Bartyan-Novelli (Ford Fiesta) a 4'12"1; 22. Riccio-Menchini (Ford Fiesta) a 4'17"0; 23. Maggi-Maggi (Hyundai i20) a 4'49"0; 24. Oldrati-Mometti (Ford Fiesta) a 4'55"8; 25. Dipalma-"Cobra" (Ford Fiesta) a 5'24"2; 26. Termini-Ruggeri (Ford Fiesta) a 5'25"1; 27. Baccoga-

Oberti (Ford Fiesta) a 5'40"2; 28. Moricci-Garavaldi (Ford Fiesta) a 5'44"9; 29. Consani-De La Haye (Peugeot 208 T16) a 5'48"6; 30. Potente-Pannunzio (Ford Fiesta) a 6'27"5; 31. Zecchin-Forato (Peugeot 208 T16) a 6'32"4; 32. Papaleo-Nuara (Ford Fiesta) a 6'47"7; 33. Ballinari-Togni (Ford Fiesta) a 6'54"6; 34. "Dedo"-Inglese (Hyundai i20) a 6'58"0; 35. Degani-Marai (Ford Fiesta) a 7'21"4; 36. Colombo-Sala (Citroen DS3) a 7'24"0; 37. Sabbadini-Colombo (Ford Fiesta) a 7'24"4; 38. Cianfanelli-Mostacchi (Citroen DS3) a 7'29"3; 39. Patera-Regis Milano (Ford Fiesta) a 7'46"3; 40. Danesi-Trolese (Skoda Fabia) a 8'05"2; 41. Ganesini-Cattaneo (Ford Fiesta) a 8'30"0; 42. Orsino-Inglesi (Ford Fiesta) a 8'35"6; 43. Zanazio-Ricci, G. (Ford Fiesta) a 9'08"3; 44. Belumè-Filippini (Ford Fiesta) a 12'00"8; 45. Beretta-Carrara (Ford Fiesta) a 12'11"2.

**Classe R-GT:** 1. Nucita-Mattioli (124 Abarth) in 1.30'27"2; 2. Mabbellini-Lenzi (124 Abarth) a 22.1"6; 3. Mengozzi-Schiumarini (Porsche 997 R-GT) a 1'03"9; 4. Sassi-Romei (Porsche 997 R-GT) a 1'42"5; 5. Brega-Biglieri (124 Abarth) a 2'48"5; 6. Modanesi-Succi (124 Abarth) a 3'11"8; 7. Guerrato-Baggi (124 Abarth) a 7'57"2; 8. Lumini-Quarantani (124 Abarth) a 11'37"2.

**Classe S2000:** 1. Pinzano-Ceruti (Skoda Fabia) in 1.32'21"5; 2. Roncoroni-Brusadelli (Peugeot 207) a 1'22"6; 3. Trentin-Coletti (Peugeot 207) a 2'12"9; 4. ReLuca (Peugeot 207) a 3'35"7; 5. Palazzini-Terrasan (Peugeot 207) a 4'35"6; 6. Fumagalli-Orio (Peugeot 207) a 5'26"7; 7. Somaschini-Benedetti (Peugeot 207) a 5'31"2; 8. Ghirri-Cangini (Peugeot 207) a 5'57"3; 9. Antonucci-Antonucci (Peugeot 207) a 6'52"1; 10. Grossi-Grossi (Skoda Fabia) a 8'32"4; 11. Perosino-Ciognini (Peugeot 207) a 11'51"4.

**Classe R4:** 1. Gabbiani-Piva (Mitsubishi Evo X) in 1.35'34"2; 2. Meda-Meda (Mitsubishi Evo X) a 2'08"8; 3. Marchino-Briani (Mitsubishi Evo X) a 4'18"0.

**Classe R3C:** 1. Marchetti-Turatti (Renault Clio) in 1.35'07"6; 2. Marchetti-Marchioni (Renault Clio) a 3'58"6; 3. Sasseloni-Balardini (Renault Clio) a 6'51"8; 4. Marelli-Mores (Renault Clio) a 8'31"4; 5. La Rosa-Calderone (Renault Clio) a 9'52"3; 6. Melino-Ratnayake (Renault Clio) a 10'55"1; 7. Santalucia-Pazzagli (Renault Clio) a 13'16"5; 8. Fiore-Gremettieri (Renault Clio) a 15'05"7.

# L'OUTLET DI

per informazioni [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

# AUTO SPRINT

## SPORT



### BIS DI COSTANTE NELLA 4T CUP

Paolo Costante, ha fatto sua la terza prova della 4T Cup, vincendo di misura, su un consistente, quanto agguerrito Giuseppe Testai. Ottimo terzo Niky Castro. Le manche sono state tutte estremamente combattute, con ben 4 vincitori diversi: Niky Castro nella prima, Giuseppe Romano nella seconda, Giuseppe Testai nella terza ed il vincitore dell'assoluta, Paolo Costante, nella quarta ed ultima manche in programma. Benissimo, sono andati anche i due rookie, Orazio Ragusa e Benedetto Romano, rispettivamente 5° e 6° nell'assoluta, ma a podio in varie manche. Per info: facebook/selezioneazionepiloti o selezioneazionepiloti@alice.it. La Selezione Nazionale Piloti si schiera a fianco della fortissima pilotessa, RACHELE SOMASCHINI, testimonial della "Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica Onlus" a sostegno del progetto #correreperunrespiro, per sensibilizzare e raccogliere fondi per la ricerca di questa malattia genetica. E' interesse di tutti e tutti possono fare attivamente qualcosa. Per saperne di più: [www.rachelesomaschini.com](http://www.rachelesomaschini.com) - [www.fibrosiscistica.org](http://www.fibrosiscistica.org)

## ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su [BERstore.it](http://BERstore.it), i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito

## 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, Quattro ruote 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. Telefonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari,

modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi

archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Tel. 347-2303761.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242  
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242  
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](mailto: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](http://www.abbonatweb.it)

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 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 00080721178 (dall'estero BIC: BPIITRXXX).

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

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

Distribuzione esclusiva per l'edicolante 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](mailto: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

Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://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'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, 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. 196/2003, del 30/06/2003" 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 all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): 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.

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

FIEG



La chiusura stagionale di Abu Dhabi porta a fare bilanci che per la Ferrari e Seb Vettel sono comunque positivi



SUTTON-IMAGES.COM

**DOPO IL BEL CAMPIONATO F1 DISPUTATO DALLA FERRARI**

# È ora di dire grazie, Rossa

Ho cominciato a nutrire speranze che il 2017 potesse essere l'anno di rinascita della Rossa in pieno inverno, sotto Natale, sfogliando lo speciale che avete dedicato ai 70 anni della Ferrari e al suo Drake. Sincerità per sincerità: l'addio di Allison, il Vettel fallosamente targato 2016, la promozione del silente Binotto, inizialmente mi hanno fatto pensare a... l'inizio della fine. Invocavo pure io il Papa straniero, lo scorso autunno, l'ingaggio di qualche mago tedesco transfuga magari dal programma Audi-Wec. Tutto questo, per l'appunto, prima di leggere del passato in Rosso. Delle grandi scelte di Enzo Ferrari. Quelle impetuose intuizioni che coprivano di enormi responsabilità uomini apparentemente troppo inesperti e troppo giovani: Forghieri, Montezemolo, Villeneuve... gente catapultata il sella al nero cavallino con due briglie e ciao, datti da fare. Ecco, dallo scorso inverno ho cominciato a vedere sotto una luce diversa l'opera di Marchionne, ed oggi arrivo a dire che - nel solco del Dna Ferrari - questo 2017 ha superato i risultati sportivi, che sap-

priamo essere stati buoni ma non ottimi. Perché la struttura orizzontale di Marchionne, fatti di uomini e non di primedonne, l'italianità marcata, le seconde leve che balzano in prima fila, sono soluzioni che ricordano molto l'operato di Enzo Ferrari. Poi, fermiamoci qui: lungi da me accostare più nel profondo i due personaggi, distante anni luce per peso specifico e momento storico; però mi piace pensare che Marchionne abbia un po' studiato da Drake, volendo recuperare una parte di anima che credevamo perduta. E aggiungo: pure la storia di Alessandro Pier Guidi, campione del mondo Gt dopo una lunga gavetta, al primo anno da ufficiale Ferrari, è

un altro tassello del mosaico Rosso che affonda le radici a Maranello: scetticismo iniziale, caparbia, fiducia ripagata, sogno, trionfo. Come disse Mandela: «A volte un vincitore è semplicemente un sognatore che non ha mai mollato». Non mollate mai, signori in Rosso, e continuate ad alimentare questa Storia inimitabile (eh sì, anche da quei marcantoni metallizzati di Stoccarda).

**Enrico Gastaldelli, Verona**

Purtroppo il campionato non è finito come speravamo anzi la Mercedes ha dimostrato di essersi ripresa un notevole vantaggio facendo l'ennesima doppietta. Dopo il Gp ho sentito una intervista a Pino Allievi che ha fatto previsioni fosche per il prossimo anno, secondo lui Adrian Newey è concentrato da mesi sul lavoro per la nuova macchina e tirerà fuori dal suo cilindro un super bolide, inoltre come motore la Renault ha fatto progressi ed è vicina alla Ferrari. Anche la McLaren avrà il motore Renault, una bomba in confronto all'Honda e quindi sarà un altro brutto cliente con Nando assetato di vittorie. Per non parlare della Renault che ha fatto dichiarazioni di guerra per il prossimo anno, potenziandosi in tutti i settori. Quindi se i presupposti sono giusti nel 2018 la Ferrari dovrà fare non uno ma due grossi passi in avanti se vorrà avere speranze di conquistare il titolo piloti, il Costruttori con Raikkonen come secondo sarà dura!

**Carlo Barsanti, Carrara**

*Ecco due lettere che con eguali sensibilità e passione ma da due diversi punti di vista tracciano un bilancio della stagione proiettandosi già nel 2018. Con considerazioni tutte improntate alla lucidità d'analisi e al positive thinking, senza trascurare una buona dose di sano e onesto realismo.*

**IL CAMPIONE MANTIENE ANCORA UN GRANDE APPEAL**

## Rohrl è piaciuto!

Vorrei farvi i miei complimenti per l'intervista a Walter Rohrl sul n. 47 a cura dell'ex direttore Alberto Sabbatini, le cui domande hanno stimolato nell'intervistato aneddoti e analisi che sono l'essenza unica e inimitabile di questa rivista.

[aldoclaudionatali@yahoo.it](mailto:aldoclaudionatali@yahoo.it)

**AUTO SPRINT**

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

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

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
06.49.92.393

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

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

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

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

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** [mkt@autosprint.it](mailto:mkt@autosprint.it)

Foto F1: **Ercole Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
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, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sporbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**  
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

**CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO** **SPRINT** **INMOTO**

**AM** **CAVALLI** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **elavende** **SPORT STYLE**

An event by

**Bologna Fiere**





[WWW.MOTORSHOW.IT](http://WWW.MOTORSHOW.IT)

FOVE

MERCATO D'AUTO D'EPOCA  
 DRIVE EXPERIENCE  
 MOTOR SHOW OFF  
 MODEL GAME  
 48 RACING ARENA  
 PASSIONE CLASSICA RACING  
 TECH & INNOVATION

# MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



# PASSIONE A 360 GRADI

**ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!**