FORMULA E **BMW, MERCEDES E PORSCHE SUBITO AL TOP**

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

AUTOSPRINT

n. 48

Anno LVIII Settimanale
26 novembre-2 dicembre 2019

3 Euro (Italy only)

MONDIALE RALLY

Citroen lascia la serie con Ogier che va alla Toyota



IN EDICOLA
AUTOSPRINT GOLD COLLECTION DEDICATO ALL'ALFA ROMEO IN FORMULA UNO

SUTTON-IMAGES.COM

VERSO IL GP DI ABU DHABI

SCAMBIATEVI UN SOGNO DI PACE

Tra **Vettel** e **Leclerc** può e deve nascere un **equilibrio diverso e migliore**, per il bene di ciascuno e, soprattutto, nell'interesse della **Ferrari** che sarà

BMC®
Air Filter

THE CHOICE OF CHAMPIONS

2019



CAMPIONI DEL MONDO
COSTRUTTORI E PILOTI

F1



CAMPIONI DEL MONDO
COSTRUTTORI E PILOTI

WRC



CAMPIONI DEL MONDO
COSTRUTTORI, TEAM E PILOTI

DTM

I FILTRI ARIA BMC IN COTONE OLIATO GARANTISCONO IL MIGLIOR RAPPORTO TRA PERFORMANCE E FILTRAZIONE

www.bmcairfilters.com || info@bmcairfilters.com

YouTube

di Andrea Cordovani



A caccia del nuovo equilibrio di **coppia**

Con diversi veleni sparsi sui titoli di coda, il Mondiale di Formula Uno 2019 manda in scena il suo ultimo round ad Abu Dhabi. Materiale buono per accendere il fuoco delle polemiche in vista di un inverno che si annuncia rigido, pieno di riflessioni, la rampa di lancio per pianificare il futuro immediato e prossimo venturo.

Dopo la strigliata del presidente John Elkann e i panni sporchi lavati in famiglia con Mattia Binotto, Sebastian Vettel e Charles Leclerc affrontano l'ultima sfida a Yas Marina non come un ulteriore scontro fraticida ma come base di ripartenza a caccia di un equilibrio di coppia di fatto instabile, molto movimentato ma forse anche inevitabile. Almeno per un'altra stagione. Servirà, dunque, ricompattare lo spogliatoio, rimettere ordine, tra i suoi due bomber che quando vanno in astinenza da gol si smarriscono nell'area di rigore avversaria e non si passano la palla neanche se uno dei due potrebbe calciare a porta libera. Urge ritrovare la serenità senza mollare di un centimetro ma facendo squadra perché certi rivali come la Mercedes li batti se tutti lottano per un obiettivo comune. Serve andare a caccia di una nuova stabilità tra i due ferraristi e Abu Dhabi sembra fatta apposta per ricucire e guardare al futuro con meno ansia da prestazione.

Per un campionato che si conclude ce ne uno che è decollato nello scorso week end. In Arabia Saudita è scattata stagione 6 con due gare e un unico comune denominatore: le Case tedesche davanti e dietro tutti quanti. Un'avanzata subito inarrestabile per BMW, Mercedes e Porsche immediatamente al top, immancabimente punti di riferimento.

Ma in fatto di riferimenti, poi, ne perde uno importante il Mondiale Rally che dal 2020 sarà orfano della Citroen. Con decisione immediata la Casa otto volte campione Costruttori della specialità ha deciso di sospendere il programma mettendo fine a una serie di voci e soprattutto alla storia con Sebastien Ogier. Dodici mesi fa si celebrava il ritorno del figliol prodigo, dodici mesi dopo volano gli stracci. Con un anno d'anticipo sulla fine del contratto Ogier andrà alla Toyota, Citroen senza più la sua stella decide di dire basta. Una storia del genere meritava miglior epilogo. Miglior epilogo e meno polemiche lo meritava anche l'ultimo round del Tricolore Rally avvelenato da forature e sospetti con lo scudetto che è andato a finire a Giandomenico Basso, indomabile e sempreverde.

Infine dallo scorso 20 novembre è in edicola un nuovo numero di **Autosprint Gold Collection**. Stavolta parliamo di Alfa Romeo e Formula Uno. Un Alfa Romanzo, come abbiamo titolato in copertina, con la storia del Biscione nel Circus tra passato, presente e futuro. ●



È IN EDICOLA DAL **20 NOVEMBRE** UN AUTOSPRINT GOL COLLECTION **IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

16 VERSO GP ABU DHABI **FINALE AL VELENO**
20 VERSO GP ABU DHABI **FLUSSOMETRO**
22 VERSO GP ABU DHABI **BOTTAS IN ESCLUSIVA**
28 VERSO GP ABU DHABI **RADICE KUBICA**
32 VERSO GP ABU DHABI **QUINTI DI NOBILTÀ**
36 VERSO GP ABU DHABI **DOTTORE DA PRIMATO**

VELOCITÀ

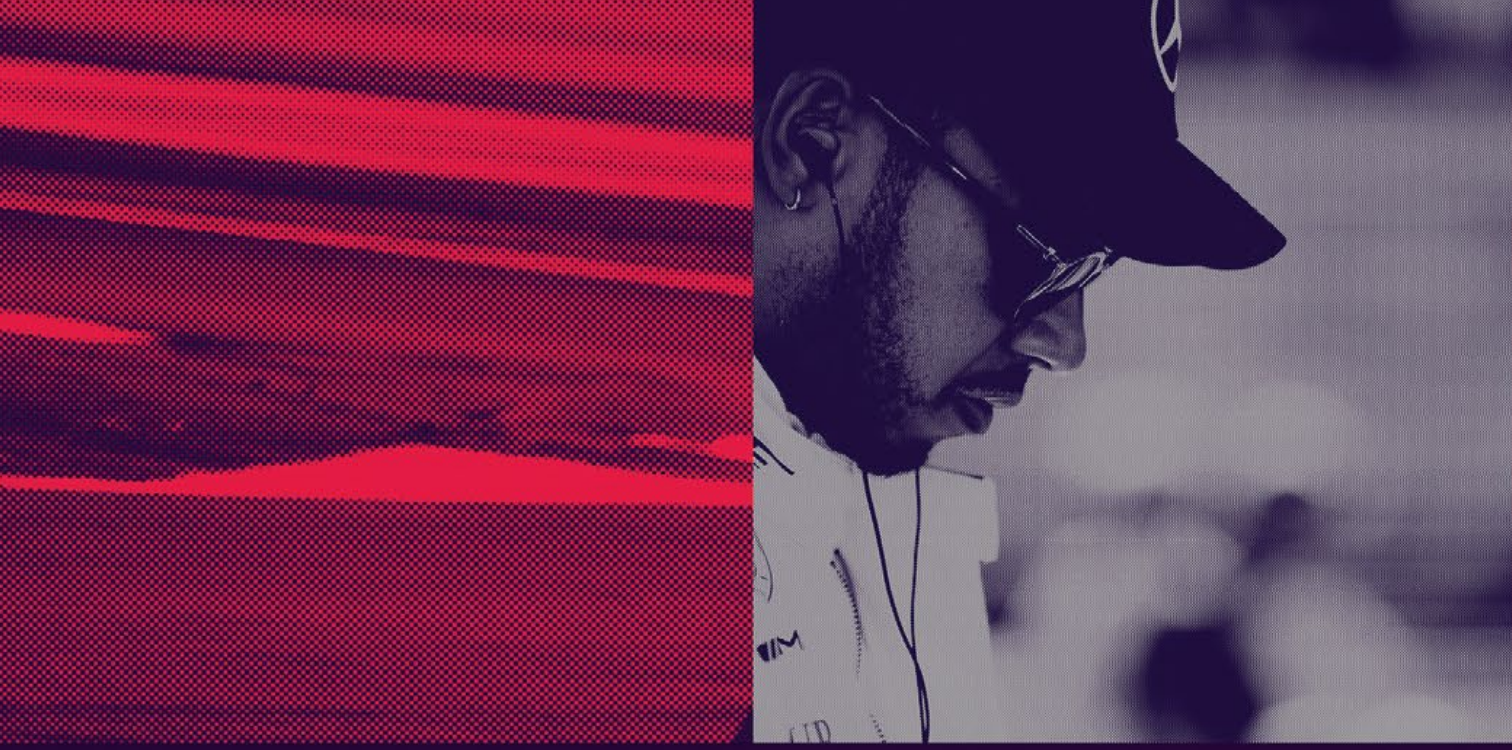
52 DTM-SUPER GT **SHOW AL FUJI**
58 INTERCONTINENTAL GT **KYALAMI**
60 IL PERSONAGGIO **GHIOTTO A RUOTE COPERTE**
64 SALITE **CIME SPERANZOSE**
74 FORMULA E **ARABIA SAUDITA**

RALLY

38 MONDIALE RALLY **VELENI NELLA CODA**
44 MONDIALE RALLY **CIESLA NON TREMA**
46 TRICOLORE RALLY **TUSCAN REWIND**

RUBRICHE

8 IL FLOBERT **DI ALLIEVI E TERRUZZI**
12 LE TELEVISIONI **DI CARLO VANZINI**
14 BASTIAN CONTRARIO **DI MARIO DONNINI**
34 LA TECNICA **DI PAOLO FILISETTI**
68 CUORE DA CORSA **DI MARIO DONNINI**
82 POSTASPRINT



IL CAPITOLO FINALE

DI QUESTA STAGIONE TI CONQUISTERÀ

NON PERDERE AUTOSPRINT E IL SUO EXTRA*, IN EDICOLA DAL 3 DICEMBRE.

*Prezzo di vendita € 4.



AUTOSPRINT

Per un anno ti abbiamo raccontato la Formula Uno, ti abbiamo fatto conoscere i suoi protagonisti e le loro imprese, ora ti conquisteremo con l'ultima emozione di questo campionato, con il numero extra di Autosprint. **Foto inedite, risultati e classifiche di tutti i GP rendono unico questo speciale.**



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD COLLECTION

OGNI MESE STORIE AD ALTA VELOCITÀ

*costo di 5 euro + Autosprint

FEBBRAIO	LAUDA 70
MARZO	ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE	FORMULA MAGIC
MAGGIO	RALLY D'ITALIA
GIUGNO	FIORIO 80 ANNI
LUGLIO	15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F.1
AGOSTO	FERRARI MUNDIAL
SETTEMBRE	I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1
OTTOBRE	I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2
NOVEMBRE	ALFA ROMANZO
DICEMBRE	L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1
GENNAIO	BOLIDI DALLE MILLE VITE

Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su PrimaEdicola.it e ritiralo in edicola!

Puoi acquistarlo anche in versione digitale su www.autosprint.it/goldcollection

A DICEMBRE L'UNDICESIMA USCITA

"L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1"

AUTOSPRINT

UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI, DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.
La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

NON PERDERE IN EDICOLA*
ALFA ROMANZO
LA LEGGENDARIA STORIA DEL BISCIONE IN F.1





di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

Cavallini imbizzarriti

TRA LE INSINUAZIONI DI MAX E IL CONTATTO TRA SEB E CHARLES, ALLA FINE LA DOMANDA È UNA: QUALE SAREBBE STATA LA REAZIONE DEI TIMONIERI FERRARI DEL PASSATO, DRAKE PER PRIMO?



GETTY IMAGES

> *OVVIAMENTE SI PUÒ SUPPORRE CHE NON SAREBBE STATO CERTO UN INIZIO SETTIMANA FACILE PER I DUE PILOTI, NELL'IMMEDIATO POST-INTERLAGOS, PER GLI STRALI DEL DRAKE E MONTEZEMOLO*

Ipotesi

Alzi la mano chi, dopo le accuse alla Ferrari di barare espresse alla tv olandese da Max Verstappen e dopo il botto tra Leclerc e Vettel non si è chiesto, per un istante, quale sarebbe stata la reazione degli uomini che hanno guidato Maranello nel passato. Proviamo a immaginare. Enzo Ferrari avrebbe convocato i piloti lunedì mattina alle 9, costringendoli ad un impossibile rientro notturno dal Brasile, cazziandoli sino a umiliarli e far capire loro che il Cavallino arriva prima di ogni altra cosa. Luca di Montezemolo avrebbe urlato a squarciagola ad entrambi già un minuto dopo l'incidente, informando poi subito la stampa della sua ferma presa di posizione *«perché la Ferrari corre dal 1947 e guidarla dev'essere un onore per i suoi piloti, a patto che rispettino gli interessi del team»*. Sergio Marchionne non sarebbe stato meno tenero e probabilmente avrebbe trovato un cavillo legale per sospendere i contratti di Leclerc e Vettel, per tenerli sulla corda sino all'avvio della prossima stagione. E anche John Elkann ha fatto sentire la sua voce: *«Quello che è successo domenica, non solo mi ha fatto arrabbiare. Quanto accaduto in Brasile ci ha fatto capire quanto sia importante Ferrari e non deve succedere che i piloti, per quanto bravi siano, si dimentichino che sono sempre piloti Ferrari»*.

SUBITO DOPO IL CONTATTO CON LECLERC IN BRASILE, DAI TIFOSI SONO ARRIVATI MOLTI INVITI A LICENZIARE VETTEL IN VISTA DEL 2020, MA NON È CERTO FACILE. E POI PER PRENDERE CHI?



Patente

Sono in molti a pensare che la Ferrari possa fissare delle regole interne simili a quelle della Fia per tenere in riga i propri piloti. Una sorta di decalogo che fissa atteggiamenti da osservare in pista. Immaginiamo una specie di patente a punti interna. E chi perde punti paga. In tutti i sensi: denaro e priorità interne. Commento di un vecchio ferrarista: *«Se così fosse da anni, Vettel dovrebbe sborsare una pila di euro ogni volta che si mette in macchina».*

UNA TOCCATA CHE LASCIA IL SEGNO
Sebastian Vettel sconsolato subito dopo il ritiro per la toccata con Leclerc nel Gp del Brasile. Episodio che ha evidenziato i suoi problemi di convivenza con Charles in seno al team Ferrari

Licenziamento

Tra i moltissimi commenti sulla collisione Vettel-Leclerc in Brasile abbiamo letto una quantità di inviti a licenziare Vettel, sciogliendo così ogni tensione dentro la squadra 2020. Beh, facile a dirsi, molto meno a farsi visto che Seb ha un contratto in essere, visto che privarsi di un pilota forte come il tedesco significa perdere qualità. E poi, per ingaggiare chi? È molto facile lamentarsi e invocare provvedimenti, un po' meno proporre una strategia davvero felice. Due campioni nella stessa squadra sono difficili da gestire per chiunque, da Frank Williams a Ron Dennis, a Toto Wolff. Cosa cambia davvero e da sempre il panorama? Una macchina superiore alla concorrenza.

Vantaggi

«La Ferrari, come motore, ha un vantaggio di 50 cavalli su tutti», aveva detto Toto Wolff prima del Gp del Brasile, al quale non ha peraltro assistito. Contemporaneamente, Hamilton ha commentato come il motore Mercedes non abbia una gran potenza. Poi c'è stata la gara e sul lungo rettilineo di Interlagos si è visto come la macchina più veloce fosse la Red Bull. Merito quindi del "motorone" Honda? A questo punto, la Mercedes sarebbe quindi stata superata anche dai giapponesi. Che sono bravissimi, evidentemente, se nessuno si è permesso di avanzare il sospetto di irregolarità lanciato invece alla Ferrari sino alla gara di Austin. Due pesi e due misure. O anche tre… A proposito: se la Mercedes ha un handicap di 50 Cv dalla Ferrari, rispetto alla Power Unit Honda di Interlagos il divario dovrebbe essere molto più ampio, sfiorando i 100 cavalli. Possibile? Non scherziamo!

Vergogna

Noi di Flobert continuiamo a pensare che la famosa frase diffamatoria di Verstappen nei confronti della Ferrari fosse da sanzionare anche pesantemente. Soprattutto dopo i chiarimenti - definitivi speriamo - pronunciati dalla Fia sul tema motore Ferrari e affini. Ciò che più stupisce è comunque l'atteggiamento di chi ha trattato la sparata di Max come una "guasconata", una spacconata. Se così fosse, beh, saremmo al liberi tutti. La Honda di Interlagos? Fuori regola. La Mercedes che stravince? Imbroglia. E via così. Invece, per fortuna, ci sono delle regole nelle corse come nel vivere civile. E se qualcuno accusa un altro di rubare, scatta la denuncia. Punto. Altro che pacche sulle spalle e balle varie.





Garanzie

Forte del suo sesto titolo mondiale, Lewis Hamilton sta già cominciando a pensare a quello che farà dal 2021 in poi, visto che il suo contratto con la Mercedes scade tra un anno esatto. Ed ha fatto una dichiarazione molto impegnativa: *«Prima di firmare qualunque cosa vorrò sapere che cosa farà Toto Wolff»*. Un bellissimo attestato di stima per il responsabile della Mercedes e una dimostrazione di come i due siano particolarmente uniti.

Toto

Il toto-Toto è dunque in piena attività. Che sta combinando mister Wolff? Pare che l'abilissima mossa Ferrari che ha portato al divieto di passare ad un ruolo chiave in Liberty Media per chi già opera in un team di F.1 abbia fatto saltare il Piano-A del manager Mercedes dalle smisurate ambizioni. Ma con uno come Toto non si può mai dire. Di certo la sua voglia di controllare il più possibile nell'universo in cui agisce è molto attiva e sono attese sorprese.

Dubbi

A questo unto è molto interessante andare oltre il rapporto tra Hamilton e Wolff. La Mercedes continuerà con un suo team dal 2021 in poi? Se guardiamo all'aspetto economico dovremmo dire di sì, visto che il bilancio dell'attività in F.1 è in pareggio. Ma ha convenienza la Mercedes a continuare all'infinito ed a rischiare magari di non avere più la leadership di oggi? Ecco, il punto è proprio questo. E c'è anche un influente parere sul futuro di Stoccarda, espresso da Bernie Ecclestone: *«Non mi sorprenderei se la Mercedes decidesse di fermarsi…»*.

Inchieste

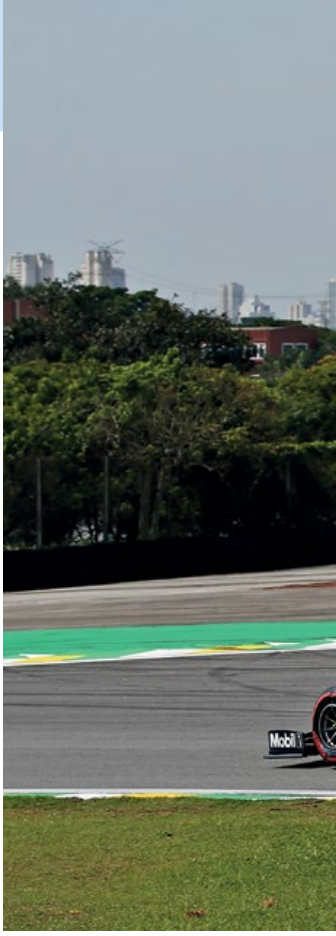
La Fia da anni oramai pecca costantemente di interventismo (salvo quando dovrebbe intervenire). Si stacca un cartellone per un urgano? "Inchiesta sugli organizzatori". Un pilota si lascia andare ad una imprecazione perché un cane gli morde il ginocchio mentre si sta recando sulla griglia di partenza? "Ammonizione per frasi lesive alla dignità di un licenziato Fia". E via dicendo, con inchieste a raffica anche sugli episodi più insignificanti. Ma a Interlagos c'è stato un fattaccio che andava quanto meno analizzato con la lente d'ingrandimento: la collisione tra Vettel e Leclerc. Non è stato fatto. Silenzio. Incidente di corsa e chiusa lì.

Opportunismo

Ma Pierre Gasly non era stato licenziato da Marko e Horner, responsabili della Red Bull, perché non sapeva sorpassare? Sì, è così. Poi Gasly finisce secondo in Brasile ed il primo ad abbracciarlo è stato proprio il suo carnefice austriaco. Il quale ha dichiarato: *«Pierre ha mostrato la sua classe, sapevamo che è un ragazzo di talento»*. Ravvedimento o parole di circostanza?

Graduatorie 1

Dopo la conquista da parte di Hamilton del sesto mondiale, abbiamo provato a dare un'occhiata all'"autorevole" (lo scrivono tutti perché i luoghi comuni sono difficili da estirpare, ma non è proprio così) stampa britannica. Più o meno, è opinione diffusa che Lewis sia il migliore di ogni epoca. E c'è



fotografie GETTY IMAGES

L'ABBRACCIO TRA L'EX CARNEFICE MARKO E GASLY RISULTA UN PO' STRANO. COSÌ COME LE PAROLE DELL'EX PILOTA SONO A METÀ TRA IL RAVVEDIMENTO E LA DICHIARAZIONE DI CIRCOSTANZA



stato anche chi ha avanzato uno scoop: *«La Ferrari non vede l'ora di metterlo sotto contratto»*. Per il 2020 non se ne parla, per il 20121 vedremo. Sarà poi proprio questo l'obbiettivo di Mattia Binotto?

Graduatorie 2

Stampa olandese in estasi per Max Verstappen dopo il trionfo brasiliano. Giustamente. Scrive De Telegraaf: *«Max è stato superlativo e si è messo nella scia di Senna»*, inteso ovviamente come prospettiva di carriera. Ha aggiunto il quotidiano Algemeen Dagbad: *«Verstappen è stato semplicemente perfetto»*.

Graduatorie 3

Nico Rosberg, le cui opinioni post-Gran Premi sono molto seguite, non ha fatto una graduatoria dopo il Gp del Brasile, ma ha elogiato alla grande Carlos Sainz, terzo classificato senza la gioia del podio: *«È sicuramente tra i primi quattro migliori piloti di questa F.1»*. E gli altri tre chi sono? *«Hamilton, Leclerc, Verstappen»*, non necessariamente nell'ordine.

Eddie

Ai numerosi pareri su chi sia il numero 1 in assoluto si è aggiunto anche quello di Eddie Irvine, l'immobiliarista irlandese con un bel passato alla Ferrari: *«Lewis Hamilton è il migliore di sempre. Molto meglio di Schumacher nei duelli corpo a corpo. Senza nulla togliere a Michael, la cui velocità mi ha sempre impressionato»*.

Fernando

Poteva mancare l'opinione di Fernando Alonso? No, non poteva. Eccola: *«A mio avviso Max Verstappen è il miglior pilota del momento in F.1»*. Un giudizio categorico di un campione che ha corso contro i mostri sacri (o presunti tali) dell'ultimo decennio…



LAT

IRVINE APPLAUDE HAMILTON!

Sopra, "Hammer" Lewis esaltato da Irvine, in alto Red Bull Vs Mercedes e, sotto, Verstappen trionfatore nel Gp del Brasile. Nell'altra pagina, Ecclestone e, più sopra, l'abbraccio nel dopogara di Interlagos tra il severo Marko e il secondo arrivato Gasly, dopo il suo... decentramento in seno alla Toro Rosso

Osservato

Si sa che sono in tanti a seguire quello che sta facendo un tale Mick Schumacher. Tra questi c'è Otmar Szafnauer, il responsabile della Racing Point (nome orrendo per una squadra di F.1, qualcuno dei titolari se ne rende conto?), il quale è uscito allo scoperto: *«Sì, guardo con molta attenzione quello che combina Mick: bisogna essere costantemente aggiornati sulla bravura dei giovani che ancora non sono in Formula Uno...»*. Sarà interessante vedere chi sarà il primo a offrire un sedile a Schumi junior.

Dallara

Lo storico Ferrari Club Vedano al Lambro ha deciso di premiare, sabato scorso, Giampaolo Dallara durante une bella manifestazione all'autodromo di Monza. Nessun riconoscimento al grande ingegnere di Varano è sprecato. Ed è bello che il mondo Ferrari sappia riconoscere sempre chi vale nell'universo del motorsport. Bravi tutti. ●

LA PRESSE





di Carlo Vanzini Sky F.1



Decennio a zero tituli

QUESTO PER LA FERRARI IN F.1 È LA PRIMA DECADE VISSUTA SENZA AVER CONQUISTATO UN MONDIALE PILOTI O COSTRUTTORI

Il count down alla stagione 2020 è già iniziato. Tre mesi e mezzo e poi a Melbourne inizierà l'inseguimento ai 7 titoli di Schumacher, per Hamilton, alla prima corona, per Verstappen e a un titolo che manca dal 2007, per la Ferrari.

Mentre si apre un nuovo decennio, quello che va in archivio, registra un dato storico negativo per la Rossa. Il primo senza aver conquistato almeno uno dei due campionati.

Negli anni 50, a Maranello, arrivarono 4 titoli piloti, dal 1960 al '69, 4 (2+2 costruttori), negli anni 70, 7 (3+4), negli anni '80, 2 (0+2), negli anni 90, 1 (0+1), negli anni d'oro, dal 2000 al 2009, 6 piloti e 7 costruttori, mentre in questi anni 10, come direbbe Mourinho, zeru tituli! Si apre un decennio che peggio di così non si può e quindi, passati ormai 13 anni, seconda striscia negativa di sempre, dopo quella 1979 (Scheckter) - 2000 (Schumacher), lottare per il titolo più ambito è un dovere. Non che non lo sia stato fin qui, ma per un motivo o per l'altro la Ferrari è rimasta spettatrice dei due imperi, quello Red Bull, per quattro stagioni e quello Mercedes per sei. Il decennio è stato monopolizzato da loro e solo in due stagioni, 2010 e 2012, con Alonso, la rossa è stata in lotta fino all'ultima gara. Solo 2017 e 2018 sono degni di nota, ma le imperfezioni di Vettel e del team hanno vanificato il sogno iridato con troppo anticipo rispetto all'ultima gara di Abu Dhabi.

Negli Emirati si consumerà l'ultimo atto di questo decennio, sulla carta conta 0, a risultati acquisiti, ma di fatto è un gran premio fondamentale per le ambizioni dei contendenti e per un inverno fatto più di certezze che di dubbi.

Non è esente da analisi anche il team dominatore, Mercedes, considerando che dal 2014, era Power Unit, ha fatto 5 pole su 5 e 5, 5 prime file complete su 5 e 5 vittorie su 5 di cui 3 doppiette. Un feudo inviolabile e va da se che sia in qualifica sia in gara, un risultato diverso dal dominio d'argento farebbe riflettere anche loro sul da farsi nel corso dell'inverno. Discorso applicabile anche a Red Bull e Verstappen . Il motore Honda sembra andare tanto quanto gli altri, ma è curioso notare come le prestazioni migliori siano arrivate in altura. Se Max sarà lì per giocarsi la vittoria anche ad Abu Dhabi, deve essere di diritto inserito nel lotto dei favoriti per il titolo 2020. Altrimenti vorrà dire che l'inverno Red Bull sarà tirato, più di quel che lo è già, sia chiaro. Anche Ferrari o soprattutto Ferrari ha bisogno di un week end da leoni. La sfida tra i due piloti è aria fritta rispetto alla necessità di prestazioni delle monoposto. Il rischio è che ci si preoccupi di un fastidioso moscerino nell'occhio, mentre c'è una trave! Una super qualifica e una



SUTTON-IMAGES.COM

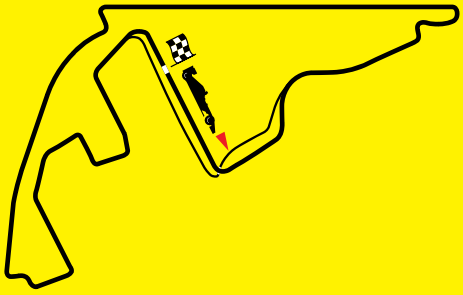
super gara darebbero un senso compiuto allo sforzo fatto per ripresentarsi dopo la pausa estiva, quasi come team da battere. Il male maggiore si chiama sottosterzo, figlio di un progetto concettuale all'antitesi rispetto ai competitors. La macchina che già sta girando nelle simulazioni, manca ancora di tanti punti di carico per essere a livello dei migliori. Serve una migliore comprensione delle gomme, per gestirle e sfruttarle al meglio e serve più correlazione dati tra simulazione e pista. Il capitolo gomme merita un approfondimento a parte, perché Pirelli per ora ha deliberato una costruzione diversa, per ampliare il range di utilizzo delle diverse mescole, ma chi voleva un ritorno alle gomme 2018, tra questi Ferrari, sembra adesso orientata a confermare quelle 2019. I test post GP ad Abu Dhabi saranno fondamentali, servirà che 7 team su 10 decidano di restare come si è adesso e Pirelli abbandonerà il progetto gomme 2020 per confermare quelle attuali. Tutto questo in un contesto di battaglia tecnica, già alle grandi manovre, fatta di accuse reciproche e direttive esplicative, applicato, come se non bastasse, a una guerra politico-economica non da poco, legata al rinnovo del patto della concordia. Per questo Abu Dhabi è fondamentale per indirizzare i discorsi verso Melbourne, passando per i test. Al netto di tutto quanto scritto, c'è da considerare la grandezza di Hamilton, capace di trasformare solo 4 pole, suo minimo storico, in 10 vittorie e 16 podi su 20 gare. Un mostro di qualità e continuità anche quando la sua non è la migliore macchina in pista. Una volta equiparate le prestazioni delle macchine, se Red Bull e Ferrari riusciranno nell'intento, bisognerà attrezzarsi per battere Lewis e anche Bottas. Il "boscaiolo" dice di avere un piano! La strada è mettere pressione a Hamilton in qualsiasi modo, in pista e a parole. L'amicizia è finita, se Valtteri vuole lottare per qualcosa di più della seconda posizione iridata. Di Verstappen bisognerà valutarne la continuità in ottica mondiale, mentre in Ferrari si discuterà su chi mandare avanti tra le due punti. Un fatto è indiscutibile, lo status di Vettel. E' un qtarro volte campione del mondo e per questo è prima guida. Leclerc dovrà ripartire da Melbourne per conquistare fin da subito il ruolo di sfidante numero 1 di Lewis e questa volta non ci saranno ordini come in Australia, Bahrain e Cina a congelarne l'entusiasmo. La differenza è in questo: Vettel capitano "alla carriera", Leclerc e ne ha tutta la qualità e a nostro avviso lo farà, chiamato a prendersi il ruolo in pista, senza "pirlate" tra i due, ma soprattutto con una macchina vincente perché a San Paolo si sono presi e si è parlato solo di questo, ma in pochi hanno messo l'accento sul fatto che la sfida fratricida era per il quarto posto!!! Alle spalle di, udite, udite, Alexander Albon. Non abbiamo la controprova di cosa avrebbe fatto Charles con gomma nuova e con il thailandese e Hamilton a tiro, ma già che Vettel fosse stato sverniciato da Albon all'esterno è un chiaro segnale di fallimento del pilota e della scuderia. Serve la perfezione nelle strategie, nei pit stop e soprattutto nel progetto. Nota curiosa; in casa Ferrari dovranno capire come chiamare la monoposto perché con la sigla SF20 c'è già un muletto della casa cinese Shantui e SF2020 una fotocopiatrice della Sharp, diciamo che al di là del nome, l'importante è che la nuova monoposto sia pronta per la SFida!!! ●

> ***E ADESSO C'È DA SCEGLIERE LA SIGLA DELLA FERRARI DI F.1 PER IL 2020 E BISOGNERÀ ESSERE UN PO' CREATIVI...***

PROSSIMO GP ABU DHABI

1 DICEMBRE
partenza alle ore **14.10**
Circuito Yas Marina - 5554 metri - 55 giri

I PRIMATI
In qualifica: L.Hamilton (Mercedes F1 W09 Ed Power + 2018) 1'34"794 media 210,924 km/h
In gara: S.Vettel (Red Bull Rb5/Renault, 2009) 1'40"279 media 199,387 km/h
Distanza: S.Vettel (Red Bull Rb5/Renault, 2009) 1H34'03"414 media 194,789 km/h



GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F.1** Conferenza stampa piloti	14.00
VENERDÌ 29 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F.2** Libere	8.25
SkySportF1	**F.1** Libere 1	10.00
SkySportF1	**F.1** Libere 2	14.00
SkySportF1	**F.2** Qualifiche	16.00
SkySportF1	**F.1** Conferenza stampa Team Principal (differita)	17.15
SABATO 30 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F.1** Libere 3	11.00
SkySportF1	**F.1** Qualifiche	14.00
Tv8	**F.1** Qualifiche	14.00
SkySportF1	**F.2** Gara	15.40
DOMENICA 1 DICEMBRE		
SkySportF1	**F.2** Sprint Race	10.25
SkySportF1	**F.1** Gara	14.10
Tv8	**F.1** Gara	14.10
SkySportF1	**F.1** Gara (replica)	17.00 20.30 23.00
SkySportF1	Race Anatomy	19.00

IL GP CON AUTOSPRINT

Diretta delle prove e della gara da venerdì 29 novembre a domenica 1 dicembre su www.autosprint.it e su twitter @autosprintLIVE e @autosprint

* La programmazione è aggiornata a domenica 24 novembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint









Quando il sogno svernicia la realtà

POSSO DIRLO? QUESTA È STATA ED È UNA DELLE STAGIONI PIÙ BRUTTE NELLA STORIA DELLE CORSE. NOIOSA, MONOCORDE, AVVELENATA E, TUTTO SOMMATO, PALLOSA POCHI I SEGNALI BELLI, CALDI E IMPORTANTI. E TANTI DI QUESTI, IN UNA SERA – TRA IMOLA, IL DOTTORCOSTA, AYRTON E ZANARDI – CON UNA MAGIA CHE FORSE DEVE E PUÒ INSEGNARCI A TUTTI QUALCOSA...

Se devo esser franco, non ho memoria di una stagione di corse brutta come questa. Pallosa, monocorde, con un mondiale di F.1 letteralmente fatto secco dopo una manciata di gare dalla Mercedes e da Hamilton - meritevolissimi, per carità -, e con una Ferrari mai così sofferta e a tratti malauguratamente sofferente.

Veleni a fiumi, stile Rio delle Amazzoni eh. Qualsiasi cosa capiti, si litiga.

Contro la Ferrari, a favore della Ferrari, dagli a questo, dagli a quello. I social sono e restano mediamente l'espressione di un momento nero delle corse e, soprattutto, della civiltà racing. Se vuoi farti un nemico, anzi mille, scrivi serenamente come la pensi, anche solo due righe sulla tua bacheca o quella altrui e avrai il tuo avere. E vedrai che se non li cerchi, gli insultatori pubblici ti cercan loro.

Certo, la Ferrari fa discutere sempre. Se perde, apriti cielo. Se quasi vince, tipo in Canada, pure. Se perde ma dopo aver illuso, vedi Bahrain e Austria, anche.

Ma se convince e vince a mitraglia, i godimenti arrivan beati, ma vengono poi messi in ombra da certe voci orrende.

E ora la Fia è al lavoro per porre in essere importanti verifiche, addirittura in parallelo, tra Ferrari medesima e Red Bull-Honda: flussi, flussometri e possibili furbate. Bah, vedremo. In più, proprio alla Rossa, i due boys di casa litigano in pista come stracciai al mercato, il Wec pare stramorto, Le Mans è diventata una processione devota a San Toyota, le Hypercar stentano a materializzarsi per un futuro incerto assai, il momento più caldo dell'anno extra F.1, ossia l'assalto di Alonso alla Indy 500, si stoppa dopo le qualificazioni con la cocente delusione dell'estromissione di Matador. Nel Wrc la Citroen se ne va e la morte di Hubert a Spa getta ombre in Gp2. No, dico, senti che roba brutta? Via, spicciatevi a chiuderlo, un anno così, e non se ne parli più, verrebbe da chiosare.

Però fermi tutti. Noi delle corse, noi del Motorsport, abbiamo e possiamo azio-





ALLA GRIGIA CRONACA RISPONDE LA POESIA

Il Dottor Claudio Costa, a sinistra, Matteo Brusa, sopra, artefice della mostra di Imola dedicata ad Ayrton, sopra, e il nostro giornalista, a sinistra, hanno vissuto una serata insieme in onore di Ayrton e poi di Zanardi: a volte è proprio la poesia a dare un senso alla realtà degli appassionati di corse!

nare un serbatoio in più, pieno d'additivi consentiti, salvifici e felici. Si chiamano passione pura, cultura racing, capacità, desiderio di comunicare, di condividere sentimenti e voglia di sognare.

E allora a ben guardare, a buttarla sulla cifra stilistica propria dei veri Cuori da Corsa, di cose in fondo ne son capitate anche di belle, anzi, di bellissime, che fanno perfino un po' piangere. Penso al punto conquistato da Robert Kubica al Gp di Germania con la Williams, traguardo che poteva sembrare fisicamente, chimicamente e tecnicamente impossibile, invece è arrivato a gettare una manciata di polvere magica su una storia personale che smuove, commuove e mette voglia d'abbracciarlo. E bellissima la vittoria della Rebellion alla 4 Ore di Shnghai, con un Senna - facciamo Bruno -, che contro ogni pronostico, torna a far sua una gara iridata proprio nel quarto di secolo dalla scomparsa di zio Ayrton. Già, Senna. Proprio lui: a proposito...

Venerdì scorso sono invitato a parlare a Imola, al media center, per una serata tra appassionati e Matteo Brusa - pargolo d'arte di Bruno, il grande artefice del Crame - mi invita a vedere la mostra "Ayrton Magico, l'anima oltre i limiti" della quale è curatore e responsabile, così improvvisamente mi trovo proiettato in una dimensione altra e dolce, ben diversa da questa, fatta d'evocazioni multimediali stranianti e sorprese che impongono lucciconi.

Cimeli ce ne sono, sì, la Lotus 98 del 1986 è meravigliosa e quella bella e maledetta Williams Fw16 continua a sottintendere ciò che avrebbe potuto essere e mai fu, eppure è la poesia di musiche e narrazioni, il buio delle angolazioni narrative che esigono un'anima da chi ascolta, visita e mette in discussione la sua sensibilità per rientrare nella leggenda d'un campionissimo ma anche nell'esistenza di un uomo che continua a mancare continuando a esserci.

La pioggia. Lo scroscio di un acquazzone infinito. Al Museo multimediale dell'autodromo intitolato a Checco Costa la chiamano la Stanza della Pioggia. Lì puoi venire a sapere che dal 1984 al 1994, gli anni di Ayrton, in F.1 ci furono 24 gare bagnate e lui ne vinse 14, mentre le altre 10 se le divisero gli altri. E puoi assistere al giro magico di Donington 1993 gustato e iniettato in vena come mai nessuno aveva fatto fino a oggi.

Poi l'urlo infinito di Interlagos 1991, quando Ayrton finalmente vince dove mai sembrava possibile potesse vincere, ossia nel Gp di Casa. Be', conoscevo in anticipo tutto ciò che il museo m'avrebbe raccontato, quello sì, eppure ne esco toccato, sorpreso, confuso, carezzato da questo miracolo laico di cultura racing. La quale continua a tessere e snocciolare storie al di là delle cronaca, dei fatti spiccioli, delle colonne asettiche e delle immagini neutre dei mattinali dei vari campionati.Andate alla mostra di Imola dedicata ad Ayrton, trovate il modo, perché continuerà ad essere aperta fino alla prossima primavera, vista la qualità dello spettacolo e dei ricordi che offre.

Ceno col Dottorcosta, al secolo Claudio Marcello Costa, e i due Brusa, col medico che tra una grigliata e un filetto parte con una mitragliata di aneddoti da far tremare le vene nei polsi a qualunque appassionato pronto ad avvampare sentendo certi nomi. Quella volta che conobbe Ayrton, divenendo da lì a poi per lui prezioso punto di riferimento, l'altra volta in cui rimise in condizioni Alboreto di partecipare al Gp d'Italia con la Ferrari, quando poco prima s'era rotto la clavicola. Come? La vulgata dice scivolando in bagno, il Dottorcosta non confesserebbe neanche sotto tortura, ma la verità è che Michele era caduto sfidando il compagno di squadra Stefan Johansson in sella a moto da enduro, ossia la cosa più vietata del pianeta, per uno che poi deve sfrecciare a Monza.

Insomma, anche quella volta a Costa riuscì il miracolo, con l'amato e amabile Alboreto che, per come l'aveva rattoppato, avrebbe anche potuto vincerlo, quel Gran Premio monzese. E poi gli aneddoti sulla sorpresona di Zanardi e su come, con le ferite ancora fresche e sanguinanti, Alex viene messo in condizione di alzarsi in piedi ai Caschi d'Oro 2001, facendo piangere Viviane Senna e Michael Schumacher, in un evento il quale, noi che lì eravamo, mai dimenticheremo.

Insomma, in una sera così Costa conferma e annuncia senza clamori ma con gli occhi lucidi che è pronto il film sulla sua vita, che potrebbe intitolarsi "Voglio correre", ricco di due ore e mezzo se non più di diecimila aneddoti e storie toccanti sulle due e le quattro ruote, esaltate dai suoi eroi che sono tanto anche nostri.

Raccontare realtà come fossero favole, financo oltre la logica, questa è la nostra forza, la magià bella della nostra tribù: ricordatevelo.

Poi, già che ci siamo, ecco che ci carezza pure la videochiamata di Alex Zanardi medesimo dal Giappone, che sfida i samurai con la sua Bmw del Dtm ma non perde voglia e occasione di mandarci un saluto. E tutti insieme pensiamo anche al fatto che questo è l'anno in cui, grazie al film "Le Mans '66-La grande sfida", viene reso omaggio e fatta giustizia alla meravigliosa figura di quell'altro uomo vero, grande pilota e tecnico sopraffino che Ken Miles fu e resterà.

Vedete? È un bilancio in partita doppia, come sempre, anche quello delle corse e della vita.

Se leggi, vivi, respiri, apprezzi e assapori tutto con sentimento e passione, di cose fantastiche ne capitano anche nei momenti d'apparente carestia narrativa.

Anche un deserto può essere composto di sabbia monocorde e deprimente che a ben guardarla è però ricca di granelli e cristalli sorprendenti. Queste sono le corse, questo è il nostro mondo.

La passione, il cuore e la voglia di leggere negli Uomini che corrono, saranno sempre strumenti potenti, capaci di aiutare il sogno a sverniciare la realtà.

Ed ecco che perfino la stagione 2019, rivista e vissuta così, diventa bellissima. ●



Fuochi d'artificio finali

DA VERIFICARE IL CLIMA IN FERRARI TRA I DUE GALLI NEL POLLAIO, MENTRE A YAS MARINA SI VIVRÀ UN'ALTRA PUNTATA DELL'ALTRA RIVALITÀ CHE DIVIDE LO STESSO LECLERC CON VERSTAPPEN

di Alessandro Gargantini

Il mondiale si avvia ad affrontare la tappa conclusiva di Abu Dhabi con una grossa scarica di adrenalina addosso, conseguenza dell'elettrizzante finale del Gran Premio del Brasile che ha inevitabilmente innescato una serie di reazioni a catena. Chi si attendeva un tranquillo fine settimana per il congedo della stagione dovrà rivedere le proprio previsioni, visto che si preannunciato acque parecchio agitate sulla banchina dell'isolotto artificiale Yas, che si specchia sulle rive meridionali del Golfo Persico. L'avvenuta assegnazione delle prime due posizioni nel mondiale e del titolo costruttori alla Mercedes non deve trarre d'inganno perché, come accaduto a Interlagos, anche negli Emirati in pista gli animi saranno particolarmente accesi. Partendo dalla parte più alta della graduatoria i rivali per eccellenza Verstappen e Leclerc si contenderanno la terza posizione nel mondiale in una battaglia risolutiva, che non lascerà prigionieri. Un risultato che ha un valore reale visto che l'olandese realmente si contendono la palma del migliore in questa stagione alle spalle del duo schierato da Toto Wolff. Da un lato, Leclerc si è rivelato più veloce in assoluto rispetto all'olandese, siglando ben sette pole in questo campionato e vincendo due volte. Dall'altro il pilota nato ha Hasselt mette sul campo due soli primati in qualifica, ovviamente escludendo quello in Messico, e una vittoria un più. Ma nel complesso la stagione dei due è sovrapponibile e il fatto che le gerarchie finali si determinino soltanto al fotofinish ne è la diretta conseguenza. Certamente, il pilota di Mattia Binotto ha molto da recriminare dopo il fastidioso contatto con Vettel in Brasile che lo mette nella condizione di rincorrere.

Verstappen nel mirino di Leclerc

Verstappen e Leclerc da quando corrono vivono la loro rivalità come uno scontro diretto, una sorta di derby che è conseguenza del loro istinto a primeggiare. Avendo la medesima età, più volte le carriere dei due si sono incrociate. E ogniqualvolta i due talenti ventiduenni si sono affrontati a viso aperto, le scintille non sono mancate. A Spielberg una discussa manovra dell'olandese ha deciso il Gran Premio ai danni del pilota del Principato, mentre a Suzuka un contatto al via ha segnato la corsa di entrambi. E anche nel prossimo week-end non assisteremo certo a un reciproco scambio di cortesie. Oltre alla loro diretta rivalità, questa volta la posta in palio è importante. Se i due si troveranno ruota a ruota nel corso del Gp a sarà scontro totale, senza riserve, spettacolo puro tra due ragazzi molto diversi nel modo di



QUESTA ROSSA A DUE PUNTE DA SMUSSARE!
Vettel e Leclerc sono entrambi piloti molto veloci ma per il futuro il loro comportamento dovrà tendere soprattutto all'interesse della Ferrari più che alla rivalità interna...

porsi ma che in fondo hanno molte cose in comune oltre ad avere in mano le sorti dei prossimi mondiali. Perché sono chiaramente loro i ragazzi destinati a monopolizzare la lotta per i futuri titoli iridati e a raccogliere il testimone che Hamilton in futuro dovrà necessariamente cedere, anche se in questo momento non sembra averne la benché minima intenzione, avendo nel mirino il record di sette titoli iridati da eguagliare.

Ora superare Verstappen è un'impresa

È ancora caldissimo il braciere che cova sotto un'apparente tranquillità in casa Ferrari, dopo che il controproducente autoscontro di Interlagos ha privato Leclerc di una terza posizione nella graduatoria di campionato che sembrava ormai in cassaforte e che ora invece è divenuta l'obiettivo di una vera e propria impresa, anche perché in questo momento lo stato di forma di Verstappen e della Red Bull è sotto gli occhi di tutti. Quanto mostrato dall'olandese in Messico e Brasile è emblematico.

Non ci saranno le altitudini che hanno agevolato il rendimento delle RB15 sui due tracciati sudamericani, ma è sotto gli occhi di tutti il fatto che in questo momento non ci potrebbe essere un rivale più duro. Da un margine di quattordici lunghezze che vantava alla vigilia della corsa disputata alle porte di San Paolo, il monegasco si trova ora a dover ricucire uno svantaggio di undici. Una doppietta della Rossa, con Verstappen terzo e il monegasco sul gradino più alto del podio, non basterebbe a cambiare l'attuale classifica. E i venticinque punti artigliati dal pilota Orange a Interlagos mettono la Red Bull di attendere la prima mossa dalla Ferrari, avendo la possibilità di giocare di rimessa. Per quel che concerne la scuderia di Milton Keynes, Verstappen ha la certezza di poter contare al cento per cento sul supporto di Albon, mentre Leclerc non può certamente fare altrettanto con Vettel. Al prescindere dall'interpretazione degli steward che hanno ravvisato pari responsabilità nei due piloti della Scuderia Ferrari nel contatto di Interlagos, il monegasco è stato palesemente abbattuto dal fuoco amico di Vettel e, anche analizzando i fatti da vari angoli, si fatica a imbastire una linea di difesa per il pilota tedesco.

Binotto ha alzato la voce

Quello che invece non sapremo mai è quello che si sono detti in privato i due piloti della Rossa con Mattia Binotto nel meeting settimanale che a Maranello si compie a bocce ferme e, soprattutto, quando gli animi si sono un po' distesi. Sono argomenti che rimarranno sigillati in qualche



fotografie LAT



LECLERC IN LOTTA CON LA RED BULL E NON SOLO...
La antica rivalità tra Leclerc e Verstappen (e la stessa Red Bull, sopra) vivrà un'altra pagina di sfide anche nel finalone di Abu Dhabi, dove si spera che tra i due ferraristi, in alto, possa regnare un clima meno avvelenato che a Interlagos, nel Gran Premio del Brasile...



sala riunioni di Maranello. L'aria pacata di Binotto questa volta avrà probabilmente lasciato spazio ad una vera propria tempesta, visto che il contatto di Interlagos ha fatto un gran danno alla Scuderia Ferrari e messo a repentaglio il piazzamento nel mondiale. Un danno auto-inflitto e che non trova alcuna giustificazione. Che il pilota di più lungo corso, sorpreso dall'attacco del compagno, voglia mostrare i muscoli e finisca - ben al di là di qualsiasi ogni sua intenzione - per innescare un autoscontro è qualcosa di assolutamente gratuito e incomprensibile. Un autogol in piena regola.

Vettel è rimasto fermo a diciannove lunghezze da Leclerc e ben trenta da Verstappen, ora diventato per lui irraggiungibile. Sul tracciato degli Emirati sarebbe auspicabile, dati i numeri, che Vettel disputi finalmente una corsa completamente al servizio del team mate, che in questo momento è prioritario, e nell'esclusivo interesse della Scuderia di Maranello. Vettel in Brasile ha avuto una forte reazione in pista quando la sua leadership in squadra è stata messa in discussione, mettendolo in una condizione nella quale fatica a ritrovarsi. Il tedesco aveva finito per lasciare la Red Bull per passare alla Scuderia Ferrari, dopo quattro titoli iridati in sequenza tra il 2010 e 2013, proprio quando Ricciardo lo aveva messo in una situazione simile nella stagione 2014. Presso la quadra di Milton Keynes, il pilota di Heppenheim si era trovato in una situazione unica di superiorità tecnica e si era dimostrato un grande interprete nel valorizzare i concetti di Adrian Newey e portarli al successo (in primis il diffusore posteriore che sfruttava l'effetto degli scarichi e teneva la macchina incollata a terra), ma non appena il suo ruolo di numero uno è stato messo in discussione ha scelto altri lidi. Nel 2010 non erano mancate nemmeno le scintille con Webber, scaturite in un contatto in Turchia che ricorda molto quanto avvenuto in Brasile con Leclerc.

Ma in quel momento, l'allora pupillo di Marko era in fase di affermazione e tutto giocava a suo favore. Tornando all'attualità, serve che Vettel riesca a comprendere a fondo la situazione in cui si trova ora e abbia un approccio concettualmente più flessibile e meno conflittuale. A trentadue anni (e quattro mondiali) un pilota ha già raggiunto la sua maturità, ma questo non deve portare a una rigidità nell'approccio, bensì a una maggiore consapevolezza nel comprendere le situazioni e nell'agire di conseguenza, anche mettendo in discussione le proprie certezze. Non servono regole d'ingaggio (vedi Toto Wolff con Hamilton e Rosberg dopo il crash di Barcellona nel 2016), ma è soprattutto una questione di buon senso e di comprendere l'importanza dell'interesse della squadra, soprattutto quando si vestono i colori della scuderia più prestigiosa del mondiale.

Per Bottas una corsa senza calcoli

Se in Ferrari si andrà alla ricerca del riscatto dopo il finale pirotecnico di San Paolo, anche in Mercedes ci sono forti ambizioni. Bottas, in una corposa intervista che leggerete in questo numero, ha raccontato che ora i suoi obiettivi sono molto chiari. Allontanati gli spettri di una stagione 2018 alquanto deludente, il numero due di Toto Wolff vuole assolutamente scardinare l'egemonia del team mate, che perdura da quando è arrivato in Mercedes. L'appuntamento di Yas Marina sembra fatto apposta per rilanciarlo, visto che la pista degli Emirati si addice alle caratteristiche del finlandese. Bottas non ha nulla da perdere, i rivali alle sue spalle sono troppo lontani per raggiungerlo, e potrà fare una gara libera da ogni calcolo. Una vittoria consentirebbe al trentenne finlandese di superare il record stagionale di quattro vittorie e potrebbe metterlo nelle condizioni psicologiche per consentirgli di affrontare il passo in avanti decisivo e affrontare la pausa estiva con lo stato d'animo più congegnale. Quanto a Hamilton, non sappiamo più cosa attenderci dall'inglese, che si è presentato a Interlagos più affamato di vittorie che mai, nonostante il sesto titolo conquistato in Texas. Hamilton appare realmente come in leone dalla fame implacabile, ma lucidissimo nella sua sua percezione del pericolo. Il pilota inglese, nonostante la sua superiorità, sa benissimo che ogni centimetro perso sarebbe difficile da recuperare e darebbe un beneficio dall'effetto leva imprevedibile ai suoi diretti rivali.

È lotta aperta per la sesta posizione

Ci sarà alta tensione anche nella lotta alle spalle dei tre team di prima fascia, con la McLaren che ha ormai messo al sicuro il suo ruolo di quarta forza, ma che vede un ispiratissimo Carlos Sainz contendere a pari punti il sesto posto in graduatoria a Gasly, incredibilmente secondo in Brasile. Senza dimenticare che Albon, costretto al ritiro a causa del tamponamento di Hamilton a Interlagos, segue a undici lunghezze e metterà in campo tutte le sue forze per riprendersi la sesta posizione nel mondiale. Tornando al madrileno, nel valutare la sua migliore annata da quando è approdato alla massima serie, non si può non tener conto che si presenterà ai banchi di partenza di Yas Marina con cinquanta punti di vantaggio in graduatoria sul team mate Norris, ottimo rookie ma che ha molto da imparare dal madrileno.

Tricolore forma con Toro Rosso e Alfa

Passando al tricolore, in Brasile è stata festa grande per la Toro Rosso, strepitosamente seconda con Gasly, e per l'Alfa Romeo Racing che con Raikkonen e Giovinazzi ha colto una brillante quarta e quinta piazza. Il Biscione è finalmente tornato a mordere tra le scuderie di centro gruppo e tenuto alto i colori della Scuderia Ferrari in un fine settimana che ha visto il doppio ritiro di Vettel e Leclerc. L'ex iridato finlandese può ancora ambire ad una posizione nella top-ten, mentre il pugliese è nelle condizioni di risalire ancora in graduatoria dopo l'ottimo passo in avanti compiuto in terra brasiliana. Passando alla scuderia faentina, che nella prossima stagione passerà alla denominazione di Alpha Tauri, ha nel proprio mirino la quinta posizione nel mondiale attualmente appannaggio della Renault, che la precede di solo otto punti e non dorme certamente sonni tranquilli dato il momento di gran forma della compagine diretta da Franz Tost che, come aveva promesso Marko nello scorso inverno, si è realmente avvicinata moltissimo nelle prestazioni alla Red Bull e che brilla sempre di più di luce propria. ●



Flussometro pomo della discordia

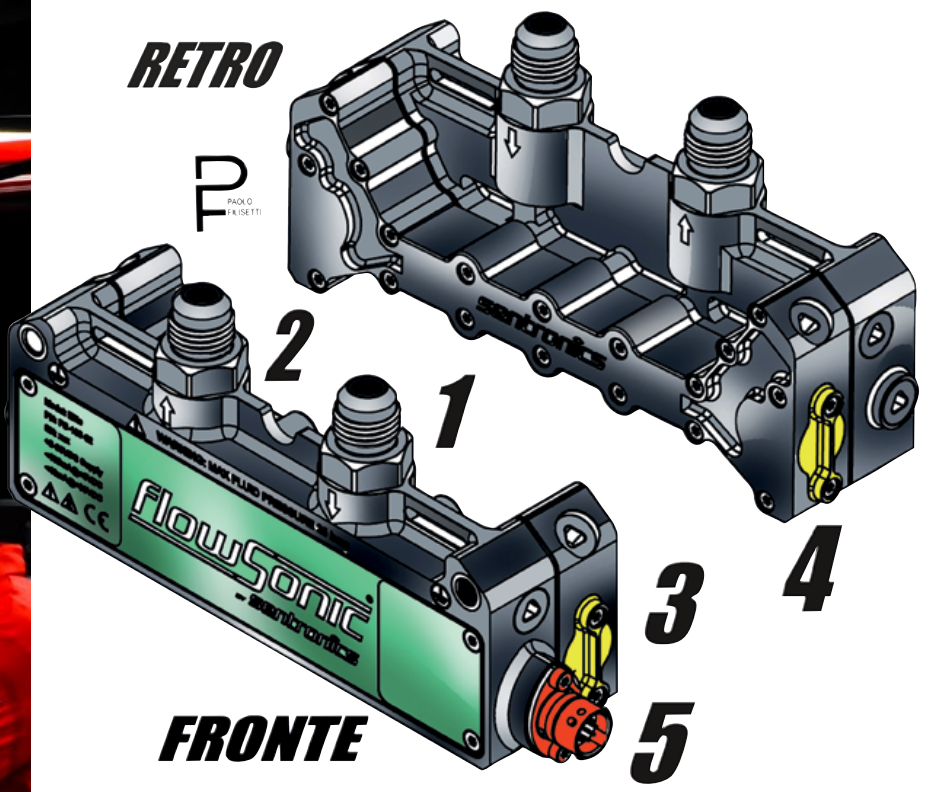
ANDIAMO ALLA SCOPERTA DI COSA STA SUCCEDENDO TRA POLEMICHE, VERIFICHE IN CORSO E NOVITÀ 2020

di Paolo Filisetti

Se ad Interlagos, il clamore tecnico si era apparentemente spostato dal sensore, ai liquidi di raffreddamento, o meglio al divieto di immetterli in camera di combustione adottandoli come additivi del carburante, in realtà il dispositivo, del quale abbiamo illustrato il funzionamento nello scorso numero di AS, è tuttora rimasto al centro dell'attenzione. Due gli indizi che portano a questa conclusione. Il primo, peraltro rivelato dalla testata tedesca



SUTTON-IMAGES.COM



IL FLUSSOMETRO IN DETTAGLIO

1) Mandata carburante, 2) Uscita carburante, 3) Sensore lettura in ingresso, 4) Sensore lettura in uscita 5) connessione dati

Auto Motor un Sport, riguarda il prelievo effettuato dai commissari tecnici della FIA, nel dopo gara, in Brasile, di parte del circuito di alimentazione di Ferrari, Haas, e Red Bull Honda. Un controllo di routine al quale è stata data molta enfasi ma che in realtà non è uno scoop. Pare siano stati prelevati, per poi essere sottoposti ad accurata indagine presso la struttura della Federazione, i tubi in uscita dal flussometro verso il motore endotermico.

L'indagine sarebbe stata effettuata per verificare se fosse possibile in uscita dal dispositivo di controllo del flusso carburante, aggirare il limite stabilito dal regolamento di 100kg/h. È infatti circolata la voce secondo cui fosse possibile produrre dilatazioni programmate di determinate sezioni del circuito di alimentazione, incrementandone la portata. Una seconda ipotesi, inoltre indicherebbe possibile l'invio di dati telemetrici falsati in modo tale da coprire l'aumento del flusso senza che i commissari Fia possano rilevarlo in tempo reale durante la gara. Il secondo indizio, che rafforza l'attuale centralità del flussometro nel dibattito tecnico, su presunte frodi è rappresentato dall'ultima direttiva emanata dalla FIA, la scorsa settimana.

La numero 39/19 risale infatti a mercoledì, dopo il prelievo delle sezioni dell'impianto di alimentazione, citato in precedenza. La direttiva, prevede che dal 2020, tutte le monoposto siano dotate di un secondo flussometro, sempre all'interno del serbatoio benzina. La Federazione, ha deciso di non accelerare i tempi della sua introduzione ad Abu Dhabi, non ritenendo possibile un adeguamento in tempi così stretti da parte dei team. Il sensore in oggetto sarebbe di fatto identico a quello attualmente adottato, ovvero il Flow Sonic della britannica Sentronics. Non ci sarebbero quindi differenze a livello di hardware, ritenendo l'attuale dispositivo affidabile, ma la differenza sarebbe invece nella sua taratura. Mentre sinora, questa è stata effettuata dai team, tarandolo per una portata che il più possibile si avvicinasse al limite massimo, con minimi scarti, dall'anno prossimo il secondo flussometro sarà calibrato dai commissari della FIA.

In pratica, in questo modo si annullerà la possibilità di intervenire a valle del primo flussometro, con un secondo controllo, secondo valori di scansione della frequenza generati dai sensori, nota solo agli uomini della Federazione. In pratica, sarà impossibile alterare la lettura di questo secondo dispositivo. Pare quindi evidente, che il provvedimento preso dalla Federazione abbia il chiaro obiettivo, di chiudere definitivamente il capitolo delle polemiche e sospetti di frode che hanno recentemente agitato il paddock. Queste avevano come bersaglio non dichiarato la Ferrari, per la potenza erogata dal motore endotermico della sua power unit. Mattia Binotto, ha risposto sdegnatamente, ad Austin, alle dichiarazioni di Verstappen nel dopo gara. La querelle, dunque grazie al secondo flussometro è destinata ad essere confinata tra i ricordi del Mondiale 2019, ormai all'epilogo questa domenica. ●

> *SE CORRI PER LA MERCEDES, IL SECONDO POSTO NON È UN'OPZIONE È UNA COSA DA PERDENTI. E IL MIO APPROCCIO MENTALE È QUELLO DI PUNTARE SEMPRE A VINCERE*



LAT

INTERVISTA ESCLUSIVA

Bottas di vita al top

VALTTERI È USCITO DALLA CRISI DI RISULTATI 2018 CON UN'ANNATA PROLIFICA SIA IN GARA, CON BEN QUATTRO TRIONFI, CHE IN QUALIFICA, DOVE È RIUSCITO A ESPRIMERSI A LIVELLI ALTISSIMI

di Alessandro Gargantini

ORA FA UN PENSIERINO SUL FUTURO...
L'espressione di Bottas appare quanto mai concentrata sul suo avvenire agonistico. A questo punto per lui migliorare ancora significa fare una pensata anche in chiave titolo nel 2020 ma la presenza al suo fianco di Hamilton non è certo facilitante...

Per Valtteri Bottas, quella che sta per terminare è stata senza dubbio la miglior stagione da quando ha esordito nel mondiale nel lontano 2013. Secondo in campionato, con un pole in più di Hamilton, il trentenne pilota finlandese quest'anno ha provato con maggior decisione a mettere in discussione la leadership del pilota inglese all'interno della compagine diretta da Toto Wolff. Ci è riuscito fino al quarto appuntamento stagionale di Baku dove, salendo per la seconda volta sul gradino più alto del podio, era riuscito a portare in posizione di perfetto equilibrio il braccio di ferro con il pluri-iridato team mate. Ma con il ritorno della massima serie in suolo europeo, è iniziato un nuovo campionato, quello vero, che ha fatto ripiombare Bottas in una consolidata realtà che lo vede recitare il ruolo di secondo alle spalle del campione nato a Stevenage.

A Barcellona, nonostante il finlandese avesse siglato la pole-position, l'inglese ha colto una vittoria che ha fatto da spartiacque in questo campionato. Hamilton si è poi ripetuto nelle tre successive corse di Monaco, Montreal e Le Castellet, inferendo quattro colpi che hanno riportato coi piedi per terra il rivale. Nelle dodici corse che separano Baku da Suzuka, Hamilton ha collezionato un'impressionante serie di sette vittorie, mentre Bottas è rimasto completamente a digiuno. Soltanto grazie ad una prestazione maiuscola nel Paese del Sol Levante, a mondiale di fatto chiuso, è arrivato il terzo successo stagionale del nordico, che si è poi ripetuto a Austin portando a quattro il numero di successi stagionale, che superano il bilancio del 2017, quando Bottas debuttò con i colori delle Frecce d'Argento conquistando il terzo posto nel mondiale e tre vittorie.

Quest'anno il finlandese si è presentato ai banchi di partenza di Melbourne in grande forma, cogliendo prontamente una vittoria con la quale si è lasciato alle spalle un deludente 2018, chiuso al quinto posto con nessuna vittoria all'attivo. Un risultato inferiore al quarto posto ottenuto nel 2014 con la Williams, quando s'impossessò del quarto posto nel mondiale dodici mesi dopo il suo esordio. Sulla strada di avvicinamento alla finale di Abu Dhabi abbiamo incontrato il pilota finlandese, che ha fatto il bilancio di questo campionato. Bottas si è soffermato sia sulle note positive che sugli sugli elementi sui quali serve ancora un po' di messa a punto per mettere in discussione il predominio di Hamilton, nel mondiale e all'interno del garage Mercedes. Ne è uscita una chiacchierata franca e genuina, nella quale Valtteri non ha avuto problemi nel toccare e nel portare alla luce le sue debolezze, che anche è probabilmente il modo migliore per esorcizzarle e superarle.

Il finlandese ci ha spiegato quanto sia arduo convivere con un campione per certi versi invulnerabile come Hamilton, quanto possa essere snervante affrontare il continuo paragone. Ma anche come sia unica l'opportunità di correre per la Mercedes e avere a che fare ogni giorno con quello che in questo momento è l'espressione qualitativamente più alta del mondiale, con la consapevolezza che prevalere significa automaticamente candidarsi con decisione alla conquista del mondiale. Pur avendo assistito alla miglior versione di Bottas vista finora, al nordico manca ancora quella cattiveria e quella costanza che hanno fatto di Hamilton un avversario spietato e implacabile quando si spengono i semafori. Un rivale capace di trovare, nonostante i titoli conquistati, un'energia infinita nel martellare i punti deboli dei rivale per mandali al tappeto. I numeri dicono che tra i due piloti della Casa della Stella a tre punti non è tanto una questione di velocità sul giro a fare la differenza, bensì il rendimento e la continuità in gara. Valtteri lo sa bene e sembra avere le idee chiare per compiere un altro passo in avanti che potrebbe essere quello decisivo.

- Se qualcuno ti avesse offerto la seconda posizione nel mondiale dopo i test di Barcellona, avresti firmato?

«In una squadra come la Mercedes non si può ragionare da perdenti. Sotto questo aspetto, il secondo posto è una sconfitta. Il mio approccio mentale è quello di puntare sempre al successo, non scendo mai in pista accentando l'ipotesi di dovermi accontentare. Poi se qualcuno si rivela migliore, si può ac-

cettare una sconfitta. Ma quando esco dalla corsia box, il secondo posto non è un'opzione. Non avrei quindi firmato per un secondo posto nel mondiale, anche se considero positivo il secondo posto in questo mondiale. Mi sono migliorato sia nei risultati che nell'atteggiamento in pista».

- Pensi sia questa la tua miglior stagione?

«Fino a questo momento, sì, senza dubbio. È stato un anno qualitativamente buono sotto diversi punti di vista. Ho fatto passi avanti nell'approccio, nel modo di gestire la gara e nelle prestazioni. So che ancora migliorarmi, ma reputo questa stagione la mia migliore da quando corro».

- Fino a Baku eri alla pari con Lewis, con lo stesso numero di vittorie e di pole. Ora ti presenti finale di Abu Dhabi con una pole position in più del tuo team mate, ma addirittura sei vittorie in meno. Dopo la corsa in Azerbaijan, non sei riuscito a vincere per ben dodici gran premi. Come mai c'è stato quest'evidente calo di rendimento di nella fase centrale della stagione?

«Penso che ci si debba sempre spingere nei dettagli per comprendere le cose. Serve poco fare dei ragionamenti generici. Bisogna fare un'analisi di gara in gara e ragionare su cosa mi è mancato. Un paio di corse le ho perse alla partenza, scattando male o rimanendo coinvolto in alcuni contatti. Altre volte, ho fatto degli errori in qualifica e sono partito troppo indietro sulla griglia di partenza. Non è mai facile recuperare su Hamilton in gara. Infine, a Hockenheim ho sprecato un'opportunità decisiva, visto che avrei potuto realmente avvicinarmi a Lewis, che aveva compiuto un fuoripista. Purtroppo però commesso un errore anche io, quando le condizioni erano da intermedie. Ho fatto un testacoda, ho sbattuto alla Nord-kurve e mi sono ritirato. Il ritiro di Hockenheim è stato molto negativo. Nella mia analisi ho citato delle situazioni concrete, dove ho aree di miglioramento. Ecco perché sono fiducioso sul fatto di poter fare ancora meglio. Dove è mancato qualcosa, conosco perfettamente le ragioni. E senza l'errore di Hockenheim avremmo visto un mondiale più aperto».

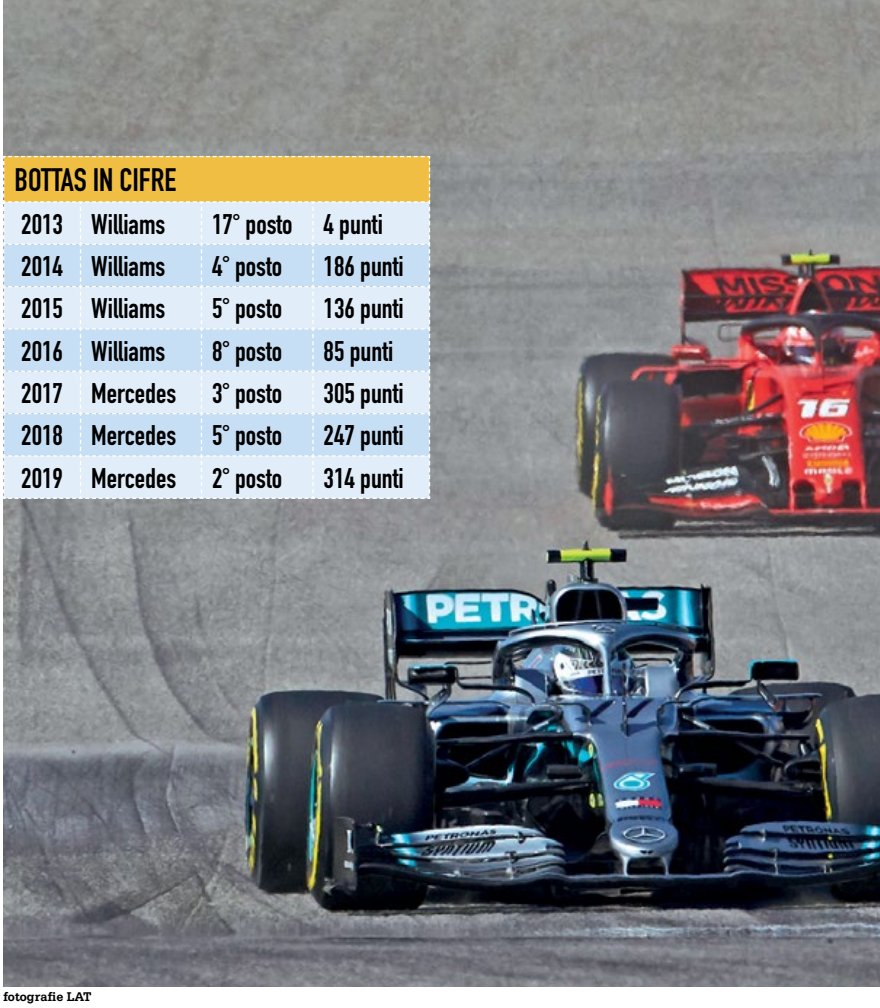
- È dunque sulla pista del Baden Wurttemberg che hai perso il treno per il mondiale?

«Hockenheim è stata una corsa realmente critica. Io ho lasciato, Lewis ha raddoppiato: in Germania si è creato un grosso gap in classifica, quando invece potevamo di molto ravvicinarmi. Sono episodi che fortemente influenzano un campionato. Se analizzo la stagione, in qualifica sono stato sui livelli del mio team mate, mentre in gara lui riesce ad essere più continuo, soprattutto riesce a evitare errori che io invece faccio. Altre volte, non sono semplicemente riuscito a battere Hamilton perché lui è stato semplicemente più forte di me. Conosciamo il valore del sei volte iridato, serve la perfezione per metterlo in difficoltà. E a volte non basta nemmeno quella. Ma avere lui come diretto confronto è quanto di più stimolante ci possa essere, perché ogni volta che riesco a mettere le mie ruote davanti a lui so di aver compiuto qualcosa di speciale. Ma non penso che batterlo sia impossibile. Altrimenti non avrebbe senso correre».

- L'anno scorso hai avuto una stagione difficile, senza successi, con un bilancio di quando avevi stupito con la Williams. Quest'anno nei pre-season test di Barcellona, ti sei presentato davanti ai microfoni senza timori e hai spiegato di aver lavorato molto su te stesso nei mesi invernali, di avere effettuato un lavoro soprattutto sotto l'aspetto psicologico, un'analisi introspettiva per tirare fuori da te quello che ti era mancato. Ci hai parlato di una nuova mentalità

BOTTAS IN CIFRE

2013	Williams	17° posto	4 punti
2014	Williams	4° posto	186 punti
2015	Williams	5° posto	136 punti
2016	Williams	8° posto	85 punti
2017	Mercedes	3° posto	305 punti
2018	Mercedes	5° posto	247 punti
2019	Mercedes	2° posto	314 punti



fotografie LAT

> **NON PENSO SIA IMPOSSIBILE BATTERE LEWIS, ALTRIMENTI NON AVREBBE SENSO CORRERE!**





> A RIACQUISTARE COMPETITIVITÀ IN PISTA MI HANNO AIUTATO SAUNE E BIRRE. E GLI ORSI, MIEI VERI AMICI!



e approccio. In cosa ti senti realmente migliore?
«Non voglio essere io a giudicarmi, ma penso di aver mostrato un'attitudine diversa quest'anno, una maggiore convinzione e determinazione. La gente può pensare quello che vuole, ma io percepisco un chiaro miglioramento. Ho provato a giocarmela con maggiore convinzione. Io voglio solo inseguire e realizzare i miei sogni, cerco di migliorarmi per raggiungerli e non penso ad altro. I fattori esterni non mi condizionano, non voglio dimostrare nulla a nessuno. Ho il mio metro di giudizio e sono certo di essere migliore sotto diversi aspetti quest'anno».

- Difficile fare un grosso cambiamento vicino ai *trent'anni?*
«A volte sono processi lunghi che portano a una maturazione. Il cambiamento è dovuto al passare del tempo, a un'evoluzione naturale. Altre volte, un cambiamento è frutto di una forte determinazione nel cambiare le cose. E questo può avvenire a qualunque età. Io non ero contento della scorsa stagione e ho provato ad alzare l'asticella. Volevo presentarmi al massimo della mia forma fisica e mentale, perché uno chi pratica sport vuole vincere. È questo che mi ha portato a lavorare a fondo».

- Ti ha aiutato qualcuno, come accade con altri piloti?
«No, non mi sono rivolto a nessuno specialista. Mi ha aiutato guardarmi allo specchio. Sono stati tanti giorni fatti in solitudine nella mia Finlandia di saune e birre, saune e birre, e gli orsi sono stati i miei amici».

- A trent'anni ti senti un po' in una generazione di mezzo? Leclerc ha ventidue anni, Verstappen anche. E Lewis ne fa trentacinque a gennaio. Tu e Ricciardo fate un po' da collegamento nello stacco di un decennio.
«Sì, è vero, siamo a metà strada in termini anagrafici, ma ancora molto freschi. E poi, non hai detto che c'è anche Kimi che di anni ne ha quaranta e che alza certamente la media. Penso che il fattore anagrafico sia molto relativo».

- Ti sei fissato una data entro la quale raggiungere i tuoi obiettivi?
«Per certi versi quello che dici è corretto, ma non in senso stretto. Non c'è una data precisa entro la quale fare qualcosa o raggiungere un obiettivo. Non mi sono mai dato degli obiettivi in termini temporali, non ho mai pensato a una sorta di scala con delle tappe intermedie. Nel Motorsport non serve. Ma penso che sia il momento nella mia carriera nel quale devo raccogliere i frutti del mio lavoro perché la mia curva di crescita va i una chiara direzione ora. Le qualità di un pilota sono solo frutto di una crescita che è soprattutto individuale. C'è che raggiunge il suo picco a ventidue anni e chi dà il meglio più avanti. Chi si mantiene su certi livelli e chi invece crolla di colpo. La maturazione è qualcosa di individuale. Nel Motorsport non è possibile identificare un'età che corrisponde con il picco delle prestazioni. Non c'è una cuspide e una discesa. Ogni pilota ha i suoi tempi fisiologici con i quali fare i conti. Per quel che mi riguarda, l'anno prossimo cercherò di mettere tutto insieme per vincere il mio primo titolo».

- Pensi che Mercedes W10 sia stata la miglior macchina con la quale hai corso fino ad ora?
«Sì è la miglior macchina certamente, non ho esitazione. È molto configurabile e rispettosa degli pneumatici, un elemento che si rivela decisivo in gara, quando serve fare i punti».

- Come mai non siete riusciti nella seconda parte della stagione a tenere il passo della Scuderia Ferrari in qualifica?
«La loro superiorità è stata una costante nella seconda parte della stagione, recentemente è molto dura batterli. Penso che i nostri rivali siano molto forti sul giro secco, ma le cose spesso cambiano dal sabato alla domenica. Il loro pacchetto lavora bene con le gomme nuove e hanno una gran power-unit,

GRANDE GREGARIO PER HAMILTON

Sopra, Bottas al Gp Usa con in lotta con i due ferraristi Vettel e Leclerc. A sinistra, eccolo nel momento negativo del ritiro a Hockenheim. Sotto, Valtteri è sempre in Germania, dopo le qualifiche, mentre si scambia i complimenti col suo capitano Hamilton





mentre la W10 è molto dolce sulle gomme e ci dà un vantaggio in gara perché mantiene gli pneumatici su un ottimo livello di rendimento più a lungo».

- Nel corso della stagione la Scuderia Ferrari ha compiuto dei passi in avanti enormi. Nel giro di un mese, Leclerc è balzato dalla quarta posizione di Budapest, ottenuta a oltre un minuto di distacco da Hamilton, alla vittoria di Spa, arrivata nella corsa successiva a distanza di meno di un mese,. Poi, a Monza, si è ripetuta la stessa cosa, a dimostrazione che il successo in Belgio della Scuderia Ferrari non fosse affatto casuale. Siete rimasti sorpresi di come i vostri diretti rivali, visto che ora anche la Red Bull va molto forte ed è reduce da una netta vittoria in Brasile, si siano avvicinati a voi?

«A volte s'introduce un aggiornamento tecnico, sul quale la squadra ha lavorato a lungo, che si rivela decisivo. Improvvisamente, la macchina torna in vita. La Formula 1 è uno sport ad alta sensibilità. Piccole cose possono fare la differenza. L'effetto leva, in positivo o in negativo, può essere enorme. Non siamo sorpresi per quello che sta accadendo e della veloce crescita dei nostri rivali. Sappiamo che dobbiamo continuare a spremere a fondo le nostre energie per continuare a godere della nostra posizione di predominio. Le vittorie di Spa, Monza e Singapore della Scuderia Ferrari hanno fatto accendere un campanello d'allarme per noi. Penso che la Scuderia Ferrari abbia lavorato meglio di tutti e recuperato: sono stati più bravi di noi nel corso della stagione. Detto ciò, penso che a Suzuka abbiamo portato anche noi degli aggiornamenti che si sono rivelati validi e che ci hanno aiutato a tornare vincenti».

- A volte dicevi che eri tu stesso a metterti troppa pressione, e questa cosa aveva un effetto controproducente sul tuo rendimento. Sei riuscito a trovare il giusto equilibrio per esprimerti al meglio?

«Penso che sotto questo aspetto le cose vadano molto meglio. Per chiunque la troppa pressione più diventare un problema, ma quest'anno non ricordo di aver vissuto situazioni dove mi sono sentito in difficoltà. Ci sono tante cose che capitano in gara, bisogna avere le cose ben in ordine in testa quando ci caliamo nel nostro abitacolo. Ci sono periodi nei quali sono totalmente focalizzato sulle corse, ma penso che sia fondamentale comprendere il momento di allentare la tensione e staccare un attimo la spina. Ci sono tante cose che influenzano alla fine il nostro rendimento, dalla vita privata alla relazione con gli ingegneri e con il tuo boss. Il tutto va gestito con la maggior naturalezza possibile, senza troppe ansie. Il modo per scongiurare la troppa pressione è quello di scendere in pista con l'obiettivo di divertirmi , di godermela mentre sono al volante e scendere dalla mia macchina appagato per quello che ho fatto».

- Spesso quando sei in-

UNA STAGIONE MOLTO POSITIVA PER VALTTERI

Non solo si è guadagnato la conferma, ma anche quattro vittorie e il plauso della squadra per come ha saputo essere pilota consistente e anche assistman. Eccolo, al centro, col capo Toto Wolff e, in basso impegnato nei test in chiave rally...





GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM



tervistato, devi rispondere a domande su Hamilton. Ti da fastidio questa cosa?

«Alla fine, mi ci sono abituato. È qualcosa di normale, che non vivo come una seccatura. Spesso mi chiedono di Hamilton, del rapporto in pista che ho con lui. Penso sia una cosa normale, visto che è lui che continua a vincere i mondiali e merita di essere nella situazione in cui si trova, al centro dell'attenzione. Ogni cosa che lo riguarda fa sempre notizia».

- C'è qualche aspetto che invidi, in senso buono, a Hamilton?

«Cerco di imparare tutto da lui. Un segreto difficilissimo da apprendere è la costanza, perché deriva da tanti fattori. Io studio ogni aspetto di tutti i gran premi e trovo delle piccole cose che messe insieme mi possono aiutare a trovare la continuità che mi manca la domenica, anche sul ritmo gara. Da parte mia devo anche cercare di minimizzare gli errori che faccio. Anche perché il mio compagno di squadra di errori ne fa pochissimi».

- Qualche volta hai a che fare con il paragone con Nico Rosberg. Lui, Hamilton l'ha battuto. Ma tra lui e Hamilton non c'era la stessa armonia che si respira tra te e il tuo team mate. Le scintille non sono mancate tra loro due. Rosberg ha affermato di aver portato la sfida con Hamilton su un piano soprattutto mentale e di essere riuscito a batterlo anche per questo motivo. Il tuo approccio è invece molto diverso da quello del pilota tedesco. Dici che un pilota va battuto in pista, senza trucchetti o mind games. In fondo, a un pilota si chiede soprattutto di andare forte in macchina. Ma così dicendo ti metti nella condizione di dover battere Hamilton proprio sul suo terreno di caccia preferito. Sei d'accordo?

«La mia natura di pilota mi dice che devo vincere in pista. Tra team mate, ovviamente, ci sono pochi segreti: ci si studia reciprocamente nei nostri garage e si cerca di carpire ogni segreto della macchina a fianco. Penso che l'unico modo di mettere in difficoltà un avversario sia quello di alzare il livello della performance e di non commettere errori, perché chi sbaglia per primo, o sbaglia di più, alla fine perde. Vedo Hamilton sempre ad altissimo livello, e io devo fare altrettanto».

- Ti alleni spesso con le macchine da rally. Possono darti qualche qualità che può fare la differenza?

«Il Motorsport è un unico sport, indipendentemente se in pista o fuori. L'approccio è comune, serve fare l'assetto della vettura, migliorarla, comprenderne le reazioni. A me piace molto guidare una macchina da rally. Lo faccio per piacere, ma soprattutto perché è una specialità che può migliorarmi. La cosa che piace molto è che i rally ti rendono multi-task, devi fare più cose insieme, ascoltare il navigatore e concentrarti sulla guida. Anche in Formula 1 si parla alla radio, ma è una cosa minimale. Nei rally gli stimoli sono molti di più».

- Cambierai disciplina primo a poi?

«Non lo so. Davvero. Adesso sono focalizzato al 100 sulla Formula 1. Mi piacciono terribilmente i rally perché mi divertono, ma per il momento non ho programmi, anche se so perfettamente che è uno sport molto difficile al quale adattarsi e andare forte. Ci sono tante cose da imparare, come quando si passa dal kart alla Formula. Sono due cose diverse. Ho molto rispetto per i rallysti».

RUOLINO DI MARCIA IN PARALLELO CON LEWIS

	BOTTAS		HAMILTON	
	QUAL.	GARA	QUAL.	GARA
Australia	2°	1°	1°	2°
Bahrain	4°	2°	3°	1°
Cina	1°	2°	2°	1°
Azerbajina	1°	1°	2°	2°
Spagna	1°	2°	2°	1°
Montecarlo	2°	3°	1°	1°
Canada	6°	4°	2°	1°
Francia	2°	2°	1°	1°
Austria	3°	3°	4°	5°
G.Bretagna	1°	2°	2°	1°
Germania	3°	rit.	1°	9°
Ungheria	2°	8°	3°	1°
Belgio	4°	3°	3°	2°
Italia	3°	2°	2°	3°
Singapore	5°	5°	2°	4°
Russia	4°	2°	2°	1°
Giappone	3°	1°	4°	3°
Messico	6°	3°	3°	1°
Usa	1°	1°	5°	2°
Brasile	4°	rit.	3°	7°

- Un altro elemento di cui non abbiamo parlato è la fiducia in se stessi e che l'ambiente ti dà. L'anno prossimo sarà il tuo quarto anno in Mercedes. Eppure, ogni volta, ti è stato sottoposto un contratto molto breve, di dodici mesi, per di più a fine agosto. Quest'anno avevi alle tue spalle anche la presenza ingombrante di Ocon. Pensi che se avessi avuto dei segnali più solidi dalla Mercedes e una maggiore fiducia in te saresti riuscito a fare meglio?

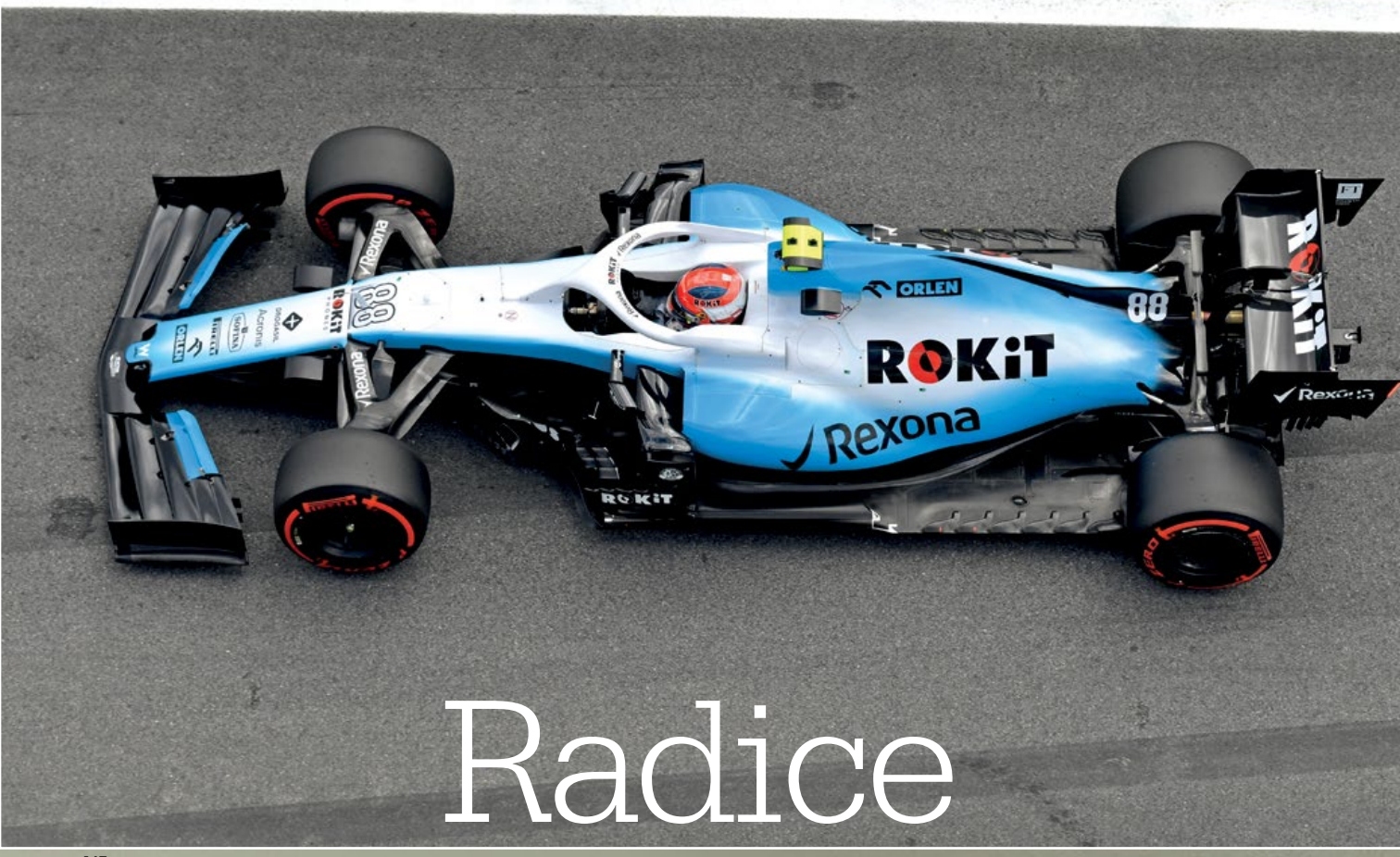
«Certamente un pilota che ha un contratto con un orizzonte temporale più lungo riesce a lavorare meglio e più serenamente. Sentire la fiducia dell'ambiente aiuta molto se paragonato a una situazione più precaria. Se devo essere onesto, se avessi un contratto pluriennale mi sentirei meglio. Sono sempre stato oggetto di rinnovo a stagione in corsa: ti senti sempre un po' sulla lama e, dopo un po' di tempo, inizia a essere una situazione non così facile. So che la squadra crede in me, mi sento rispettato, ma uno degli aspetti che vorrei affrontare è la possibilità l'anno prossimo di lavorare su un accordo più lungo di una stagione. E non vedo l'ora di dimostrare che sarà così!». ●

LA PRESSE



L'UNICO PUNTO WILLIAMS L'HA FIRMATO ROBERT

Nell'ambito di un 2019 da dimenticare, l'ultimo punto alla Williams l'ha portato finora Robert Kubica che adesso si appresta a correre l'ultimo Gp al volante della monoposto inglese



LAT

Radice Kubica

A YAS MARINA ROBERT CORRE L'ULTIMO GP CON LA WILLIAMS MA LA BELLA FAVOLA DEL POLACCO POTREBBE AVERE UN LIETO FINE ANCHE DOPO I TITOLI DI CODA

di Massimo Costa

La sua carriera nel mondo dei Gran Premi di F1 si era fermata nel 2010 sul circuito di Yas Marina. Undicesimo in griglia, quinto al traguardo con la Renault, ottavo nella classifica finale di campionato. Poi, dopo pochi mesi dall'appuntamento di Abu Dhabi e i primi test 2011 a Valencia sempre con la Renault, il dramma che ha cambiato la vita di Robert Kubica e interrotto un percorso che lo avrebbe visto in Ferrari nel 2012. E chissà quali traguardi avrebbe potuto conquistare. Ora sarà sempre il tracciato di Yas Marina, nove anni dopo, a rimettere il punto alla seconda parte della carriera del 34enne polacco nel Mondiale F1. Una sola stagione, con la Williams-Mercedes, assolutamente non facile per via di una monoposto che in un anno intero non ha mai mostrato segnali di risveglio concreti. Ventuno gare trascorse in fondo agli schieramenti di partenza e un punticino miracoloso raccolto a Hockenheim, uno dei Gran Premi più pazzi del 2019 condito anche da penalizzazioni altrui che hanno permesso a Kubica di raggiungere una insperata top 10. Ma, mai dire mai. È vero, nessuno lo ha voluto per il 2020, la stessa Williams dopo averlo tenuto in panchina per tutto il 2018 e rilanciato ufficialmente quest'anno, non gli ha permesso di avere una seconda chance per far spazio a Nicholas Latifi, terzo nel campionato di F2. Ma lo stesso pilota polacco aveva ormai deciso da tempo di non ripetere l'esperienza con la Williams, troppi e insormontabili i problemi emersi, non ultimo un rapporto non propriamente idilliaco con Claire Williams, imputata numero uno per lo sfacelo in cui è precipitata la gloriosa squadra inglese.

In questi giorni si è parlato molto di un possibile ingresso di Robert nel team Haas come terzo pilota di supporto a Kevin Magnussen e Romain Grosjean. Sarebbe un apporto senza dubbio prezioso e che lo introdurrebbe anche nell'ambito Ferrari considerando che la squadra americana è spinta da po-

wer unit fornite da Maranello. Quella Ferrari che, come detto sopra, lo aveva fortemente voluto per il campionato 2012 per posizionarlo al posto di Felipe Massa e al fianco di Fernando Alonso. Kubica dunque, potrebbe rimanere nel paddock della F1 affiancandovi un programma ambizioso nel DTM o con Audi o con BMW. Questi i progetti a breve termine per la rinnovata seconda carriera. *«Per me è già stato un grande successo aver dimostrato di poter competere in F1. Peccato che la Williams non mi abbia permesso di esprimermi al meglio tanto che, alla fine, anche io non ho capito fin dove potevo spingermi, quali traguardi potevo raggiungere»*, ha spiegato recentemente Robert. E difatti è così. Se in qualifica il suo compagno di squadra, al debutto in F.1, George Russell, lo ha sempre battuto, in gara l'esperienza del polacco si è spesso fatta sentire, ma il resto del gruppo era sempre troppo lontano. Sia per lui sia per Russell. Certamente, con una Haas o una Racing Point, tanto per fare un esempio, Kubica si sarebbe trovato serenamente a centro gruppo, ma tant'è, così è andata e lo stesso Robert non fa drammi: *«Sapevo che sarebbe stata una sfida estremamente complicata tornare in F.1, ci ho pensato almeno sei settimane l'anno scorso prima di buttarmi in questa avventura. Sono contento di averci provato, di essere stato qui. Certo, potevo prendermela comoda puntando al DTM o al GT, cogliendo le opportunità che mi si erano presentate, categorie divertenti, con minore stress e dove avrei potuto lottare per posizioni più importanti. Ma la F.1 era il mio obiettivo e non mi pentirò mai di averci provato»*.

LA FORMULA UNO ERA IL MIO OBIETTIVO E NON MI PENTIRÒ MAI DI AVERCI PROVATO

ROBERT KUBICA

Con uno spirito di sacrificio fuori dal comune, si è riavvicinato con tanta reverenza al mondo della velocità dopo tre anni di Mondiale Rally tra il 2013 e il 2015. Non credeva che fosse possibile reintrodursi all'interno di una monoposto, non pensava che il suo braccio ferito potesse muoversi rapidamente, così stretto in quegli angusti abitacoli che per tutta la sua lunga e bella prima carriera avevano rappresentato la sua vita, il suo habitat naturale, il suo ufficio. Ripercorriamola.

Il 2001 è stato l'anno del debutto assoluto nella F.Renault Italia con RC Motorsport. Pochi soldi e tanta volontà, tanto che nei primi tempi Robert dormiva nella sede della squadra novarese. Poi, nel 2002, sempre con RC Motorsport, si è piazzato al secondo posto nella iper competitiva F.Renault Italia, che assieme alla Eurocup rappresentava la serie addestrativa con i migliori talenti e i team di maggiore qualità. In campo europeo, Robert aveva concluso settimo. Nel 2003, è avvenuto il tanto desiderato salto nella F3 europea con il team Prema, ma un incidente stradale in Polonia (era il passeggero) con conseguente grave frattura ad un braccio, aveva compromesso parte della stagione. Passato nel team Mucke, nel 2004 si è piazzato settimo nella F3 europea e magicamente secondo (con Manor) nella gara di Macao. Il 2005 è stato l'anno decisivo: il passaggio in World Series Renault con la Epsilon Euskadi di Joan Villadelprat gli ha consentito di vincere il campionato e quindi di provare la Renault F1 in un test collettivo a Barcellona. Kubica era al debutto assoluto su una vettura di F1 (era l'1 dicembre 2005) e dopo pochi giri è stato veloce quanto il tester Franck Montagny. Da quel momento, la sua carriera è decollata grazie anche a un altro secondo posto a Macao, questa volta con Carlin. Il resto è storia conosciuta: la BMW si è interessata a lui, lo ha ingaggiato e poi portato in gara a stagione avviata a partire dal GP di Ungheria 2006 per rimpiazzare un inconsistente Jacques Villeneuve (che se la legherà al dito e da quel giorno ha sempre criticato senza motivo Kubica…).

Mandiamo avanti il nastro e saltiamo al 2016 quando Robert ha capito che forse c'era una speranza per riprovarci in F1. Tutto è partito con l'invito di Renault Sport a partecipare all'appuntamento di Spa del Trofeo riservato alle RS01. Una vettura velocissima, con un grip sensazionale. Era il weekend del 25 settembre 2016. Su un tracciato così probante, ha subito ottenuto il terzo posto in gara 1. A Robert si deve essere accesa una lampadina. Ce la posso fare. Tutta un'altra musica rispetto a quel test con la Mercedes DTM nel gennaio 2013. È quindi iniziata una intensa preparazione fisica che lo ha portato ad "assottigliarsi" come ai vecchi tempi perdendo quei chili che lo avevano accompagnato negli ultimi anni. Poi, di nuovo, improvvisamente, il 19 aprile 2917 Kubica è salito in prima pagina effettuando un test con una monoposto GP3 del team Trident sul tracciato di Franciacorta. È stata la prima volta in assoluto che Robert risaliva su una formula da quando il 3 febbraio 2011 era sceso dalla Renault R31 che aveva guidato nelle prove di Valencia. Non si è saputo molto di quel test a Franciacorta, ma quel che poco che è trapelato è che come confronto vi era Kevin Ceccon (amicissimo di Robert) e il polacco ha strabiliato i presenti. A quel punto, la convinzione di poter provarci con una monoposto di F.1 era chiara. Si è così accordato con i vecchi amici della Renault F1. Il destino ha voluto che ad ospitare il gran ritorno di Kubica in F.1 martedì 6 giugno 2017, seppur con la E20 del 2012, fosse il circuito di Valencia, quello che per ultimo ha visto in azione Robert il 3 febbraio 2011. Il test valenciano ha rinvigorito Kubica che a Sky pochi giorni dopo aveva detto: *«Adesso voglio andare fino in fondo»*. Detto fatto, ecco un altro test tutto per lui a Le Castellet, sempre con la E20. Una prova ancora più stressante, con 500 km percorsi oltre a prove di estrazione dall'abitacolo e prove di sterzata stretta, entrando in corsia box all'incontrario, dal rettifilo di partenza. Infine, la prova del nove: il test collettivo con la Renault RS17 della stagione in corso sul circuito di Budapest. 142 giri, la distanza di due Gran Premi e nonostante qualche difficoltà iniziale nel conoscere una vettura della nuova generazione, la sensazione che tutto volgeva al meglio. Renault però, nel momento della decisione finale, lo ha scartato, non ha voluto rischiare e non gli ha



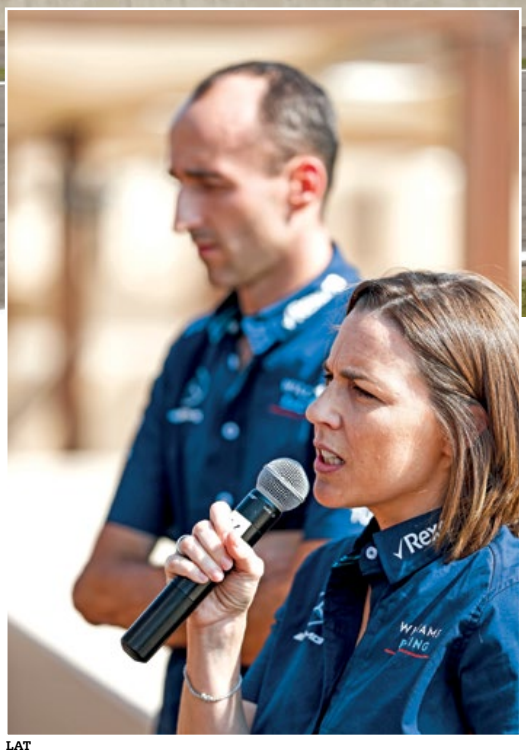
fotografie GETTY IMAGES



DOMENICA PROSSIMA TAGLIERÀ IL TRAGUARDO DEI 97 GP DISPUTATI

Domenica prossima sul circuito di Yas Marina, Robert Kubica taglierà il traguardo dei 97 Gp corsi in carriera. Quest'anno il rientrante pilota polacco e il suo compagno di squadra Russell sono rimasti imbrigliati nelle maglie della grande crisi che ha attanagliato la Williams





LAT



concesso l'opportunità di entrare nel team F1. Ecco allora che, con il supporto di Nico Rosberg, è entrata in gioco la Williams. Il resto è storia recente e conosciuta. Domenica, Kubica taglierà il traguardo finale dei 97 Gran Premi disputati in carriera, una vittoria all'attivo a Montreal 2008 con la BMW, una pole a Sakhir 2008, dodici volte in totale sul podio tra il 2006 e il 2010: nove con la BMW, tre con la Renault. Per quattro volte è partito dalla prima fila, tre nel 2008, una nel 2010. Una grande storia per un grande uomo. Ma che non finirà a Yas Marina. E chissà che quel numero 97 non possa aumentare. In fondo, le belle avventure vorremmo sempre che non si concludessero mai. ●

AVREI POTUTO PRENDERMELA PIÙ COMODA IN SERIE DIVERTENTI E CON MINORE STRESS, MA...

ROBERT KUBICA



SUTTON-IMAGES.COM

Quinti di nobiltà

L'ULTIMA POSIZIONE IN TOP FIVE COSTRUTTORI È TUTTORA IN PALIO: SE LA CONTENDONO RENAULT E TORO ROSSO, CON RACING POINT ANCORA IN BALLO

di Massimo Costa

Li immaginiamo nei loro box, in penombra, con in mano i coltelli, intenti ad affilare i musetti delle loro vetture per la grande sfida finale di Abu Dhabi. Il circuito di Yas Marina, con il titolo piloti e costruttori già assegnato, sarà il teatro della sfida per il quinto posto finale nella classifica team. Con la Ferrari certa del secondo posto, con la Red Bull-Honda inamovibile dalla terza posizione, con la McLaren-Renault orgogliosa di aver prenotato la quarta piazza, Yas Marina dovrà assegnare il quinto posto. Se lo contendono la Renault e la Toro Rosso-Honda, rispettivamente con 91 e 83 punti, mentre la matematica non esclude la Racing Point-Mercedes (67), che però dovrà pensare a mantenere la settima posizione dal recupero dell'Alfa Romeo-Ferrari (57). Sono battaglie che magari non significano molto per il grande pubblico, ma che invece sono molto importanti per le squadre perché, oltre al prestigio puramente agonistico, essere quinti o sesti o settimi significa una differenza di milioni di dollari messi in palio dal montepremi. Insomma, non si scherza proprio. Chi arriva a questa sfida finale con i cerotti è la Renault, protagonista di un anno orribile.

Quarta lo scorso anno, la squadra diretta da Cyril Abiteboul nonostante l'arrivo di Daniel Ricciardo affiancato a Nico Hulkenberg, si è come avvitata su se stessa, clamorosamente battuta dalla McLaren che dispone della medesima power unit. Il motore Renault, lo scorso anno con la Red Bull aveva vinto quattro Gran Premi mentre quest'anno il team diretto da Christian Horner con il 6 cilindri turbo della Honda ne ha conquistati tre. Durante le prove comparative svolte nell'inverno dalla Red Bull tra Honda e Renault, Horner aveva più volte spiegato come l'unità giapponese fosse al livello di quella francese, ma con notevoli possibilità di progredire. Aveva ragione, come hanno dimostrato i risultati ottenuti nel corso del 2019. Il punto è che la Red Bull ha fatto la differenza per quanto riguarda il telaio permettendo a Honda, indiscutibilmente migliorata rispetto alle precedenti annate e divenuta anche affidabile, di riuscire a battersi ad armi pari con Mercedes e Ferrari su certi tracciati. Come del resto accadeva con la Renault quando i suoi motori erano alle spalle di Max Verstappen e Daniel Ricciardo. Le power unit del costruttore francese evidentemente non hanno compiuto i passi in avanti che a Vichy si auguravano, ma sia McLaren (che comunque con la MCL34 ha compiuto significativi progressi dal punto di vista tealistico) sia la stessa Renault con la infelice RS19, non sono state in grado di sfruttarne appieno le peculiarità positive. Come fatto invece in precedenza da Red Bull. E così, Renault si ritrova ad essere stata battuta dalla squadra clienti e a doversi difendere dal secondo team del gruppo Red Bull con cui sono volati stracci nel 2018. La Renault non è mai riuscita a salire sul podio, cosa che ha fatto incredibilmente la Toro Rosso e per ben due volte. Il team faentino ha sfruttato come meglio non si poteva quei Gran Premi pazzerelli che permettevano alle squadre di centro gruppo di giocare il jolly. E la Toro Rosso non ha "dormito". Bravi i suoi piloti nel leggere perfettamente le situazioni, Daniil Kvyat a Hockenheim dove si è piazzato terzo, Pierre Gasly a San Paolo, addirittura secondo. La Toro Rosso poteva vantare un solo podio nella sua storia in F1, e che podio: la vittoria di Sebastian Vettel a Monza nel 2008. I punti pesanti recuperati in quelle occasioni da Kvyat e Gasly hanno permesso al team diretto di Franz Tost di compiere un gran balzo in avanti ed ora è sesto a 10 lunghezze da Renault.

Tutto potrà accadere a Yas Marina. Comunque finirà, per Toro Rosso anche la eventuale sesta posizione finale sarà un grande risultato, che ha ottenuto soltanto nel 2008. I migliori piazzamenti della propria storia in F1, iniziata nel 2006. Toro Rosso, già con i motori Honda nel 2018 facendo da cavia per la



SUTTON-IMAGES.COM

UNA SFIDA ANCORA BELLA E MOLTO APERTA

A lato, Hulkenberg, che ad Abu Dhabi potrebbe anche disputare il suo ultimo Gp se non accadrà qualcosa di positivo per il suo futuro in F.1: lo vediamo qui lottare in Renault contro la Toro Rosso, lo stesso contesto dell'immagine sopra. La sfida finale 2019 tra le due Case assegnerà infatti la quinta piazza nel mondiale Costruttori



LAT

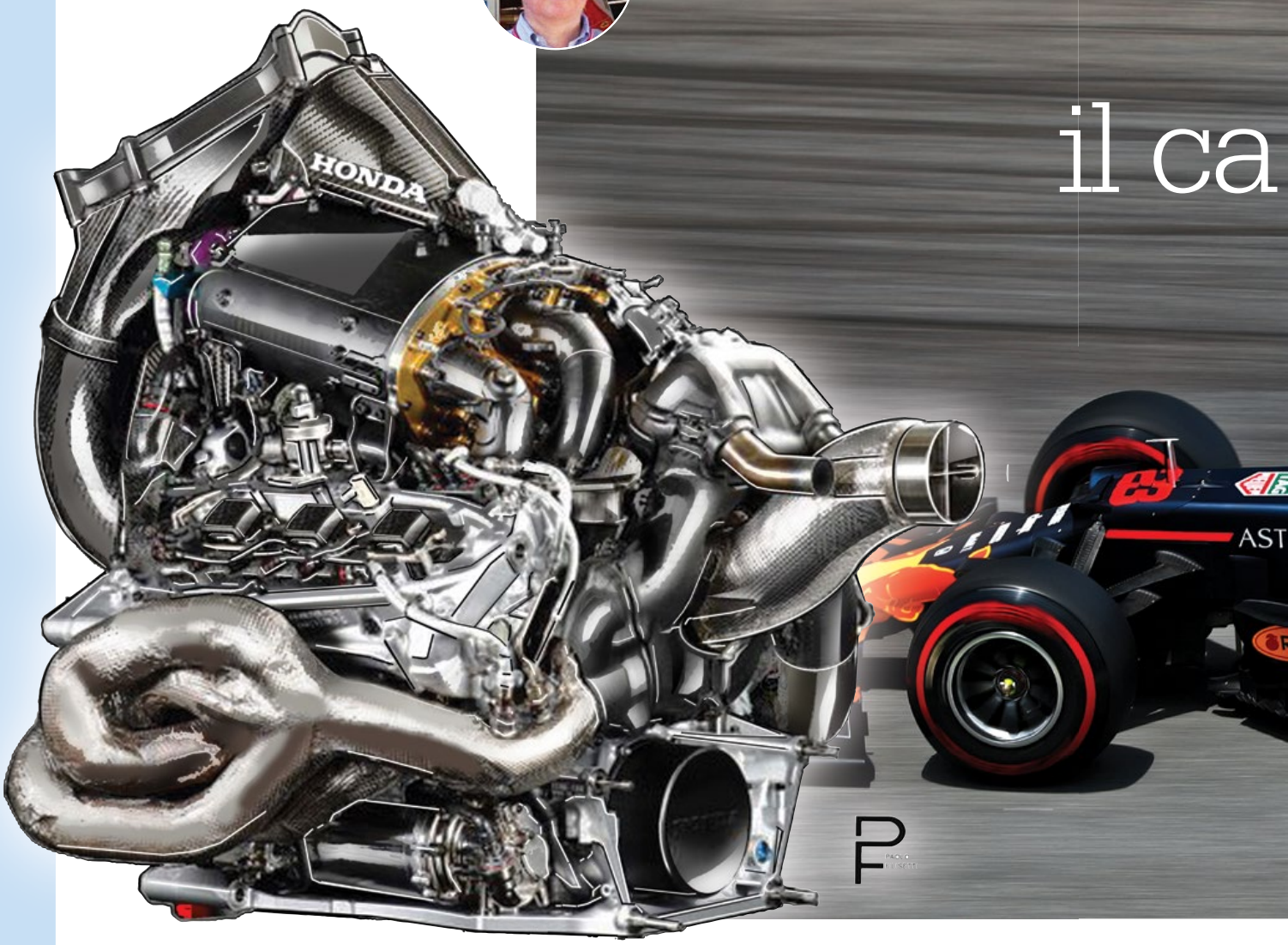


Red Bull, ha goduto delle innovazioni tecniche del Costruttore giapponese e complice anche la presenza di piloti d'esperienza, nonché di un rookie sorprendente quale si è rivelato Albon nella prima parte di campionato, su venti gare disputate ha fallito l'accesso alla zona punti soltanto in sei occasioni. Dicevamo della Racing Point: la squadra di Lawrence Stroll per il quinto posto deve sperare che i propri piloti Lance Stroll e Perez a Yas Marina finiscano sul podio, con Renault e Toro Rosso fuori dai punti. Difficile. Per il team con sede a Silverstone, sarà meglio concentrarsi sulla difesa della rimontante Alfa Romeo, la quale dopo quattro corse senza acquisire punti, a San Paolo ne ha incassati 22 in un colpo solo. Sia Racing Point sia Alfa Romeo erano partite a inizio stagione con presupposti baldanzosi, ma hanno dovuto fare i conti, dopo un buon avvio, con una monoposto che ha perso competitività e con le seconde guide, Stroll e Giovinazzi, non particolarmente brillanti per buona parte del campionato. ●



di Paolo Filisetti

il ca



Sembrano davvero lontani i tempi in cui la power unit Honda, era la cenerentola della Formula 1, lontanissima dai propulsori leader di Mercedes e Ferrari, ma distante anche dalla Renault, non solo sul terreno delle prestazioni. Il debutto del costruttore giapponese, nell'arena ibrida, avvenuto nel 2015 equipaggiando la McLaren è stato a memoria uno dei più travagliati dell'intera storia della Formula 1. Le prestazioni, tutt'altro che elettrizzanti e pare più che mai azzeccato questo avverbio, ricordando la disavventura che vide protagonista nei test invernali al Montmelò, Fernando Alonso. Sebbene non sia mai stato dichiarato ufficialmente, la tesi della "scossa", subita dal pilota spagnolo, a distanza di anni pare la più accreditata, sulla scorta di disavventure minori, ma in ogni caso evocative di quell'episodio, occorse su unità motrici rivali, come nel caso della temporanea perdita di isolamento di quella di Vettel nel recente Gp di Russia. Dopo aver lasciato la McLaren alla fine del 2017, la Honda è approdata in Toro Rosso nel 2018, di fatto compiendo il primo passo di avvicinamento alla partnership con la Red Bull. Il primo anno con il team di Faenza, caratterizzato da una nuova power unit completamente riprogettata rispetto al modello precenete, grazie ad una collaborazione particolarmente stretta tra il team ed il costruttore, ha incominciato a produrre i primi risultati tangibili in termini di prestazioni. Anche sulla STR13, una monoposto onesta, ma non certo un fulmine di guerra, il propulsore giapponese ha incominciato a non essere più tacciabile di stretta somiglianza ad un motore di GP2, (come Alonso dichiarò in Giappone di fronte ai vertici Honda, in uno sciagurato quanto esilarante team radio). L'affisabilità pur non palesando problemi quantomeno evidenziati da pirotecnici cedimenti in pista, era anch'essa migliorata, ma non a livello tale da poter garantire l'intera stagione con una rotazione di tre sole unità.

Queste premesse, di fatto avevano reso la decisione di Red Bull, di adottare da questa stagione il propulsore, simile ad un azzardo. Nel paddock, nonostante l'indiscussa considerazione nei confronti di onda, retaggio dei tempi di Senna alla McLaren, quindi basata sulla certezza, che nonostante un'indubbia lentezza, i Giapponesi, alla fine raggiungono sempre gli obiettivi prefissati, la perplessità sulla competitività della Red Bull, a causa della sua motorizzazione erano consistenti. A giocare a sfavore, peraltro, anche la ricercatezza aerodinamica dei progetti firmati da Adrian Newey, che a favore di carico ed efficienza, come caratteristica peculia-

UNA SVOLTA POSITIVA

LA POWER UNIT HONDA RA6 – 19H, HA MOTORIZZATO PER LA PRIMA VOLTA QUEST'ANNO LA RED BULL. È UNA EVOLUZIONE PROFONDA DELL'UNITA 18H, CHE AVEVA EQUIPAGGIATO LA TORO ROSSO NEL 2018.

Honda
mmino verso il vertice

DAGLI ANGOSCIOSI ANNI DEL RITORNO ALLA F.1 EQUIPAGGIANDO LA MCLAREN, ALLA SVOLTA POSITIVA CHE HA VISTO LA CASA GIAPPONESE RICOMINCIARE A VINCERE GP CON LA RED BULL



GETTY IMAGES

re hanno sempre considerato il propulsore, nell'installazione in vettura, una sorta di accessorio. In realtà nonostante le prestazioni globalmente non eccellenti rispetto ai Mercedes e Ferrari, nei test, progressivamente è stato chiaro che l'abbinamento telaio, aerodinamica, e power unit Honda, potesse funzionare. In effetti, se la RB15, in molte piste non ha mostrato un passo adeguato rispetto ai diretti rivali, sui tracciati, dove il motore conta, a livello di accelerazione più che di velocità massime, ha ottenuto i suoi risultati migliori.

In Austria, sul tracciato di casa, caratterizzato da un susseguirsi di accelerazioni e frenate, Verstappen, complice una strategia perfetta, ha vinto ai danni di Leclerc.

La situazione si è poi ripetuta, se escludiamo la Germania, dove le condizioni atmosferiche hanno giocato un ruolo determinante, in Brasile, dove la vittoria è stata preceduta dalla pole position, ed accompagnata da una maiuscola gara di Albon, sino al contatto con Hamilton e dal secondo posto di Gasly con la Toro Rosso. Volendo concedere ai detrattori, il beneficio del dubbio, sul fatto che Verstappen disponesse di un propulsore abbastanza fresco, montato per la prima volta ad Austin, ci è parso comunque degna di nota, la prestazione complessiva delle monoposto motorizzate Honda. Quest'anno la Red Bull, pur schierando una monoposto molto ben realizzata, e capace di produrre un elevatissimo carico aerodinamico, ha patito in modo rilevante l'impostazione rake, che era rimasta praticamente inalterata rispetto al 2018. In pratica, tanto carico dal fondo, ma anche parecchio drag, generato dalla parte superiore della vettura. Indicativo, della comprensione del problema, e determinazione a risolverlo nel 2020, il recente test in Brasile, di un'ala anteriore che abbraccia la filosofia out wash.

L'equilibrio della RB15, garantito da sospensioni che hanno assecondato precisamente la sua impostazione aerodinamica, è l'elemento che i tecnici di Milton Keynes sono determinati a mantenere, considerandolo la base di partenza essenziale della prossima vettura. Se il trend prestazionale, ma anche a livello di affidabilità sarà mantenuto, è praticamente certo che la Red Bull, nel 2020 per l'ultima stagione con le regole attuali, cercherà di candidarsi da subito tra le pretendenti al titolo, rivaleggiando ad armi pari con Ferrari e Mercedes. L' Honda, quasi come uno tsunami, che parte da lontano e sembra apparentemente lento è dunque tornata. Banzai!

RINCORSA DIFFICILE MA BEN RIUSCITA

Il connubio con la Red Bull dopo il flop alla McLaren sembrava irto di difficoltà e sfide molto difficili ma alla fine la monoposto progettata da Newey è riuscita a vincere (a oggi ben tre gare e tutte con Verstappen, benché nella foto sopra sia ritratto Albon) anche spinta dalla power unit nipponica



Dottore da primato

RICCARDO CECCARELLI FESTEGGERÀ AD ABU DHABI LE 509 PRESENZE IN F.1 CHE CON FORMULA MEDICINE LO VEDE IN PRIMA LINEA DAL LONTANO 1989

di Dario Lucchese

Mezzo migliaio di Gran Premi. È record di presenze in F.1 per Riccardo Ceccarelli. Potrebbe bastare e invece no. Perché ad Abu Dhabi il medico di Viareggio festeggerà un altro importante traguardo: 509 gare nella massima categoria. Praticamente la metà di quelle disputate nel Mondiale dal 1950 ad oggi. Per Formula Medicine, la struttura creata appunto dal dottor Ceccarelli, si tratta di un primato storico. Trent'anni di attività nel mondo delle corse a 360 gradi, oltre 1500 piloti assistiti di cui circa 200 seguiti anno per anno nelle più svariate categorie, a partire dal kart. Sempre all'insegna della ricerca e dello sviluppo nel campo specifico della preparazione sportiva. Tutto nasce dall'amicizia con Ivan Capelli, all'epoca in cui in cui il milanese correva con la March della Leyton House (parliamo della seconda metà degli anni Ottanta). Il primo Gran Premio del dottor Ceccarelli è quello di San Marino 1989. Da allora la sua struttura si è evoluta, cercando sempre di andare al passo con i tempi e con gli stessi ritmi frenetici della F.1. Un lasso temporale in cui è cambiato l'approccio alle corse e, di conseguenza, anche la filosofia e il metodo di affrontare i weekend di gara. Di certo, oggi è tutto più professionale. Il pilota in quanto atleta è impegnato 12 mesi l'anno ad allenare il corpo, ma anche la mente. *«Dobbiamo allenare il cervello come un qualsiasi muscolo del corpo* - sostiene Ceccarelli - *Se hai tanti cavalli, serve una centralina che li gestisca al meglio». Un* concetto che fino a 30 anni fa a stento veniva recepito. A parte poche eccezioni, come Ayrton Senna e Alain Prost, non erano tanti i piloti che avevano le idee ben chiare al riguardo. Per questo Formula Medicine ha investito sempre di più sull'innovazione, introducendo recentemente il Mental Economy Training. Allenare le abilità mentali e psicofisiche oggi è possibile con la Mental Economy Gym, una "palestra" fornita di tutti i sistemi più moderni offerti dalla tecnologia e sviluppati autonomamente da Formula Medicine, in grado di accogliere anche 20 atleti simultaneamente. Lo scopo è di ottimizzare la funzionalità cerebrale, gestire al meglio lo stress e la pressione psicologica. Da 30 anni la struttura del dottor Riccardo Ceccarelli punta sulla ricerca. Un aspetto che condivide quotidianamente con alcune eccellenze del settore. Come Xeos, un'azienda specializzata in software e acquisizione di parametri corporei, IMT Alti Studi (centro che si occupa delle Neuroscienze) e l'Università del Molise, oggi uno degli atenei più all'avanguardia nel settore dell'intelligenza artificiale. Dallo studio e dall'analisi di un'enorme serie di dati, Formula Medicine ha così sviluppato la Mental Ecomomy Gym, introducendo l'utilizzo di un sofisticato caschetto a 19 elettrodi per registrare e confrontare in condizioni di stress l'attività elettroencefalografica di diverse aree cerebrali ed individuare gli indici di efficienza ed affaticamento mentale. A farne uso recentemente è stato Timo Glock, pilota Bmw nel Dtm che vanta oltre un centinaio di presenze in Formula Uno. Il tedesco ha sperimentato il nuovo sistema EEG (elettroencefalogramma) impiegato da Formula Medicine e rivolto a evidenziare emozioni e stati d'animo e a quantificare l'efficienza cerebrale. Passi importanti devono ancora essere svolti in quest'ambito, ma senz'altro si può affermare che Ceccarelli è uno dei pionieri di questo genere di studi applicati al motorsport.

L'introduzione di FormuLab

In F.1, Formula Medicine all'inizio di questa stagione ha anche introdotto FormuLab, un laborato-















IL MAGO DELLA PREPARAZIONE

Formula Medicine al lavoro, negli anni passati con Jarno Trulli, sopra, e Timo Glock, a sinistra. In alto, i Ceccarelli boys e, a destra e sotto, il duro impegno volto alla preparazione



rio medico itinerante a disposizione di team e piloti che include tutta una serie di strumenti come ECG, ecografo e prelievo del sangue. L'intento è verificare con un primo screening qualsiasi eventuale patologia. Fino allo scorso anno, soltanto nella massima categoria, Formula Medicine ha assistito 76 piloti. Tra questi, oltre a Capelli, vanno citati Jean Alesi, Nicola Larini, Fernando Alonso, Giancarlo Fisichella, Jarno Trulli, Robert Kubika, Sebastian Vettel, Pastor Maldonado, Daniel Ricciardo e Charles Leclerc. Sono invece 19 i team, fra cui figurano BMW Motorsport, Ferrari, Force India, McLaren, Mercedes, Minardi, Leyton House, Red Bull, Renault, Toyota, Toro Rosso e Williams. Il personale presente ad un Gran Premio comprende normalmente tre medici, due fisioterapisti e un infermiere. Ad ogni gara il lavoro in pista si può quantificare in 100 ore diluite nell'arco di sette giorni (dal lunedì precedente alla domenica): oltre duemila ore in pista nell'arco di una stagione. Senza considerare i test: sono 128 quelli a cui ha presenziato Formula Medicine dal 2006 al 2019.

L'IDEALE PER UN PILOTA È DORMIRE OTTO ORE PER NOTTE E NON STARE SVEGLI OLTRE LE 23

RICCARDO CECCARELLI

Non c'è solo la Formula Uno

Ma l'impegno del dottor Riccardo Ceccarelli e del suo staff non riguarda soltanto la Formula Uno. Tra le varie specialità seguite c'è anche l'endurance, sia nel Mondiale Wec (in cui quest'anno sta seguendo l'avventura del team tutto "made in Italy" Cetilar Racing) che nel DTM e nel Gt. A volte il lavoro svolto da Formula Medicine diventa una vera e propria maratona per il personale coinvolto, che comprende anche diverse figure. Un "tour de force" è stato svolto quest'anno in occasione della 24 Ore di Le Mans, cui ha fatto seguito a distanza di una sola settimana quella del Nürburgring. Specialmente nell'impegno profuso nel seguire alcuni dei piloti che hanno preso parte ad entrambe le gare. Ma quali sono, in situazioni del genere, i consigli del dottor Ceccarelli?

«Due ore di sonno dopo ciascun turno di guida sono indispensabili. Così come lo è un'adeguata riattivazione al risveglio. Rispetto a Le Mans, sui quasi 26 km del tracciato del Nürburgring c'è un evidente maggiore spreco di energie. Non solo per il fatto che un giro viene completato in circa nove minuti, ma anche per le condizioni meteo solitamente tendenti a variare nel corso della stessa gara. In compenso i piloti possono svolgere degli "stint" di guida più corti, visto che ad alternarsi al volante sono quatto e non tre come a Le Mans. Questo li può sicuramente mettere nelle condizioni di avere un tempo maggiore da dedicare al riposo. A loro forniamo una sorta di scheda comportamentale, con dei consigli preziosi per gestire nel miglior modo possibile il sonno, ma anche l'alimentazione. Fondamentale è dormire almeno otto ore per notte e non prolungare il proprio periodo di veglia oltre le 23. Anche l'idratazione del corpo è importante nel tempo che intercorre tra un impegno e l'altro. Bere almeno quattro litri di acqua al giorno, ma anche evitare categoricamente i cibi fritti, assumendo invece tanta frutta e verdura. Nei weekend di gara consiglio sempre di mangiare "come le scimmie": poco ma frequentemente».

Quest'anno Formula Medicine ha seguito vari piloti che hanno preso parte alle due 24 ore. Tra questi Augusto Farfus e Niky Catsburg, che in due fine settimana hanno disputato addirittura tre gare, essendo stati impegnati in Germania anche nell'appuntamento del FIA Wtcr. Oltre a loro vanno citati Philipp Eng, Jesse Krohn e Martin Tomczyk. Al Nürburgring, oltre ai preparatori e al medico, era presente anche una psicologa, con lo specifico compito di attuare delle tecniche per facilitare il sonno dei piloti dopo ogni turno di guida. Nel kart, tra i vari impegni, quest'anno è nata infine la collaborazione con Cetilar Performance, il cui obiettivo è di seguire un gruppo di giovanissimi in uno specifico percorso di crescita, professionale e soprattutto umana. ●

Veleni nella coda

CITROEN SI RITIRA CON EFFETTO IMMEDIATO. SEBASTIEN OGIER PASSA ALLA TOYOTA. UN FINALE ANNUNCIATO E UNA STORIA CHE HA AVUTO TANTI RETROSCENA CON ACCUSE RECIPROCHE. UN ADDIO TRA LE POLEMICHE

di Marco Giordo



L'**annuncio tanto atteso** è arrivato mercoledì scorso: la Citroen ha deciso di ritirarsi dal campionato del mondo rally con effetto immediato. Il 2020 non sarà dunque un anno sabbatico per l'équipe transalpina come lo furono il 2006 e il 2016, perché la squadra corse di Satory stavolta sarà chiusa, "fermé". Ma che la storia iridata della casa francese fosse arrivata ai titoli di coda lo si era capito al service park di Salou, quando era cominciato a impazzare il rumor che la Citroen avrebbe chiuso baracca a fine stagione, com'è poi stato realmente ufficializzato. Ed a confidarcelo in Spagna era stato addirittura il team principal di un'altra squadra, quindi la fonte era davvero molto attendibile. Poi lo stesso Ogier ed il suo navigatore Julien Ingrassia non ci avevano smentito in via confidenziale in Spagna la notizia di un possibile passaggio imminente in Toyota. Inoltre, il lunedì dopo il Rally Catalunya, un altro addetto ai lavori molto vicino a Timo Jouhki ci aveva confermato il tutto, dicendoci che nel Principato di Monaco girava la voce che Séb e Julien avevano già firmato per Tommi Makinen. Il malessere tra il sei volte campione francese e l'équipe di Satory era cosa nota, si trascinava da tempo, il rapporto si era compromesso ed Ogier alla fine era esploso in Germania.

«La C3 più di così non va – ci aveva confessato un delusissimo ed incavolatissimo Ogier lontano da occhi ed orecchie indiscrete nel parco assistenza di Bostalsee -. *Non posso andare di più, la vettura non è stabile perché non riusciamo a trovare il giusto compromesso di taratura dei differenziali, abbiamo problemi alla trasmissione».* Poi guardando negli occhi il vostro cronista aveva pronunciato una frase durissima, che pesava come un macigno. *«Marcò* – aveva detto - *questo è il risultato dell' "arrogance française", perché dopo aver iniziato bene vincendo due delle prime tre gare, qui tutti si sono illusi che non era necessario per continuare a vincere sviluppare la vettura come ho più volte richiesto. Ed ecco il risultato, siamo indietro».* Una sentenza che a distanza di tre mesi non è cambiata. Perché Sébastien non si fidava più dei suoi connazionali, ed a niente è servita a fargli cambiare idea la vittoria in Turchia, visto che poi la C3 aveva fatto di nuovo cilecca in Galles. E manco i test pre Catalogna lo hanno convinto a restare vista la sfortunata prestazione in gara, per i problemi all'idroguida che lo avevano rallentato.

> QUANDO OGIER CI HA COMUNICATO CHE NON AVREBBE PROSEGUITO IL SUO RAPPORTO CON NOI, VISTO CHE NON CI SONO TOP DRIVER IN CIRCOLAZIONE, ABBIAMO DECISO DI INTERROMPERE IL PROGRAMMA
>
> PIERRE BUDAR

E così nonostante Pierre Budar gli avesse assicurato che i joker relativi all'aerodinamica sarebbero stati impiegati a Montecarlo, Sébastien ha deciso mettere la parola fine sul rapporto con la Citroen.

«La C3 avrebbe fatto un grande passo in avanti – ha commentato dopo l'annuncio del ritiro Budar – *e sarebbe migliorata tantissimo. Di questo però non ne avremo mai la prova, perché quando Ogier ci ha comunicato che non avrebbe proseguito il suo rapporto con noi, visto che non ci sono top driver liberi in circolazione, si è deciso di interrompere il programma. È stata una decisione difficile, ma se non si ha in squadra uno dei migliori piloti vincere diventa ancor più complicato. È una decisione questa che*



DOPO UN ANNO SONO VOLATI GLI STRACCI

È durata un anno la storia del grande ritorno di Sebastien Ogier con la Citroen nel Mondiale Rally. Dopo aver perso il titolo contro Tanak, all'apice di una stagione che doveva essere e non è stata, il 6 volte iridato ha deciso di lasciare la squadra con un anno di anticipo sulla scadenza del contratto. Da qui la decisione del team di abbandonare il Mondiale Rally con effetto immediato

interrompe un impegno nel campionato del mondo rally che per Citroen durava da venti anni. Speravamo tutto finisse nel 2021, invece è andata così, ed ora molti di noi passeranno in Peugeot per lavorare sul progetto ibrido in vista del WEC 2022. Guardando indietro, nella prima parte della stagione potevamo fare di più nello sviluppo, ma avevamo una squadra con due nuovi piloti e dei nuovi ingegneri e dovevamo amalgamarci. Poi però abbiamo cercato di rimediare ma i risultati purtroppo non ci hanno accompagnato. Il nostro progetto con Ogier era a due anni, perché ci serviva il tempo giusto per crescere tutti insieme. Alla fine però purtroppo non è andata così».

Un'analisi quella di Pierre Budar da persona educata, onesta e corretta qual è il team manager transalpino, che alla fine è stato quello che ci ha messo sempre la faccia, in pratica è stato l'agnello sacrificale di Carlos Tavares & Co. . Perché se la politica di taglio e rivisitazione dei costi del top manager portoghese ha raggiunto risultati eccezionali nel settore produzione, altrettanto non si può dire in quello sportivo, dove con budget limitati non arrivano i risultati sperati, e si finisce così ben al di sotto delle aspettative. È mancata infatti la terza vettura, che avrebbe permesso di fare ulteriore sviluppo e soprattutto qualche utile tatticismo in gara, ma soprattutto ci sono stati troppi cambiamenti tecnici in squadra. La C3 Wrc Plus è stata concepita da Laurent Fregosi, a cui è subentrato Cristophe Besse, sostituito poi da Olivier Maroselli. Insomma sono stati troppi i tecnici che hanno messo le mani sulla C3 Wrc. Una vettura che, come ci ha confidato un membro del team transalpino, riusciva ad esprimere le sue potenzialità solo se tirata sempre al massimo. Il che non è impresa facile per un pilota quando al volante non si ha il feeling giusto con la vettura.

IL NOSTRO PROGETTO CON OGIER ERA DI DUE ANNI, PERCHÉ CI SERVIVA IL TEMPO GIUSTO PER CRESCERE TUTTI INSIEME

PIERRE BUDAR



DUE TERZI POSTI PER FINIRE

Citroen ha chiuso la sua ultima stagione nel Mondiale Rally con un terzo posto nella corsa al titolo Costruttori. Sono state tre le vittorie ottenute dalla C3 Wrc Plus nella stagione 2019 e sono state tutte firmate da Sebastien Ogier anche lui finito terzo nella corsa al Mondiale Piloti

La crisi Citroen

La crisi tecnica Citroen ha un nome ed un cognome, Xavier Mestelan Pinon. Da quando il 1° gennaio 2016 l'ingegnere allevato da Jean Claude Vaucard ha lasciato la squadra di Satory per diventare il responsabile di DS Performance, è infatti iniziato il tracollo Citroen. Mestelan aveva iniziato a lavorare circa venti anni fa con Vaucard alla XSara Kit, e poi alla XSara Wrc e alla C4 Wrc, tre vetture pluridecorate che hanno fatto la storia del mondiale rally. Poi al momento del pensionamento di Vaucard, Mestelan era diventato il responsabile tecnico di Citroen Racing, sfornando subito due progetti vincenti, la Ds3 Wrc e Rrc nel mondiale rally, e la C-Elysée nel mondiale FIA WTCC. L'ingegnere transalpino ha poi proseguito la sua carriera di successi trionfando anche in Formula E con la scuderia cinese Techeetah, con due titoli piloti vinti nel 2018 e 2019 con Jean-Eric Vergne a cui si è aggiunto quest'anno anche il titolo marche.

Scusate se è poco! Mestelan era uno dei leoni della vecchia guardia Citroen, di tutti quegli uomini che avevano contribuito a comporre quella squadra indimenticabile che era la Citroen vincitrice di titoli mondiali marche e piloti a ripetizione, con Sébastien Loeb al volante e Daniel Elena al suo fianco a leggere le note e con Guy Fréquélin e Olivier Quésnel in veste di abili condottieri dell'Armée Rouge. In pratica quel gruppo compatto e pluridecorato composto da Daniel Grataloup, Jean Paul Chiaroni, dagli inossidabili Patrick Magaud e Laurent Poggi, dal tecnico di Meteo France Guy Bottlander e dall'ingegner Didier Clément, un tecnico competente ed esperto incredibilmente però parcheggiato negli ultimi tempi ad occuparsi di relazioni con la FIA.

Ogier va in Toyota

Che Sébastien Ogier fosse stanco della gestione del team Citroen e volesse andarsene in Toyota non è una novità. E che abbia un caratterino bello tosto lo sapevamo tutti sin dal 2011, quando litigò con Loeb e fu licenziato in tronco proprio dalla Citroen. Ma che la moglie Andrea Kaiser non gli è da



meno lo abbiamo scoperto solo di recente su Twitter. Di certo il pilota di Gap se le cose non vanno bene non lo manda a dire, in questo è diretto e sincero come pochi. Una persona franca, anche a costo di perderci in prima persona. Perché Ogier sa di essere forte, bravo e vincente, di essere forse il più grande di tutti i tempi, anche di Loeb. Per questo le cose le dice in faccia, non ha bisogno di portavoci o ambasciatori. Che abbia già firmato con la Toyota è ormai un segreto di Pulcinella, visto che lunedì quando AS sta per uscire in edicola verrà ufficializzato il suo accordo per due anni con i giapponesi, che puntano ad una line-up di prim'ordine, composta da un sei volte campione del mondo come Sébastien Ogier, da un talento pronto ad esplodere qual è Elfyn Evans e dall'énfant prodige del momento Kalle Rovanpera, il campione del mondo del futuro.

Il primo contatto con la Yaris Wrc Plus ci sarà invece nei test pre Montecarlo in programma a metà dicembre sulle alpi francesi. Tra due caratteri forti come Ogier e Makinen non sarà facile coesistere nella stagione 2020, ma le vittorie come spesso è successo appianeranno tutto. Ogier punta infatti a regalare subito alla squadra giapponese quella vittoria a Montecarlo che manca da 22 anni, l'ultima la ottenne Sainz sulla Corolla nel 1998. Anche perché sarebbe il quinto successo di Séb al



I NUMERI DELLA CITROEN

8
I TITOLI MONDIALI COSTRUTTORI VINTI (DAL 2003 AL 2005 E DAL 2008 AL 2012)

9
I TITOLI MONDIALI PILOTI (TUTTI VINTI DA LOEB DAL 2004 AL 2012)

10
LE VITTORIE DI OGIER

26
LE GARE CONQUISTATE DALLA DS3 WRC

32
LE GARE VINTE DALLA XSARA WRC

36
I SUCCESSI DELLA C4

79
I SUCCESSI IRIDATI DI SÉBASTIEN LOEB

102
LE VITTORIE (79 LOEB, 10 OGIER, 5 MEEKE, 2 SAINZ E BUGALSKI, 1 SORDO, HIRVONEN, DUVAL E PURAS)

257
I PODI CONQUISTATI



"Monte" con una vettura diversa, visto che nella gara del Principato ha già trionfato nel 2009 con la Peugeot 207 S2000, poi con la VW Polo dal 2014 al 2016, sulla Ford Fiesta Wrc Plus nel 2017 e 2018, e quest'anno sulla Citroen C3 Wrc Plus.
Insomma vuole migliorare subito questo record prestigioso che condivide con Walter Rohrl, un record uguagliato dopo ben 35 anni lo scorso gennaio dal driver di Gap. E Sébastien statene certi diventerà quanto prima uno dei piloti preferiti da Akio Toyoda, come lo sono già Fernando Alonso e Nasser Al Attiyah, le altre due punte di diamante del Toyota Gazoo Racing Team. Insomma se son rose sbocceranno e fioriranno quanto prima, parola di Ogier.

Polvere di stelle

L'abbandono della Citroen, che arriva tra l'altro proprio nell'anno del centenario della casa di Satory, è stata una spiacevole sorpresa per il mondiale rally, di cui la squadra transalpina era uno dei pilastri visto che ci partecipava in pianta stabile sin dal 1999. Quell'anno al suo esordio, tanto per mettere subito le cose in chiaro, la casa di Satory aveva messo tutti in riga aggiudicandosi in sequenza con la XSara Kit affidata a Philippe Bugalski e Jean Paul Chiaroni il Rally Catalunya ed il Tour de Corse. L'ingegner Jean Claude Vaucard affinò poi il suo progetto preparando una vettura a quattro ruote motrici, la XSara Wrc, che con un giovanissimo Loeb al volante chiuse al secondo posto nel 2001 a Sanremo, prima di griffare la prima vittoria iridata in Germania nel 2002 proprio con il fuoriclasse alsaziano. Nel 2003 l'équipe guidata Guy Fréquélin si aggiudicò il mondiale costruttori, il primo della sua storia, dopo aver trionfato a Montecarlo, Deutschland e Sanremo con Loeb ed aver vinto in Turchia con Carlos Sainz. L'anno dopo nel 2004 arriva il bis nel mondiale marche grazie al successo di Sainz in Argentina e alle 6 vittorie ottenute da Sébastien Loeb (Montecarlo, Svezia, Cipro, Turchia, Germania e Australia) che regalarono al pilota di Hagenau il suo primo titolo iridato. Da allora in poi c'è stata una serie clamorosa di vittorie e di ben altri 8 titoli iridati piloti consecutivi conquistati da parte di Loeb, unitamente ad altri 7 allori costruttori (il terzo consecutivo nel 2005 e poi altri cinque in serie dal 2008 al 2102). Dopo il pensionamento a fine 2016 della Ds 3 Wrc, "le petit bolidè" come l'aveva soprannominata Loeb al momento della sua presentazione, la scuderia transalpina è rientrata nel mondiale nel 2017 con la C3 Wrc vincendo in Messico e Catalogna grazie a Kris Meeke. Poi nel 2018 una brutta stagione, con il clamoroso licenziamento del pilota nord irlandese dopo il Portogallo e l'unica vittoria ottenuta a fine ottobre con l'Imperatore Loeb in Catalogna. Il 2019 inizia invece alla grande nel segno di Ogier che trionfa a Montecarlo ed in Messico, ma poi continui problemi attanagliano soprattutto sull'asfalto in Corsica e Germania la C3 Wrc, che riesce a rivincere nuovamente solo a fine settembre in Turchia grazie ad un Ogier sempre più deluso dal team. Poi il resto è storia di questi giorni, Ogier decide di lasciare il team che così decide di ritirarsi. Un epilogo davvero inglorioso per una squadra che ha saputo essere fantastica, epica, unica ed inimitabile! Con le sue 102 vittorie assolute ed i suoi complessivi 17 titoli iridati ottenuti in dieci stagioni dal 2003 al 2012. ●

ADDIO ALLA FINE DELL'ANNO DEL CENTENARIO

A conclusione dell'anno del centenario della nascita del marchio, Citroen ha deciso di lasciare il Mondiale Rally nel quale ha conquistato ben otto titoli Costruttori

ULTRAINTERNET FIBRA FINO A CASA.

ATTIVAZIONE E MODEM GRATIS | DISDICI **QUANDO VUOI!**



ANCHE PER PARTITA IVA

SERVIZIO SOGGETTO A LIMITI GEOGRAFICI E TECNOLOGICI. PER LA VERIFICA DELLA COPERTURA E APPROFONDIMENTI SULL'OFFERTA:

tiscali.it | 130 | negozi tiscali

TISCALI Onlife

Ciesla non trema

IL BOSS DELLA WRC PROMOTER GUARDA OLTRE L'ABBANDONO DELLA CITROEN ALLA SERIE IRIDATA: «NEL 2020 AVREMO ANCORA 10 WRC PLUS AL VIA»

di Marco Giordo

Il mondiale 2019 si è appena chiuso e la stagione 2020 è già alle porte. Stanno per iniziare infatti le prove tecniche delle squadre in vista del prossimo Rally di Montecarlo, che partirà il 23 gennaio, tra meno di due mesi. Abbiamo così fatto due chiacchiere con il boss della Wrc Promoter Oliver Ciesla, che ci ha illustrato i progetti e le aspettative della prossima stagione, che inizierà con il colpo di scena del ritiro della Citroen. Ecco cosa ci ha detto.

«*Sono appena rientrato dalla Nuova Zelanda. Dopo l'Australia sono volato infatti ad Auckland ed ho girato per vedere le strade della gara*».

- Che aria tira nella terra dei "kiwi" ?

«C'è molto entusiasmo per il ritorno del mondiale rally a inizio settembre, sono già pronti e volendo potremmo correre lì anche domani. Tutte le speciali sono molto belle, alcune sono anche vicine al mare. E' un posto dal fascino incredibile, dove c'è molta passione per i rally. Sono tutti molto carichi, in un solo giorno a Raglan ho fatto diverse interviste per tv, radio e giornali. E poi ad Auckland si stanno preparando per l'America's Cup, l'idea è quella di fare la base della corsa proprio lì, con la partenza e magari una super speciale nell'area portuale, vedremo. E poi bisognerà fare in modo che Hayden Paddon possa partecipare alla gara su una Wrc Plus, lui ci tiene tanto a correre sulle strade di casa, è l'idolo locale».

- Rivedremo dunque la Nuova Zelanda in calendario anche nel 2021?

«La nostra idea è sempre quella di tornare tra due anni in Australia, sempre nello stato di Sydney, nel New South Wales ma in una nuova location».

- E di questa bomba del ritiro della Citroen, che altera gli equilibri del mondiale rally, cosa ne pensa? Cosa ci riserverà la stagione 2020?

«Alla fine avremo sempre più o meno 10 Wrc Plus al via, perché la MSport potrebbe riuscire a schierare spesso tre vetture e poi ci potrebbe essere in diverse gare una quarta Toyota Yaris per Katsuta o una quarta Hyundai per un pilota della squadra coreana. Sarà ancora una stagione in cui Tanak, stavolta sulla i20, ed Ogier ora sulla Yaris se la giocheranno tra loro, con Neuville pronto ad inserirsi nella lotta tra i due, e con Lappi o magari Latvala in veste di outisder. A livello spettacolo quindi il livello rimarrà alto, abbiamo però perso un costruttore, un costruttore storico per la specialità. E questo è un colpo basso per noi, soprattutto quando una casa lascia per i motivi che sono stati detti. La Citroen dovrebbe comunque continuare nel Wrc 2 con la C3 R5, dove ci sarà la Hyundai, la Ford ed anche la Skoda mi ha assicurato che dovrebbe partecipare al mondiale satellite. E poi si parla anche dell'ar-



ANCHE SENZA CITROEN NELLA PROSSIMA STAGIONE LO SPETTACOLO È ASSICURATO

OLIVER CIESLA



OLTRE LA PROSSIMA STAGIONE

2021 senza nuove gare

Si è appena chiuso il mondiale 2019, non è iniziato quello 2020 e già si pensa al calendario 2021. *«Sarà un 2021 senza nuove gare* – ha dichiarato Simon Larkin della Wrc Promoter – *al contrario del 2020 quando avremo tre nuovi appuntamenti: Safari, Nuova Zelanda e Giappone. Dopo aver visto così tanta gente al parco assistenza e sulle prove speciali ci è dispiaciuto che la Spagna non farà parte del calendario 2020, tornerà però nella stagione 2021 quando la Germania non ci sarà. Avremo poi anche un rientro della Francia con una gara organizzata nella penisola sull'asfalto (si parla del Lyon-Charbonnières o del Critérium des Cévennes a Montpellier ndr), e ci sarà poi anche il rientro dell'Australia. Giochi aperti invece per la Turchia il cui contratto scade nel 2020»*. E' facile dunque che siano proprio i turchi a far posto ai francesi, portando così ad otto le gare europee nell'ultimo mondiale che si disputerà con le attuali Wrc Plus, visto che dal 2022 inizierà l'era dell'ibrido.



TOYOTA-OGIER COPPIA MOTRICE
Orfana del campione iridato in carica, nella prossima stagione Toyota si affiderà al sei volte iridato Ogier per dare di nuovo la caccia al titolo

BETTIOL

rivo della Proton (con la Iriz R5 ndr)*»*.

- Per il resto come procede con le altre nuove gare tipo il Safari e il Giappone?

«In Giappone tutto ok, hanno appena corso ad inizio mese la gara pre event dove ha vinto Katsuta sulla Yaris, mentre in Kenya si stanno preparando. Stanno allestendo il percorso sullo stile della gara 2019. Avremo poi altri due eventi durante l'anno, la presentazione della stagione a Birmingham l'11 gennaio all'Autosport International Show, e poi ripeteremo come evento promozionale il Rally Estonia a luglio tra il Safari e la Finlandia».

- E della situazione critica e dei disordini in Cile cosa possiamo dire?

«Siamo in continuo contatto con gli organizzatori cileni e stiamo monitorando la situazione giorno per giorno. Se ci fossero dei problemi ci dovremmo muovere con congruo anticipo per fare qualcosa di diverso».

- Ripescando magari il Catalunya, visto che ha un'organizzazione consolidata?

«Spero di no, e comunque è presto per parlarne. Ora pensiamo al Montecarlo e ad iniziare tutti bene e al massimo la stagione 2020». ●

IL CALENDARIO DEL MONDIALE RALLY 2020

23-26 gennaio	Montecarlo
13-16 febbraio *	Svezia
12-15 marzo	Messico
15-19 aprile *	Cile
30 aprile-3 maggio	Argentina
21-24 maggio	Portogallo
4-7 giugno *	Italia Sardegna
16-19 luglio	Safari
6-9 agosto *	Finlandia
3-6 settembre	Nuova Zelanda
24-27 settembre	Turchia
15-18 ottobre *	Germania
29 ottobre-1° novembre	Galles
19-22 novembre	Giappone

*gare valide per il Mondiale Junior

LE LINE-UP DEL 2020

HYUNDAI MOTORSPORT

Team Director Andrea Adamo (I) 48 anni

1 Ott Tanak (Ee)
6 Dani Sordo (E)
11 Thierry Neuville (B)
19 Sebastien Loeb (F)

Sono in corso trattative anche con Craig Breen ed Andreas Mikkelsen

TOYOTA GAZOO RACING

Team principal Tommi Makinen (FIN) 55 anni

Sebastien Ogier (F)
33 Elfyn Evans (Gb)
K. Rovanpera (Fin)

MSPORT WRC TEAM

Team principal Richard Millener (GB) 35 anni

3 Teemu Suninen (Fin)
E. Lappi (Fin)?
Kris Meeke (Gb)?
J.M. Latvala (Fin)?
H. Paddon (Nz)?

Se non si accordassero con la Hyundai, anche Craig Breen ed Andreas Mikkelsen sono da inserire tra quelli che potrebbero correre con la squadra di Malcolm Wilson nel 2020

WRC 2

HYUNDAI MOTORSPORT

Breen ?
Mikkelsen ?

SKODA

Kopecky?
Loubet ?
Lindholm?

CITROEN

Camilli ?

MSPORT FORD

Greensmith?

PROTON

?

di Daniele Sgorbini

MONTALCINO - E adesso che a nessuno venga in mente di dire che il terzo scudetto di Giandomenico Basso sia figlio, in qualche modo, del finale avvelenato di una stagione che avrebbe meritato tutt'altro. No perché in questo Tricolore, che va in bacheca a fianco di quelli del 2007 e del 2016, c'è tutta la classe, il talento, la forza, la voglia e la determinazione del ragazzo (vabbè è un po' più avanti con l'età ma ci sta anche ragazzo...) di Cavaso del Tomba. Si è presentato a Montalcino da leader della classifica, ma con in qualche modo pure già cucito addosso lo stigma dello sconfitto: unico gommato Michelin in mezzo allo squadrone Pirelli, con l'ennesimo esemplare di Skoda Fabia diverso a cui prendere le misure, col numero 1 appiccicato sulle portiere che in una gara su terra così tirata (e senza l'inversione dell'ordine di partenza come invece era stato "promesso" dal regolamento di gara) vale come una condanna prima ancora di iniziare a discutere. Aveva solo un modo per sparigliare le carte e andarsi a prendere quello che in cuor suo sapeva di meritare: far la gara della vita, controllare la situazione mentre nel corso della giornata il quadro cambiava in continuazione – campioni in pectore durante l'avanti e indietro attorno a Montalcino lo sono stati tutti i quattro in corsa – ed essere perfetto e implacabile nel momento decisivo.

Ha firmato un capolavoro nell'ultima prova speciale, sui 27 chilometri e rotti che hanno deciso tutta la stagione, ha trovato quello che è stato il "Giro Perfetto" di Ken Miles in "Le Mans '66". Va bene che gli altri hanno preso più pioggia di Giandomenico nella prova decisiva ma questo alla fine altro non è che una compensazione per aver fatto tutto il giorno da apripista per il resto del gruppo. No, quei sedici minuti, cinquantatré secondi e un decimo impiegati da Basso e Granai, meritano di restare nella storia come un'impresa di valore assoluto. Un impresa che vale, da sola, uno scudetto: *«Penso di aver gettato il cuore al di là questa volta* – ha detto alla fine, con la voce rotta dall'emozione – *il pilota. Abbiamo fatto davvero un'impresa perché fin dai primi chilometri, dove nei due passaggi precedenti perdevamo molto, eravamo in vantaggio di cinque secondi. Poi ha iniziato a piovere forte e noi abbiamo continuato a spingere, ci siamo caricati sempre di più e abbiamo spinto fino al massimo». «Siamo andati alla morte* – gli fa eco Lorenzo Granai a pochi passi – *ci abbiamo sperato sin dai primi intermedi ed è stato bellissimo».*

Un assolo finale, quello di Basso, che è la chiosa ideale e perfetta a una stagione in cui è stato in testa al campionato sin dalla prima gara. Ha vinto al Ciocco dopo il problema tecnico capitato a Crugnola e da lì in poi non ha sbagliato un

→



fotografie BETTIOL

COLPO DI SKODA

Con la Skoda, Giandomenico Basso è andato a conquistare il terzo scudetto della carriera. A Montalcino non aveva alternative. Per prendersi il titolo doveva vincere. E così è stato

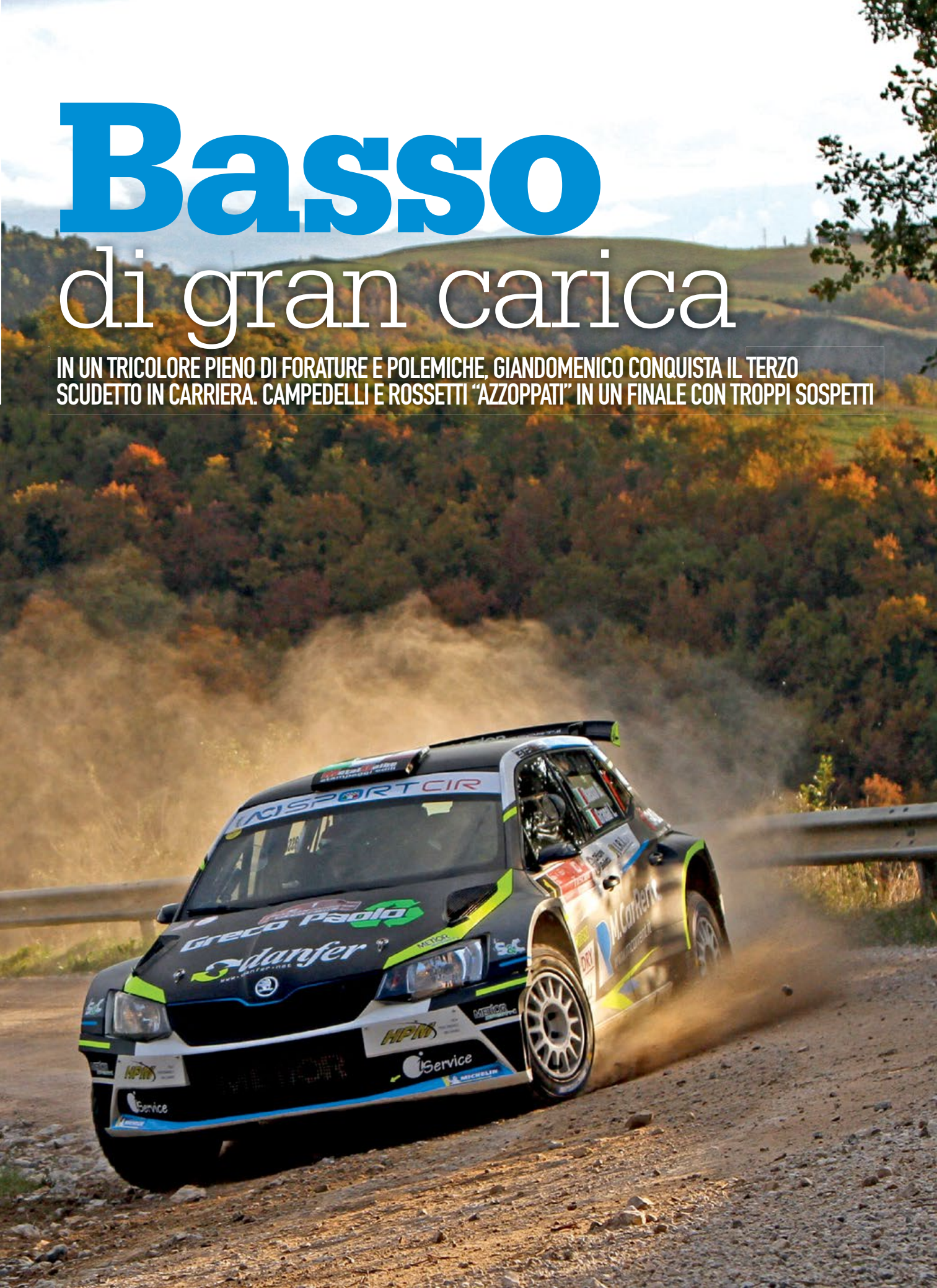
AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Basso-Granai (Skoda Fabia) in 1.14'44"3; 2. Crugnola-Ometto (Volkswagen Polo) a 11"5; 3. Andreucci-Briani (Peugeot 208 T16) a 47"5.

La classifica completa è riportata alle pag. 73

Basso di gran carica

IN UN TRICOLORE PIENO DI FORATURE E POLEMICHE, GIANDOMENICO CONQUISTA IL TERZO SCUDETTO IN CARRIERA. CAMPEDELLI E ROSSETTI "AZZOPPATI" IN UN FINALE CON TROPPI SOSPETTI





CRUGNOLA SHOW FINISCE SECONDO
A destra Crugnola giunto 2°, sotto Scandola, out per noie elettriche. Al centro Rossetti. In alto a destra, la gomma di Rossetti e sotto di Campedelli con i segni delle forature. In basso a destra Campedelli

fotografie BETTIOL

colpo, non ha mai fatto un graffio alla macchina, ha sempre ottenuto il massimo dal materiale e dalle opportunità che ha avuto a disposizione. Ha ragione chi sostiene che in un campionato che si decide tra quattro piloti all'ultima speciale tutti meritassero lo scudetto, ma ha ancora più ragione chi ricorda i numeri di Basso, tre volte primo e sempre sul podio tranne che al Targa Florio. In termini di velocità pura, se si contano gli scratch, il migliore è stato Andrea Crugnola: avesse vinto al Ciocco una gara che strameritava, forse la storia avrebbe presa una piega diversa, ma neppure il diretto interessato ha troppa voglia di recriminare: *«Certo, volevo vincere, ma sono contento anche così, perché abbiamo fatto un ottimo fine settimana e abbiamo dimostrato di poter essere molto veloci anche sulla terra. Nell'ultima prova abbiamo preso un bell'acquazzone e l'abbiamo sofferto un po', ma complimenti a Basso perché è stato davvero molto ma molto veloce».*

IL 2020 È ANCORA TUTTO DA DEFINIRE

Citroen quale futuro?

Quale futuro per Citroën Italia? L'onda lunga del ritiro lampo dal Wrc travolgerà anche i programmi della nostra filiale nazionale, che nel primo anno di impegno diretto al vertice non è riuscita a continuare la lunga serie di successi raccolti con Peugeot e con Paolo Andreucci? Per ora in squadra nessuno si sbilancia, né in un senso né nell'altro. Al momento è certo di essere al via del Rally di Monza, con una vettura e tutto il resto si vedrà. Radio rally già dà in corsa Andrea Crugnola per il sedile occupato quest'anno da Luca Rossetti, ma è davvero troppo presto perché il quadro si faccia più nitido. Di sicuro, nel comunicato in cui si è annunciato il ritiro da, Wrc e che tante polemiche ha causato, i francesi hanno detto anche che: *«Il business delle competizioni per i clienti Citroën sarà rafforzato nel 2020 con un maggiore supporto e impegno da parte dei clienti C3 R5 in tutto il mondo».* A voler essere ottimisti, significa che si spingerà sulle filiali nazionali perché continuino a correre, ma dopo un finale così, difficile fare ora previsioni.









Forature
sospetti e veleni

CAMPEDELLI E ROSSETTI RIMANGONO AZZOPPATI. E ADESSO GLI ESPOSTI POSSONO RISCRIVERE IL FINALE DEL TRICOLORE?

La parola fine nei campionati di Luca Rossetti e di Simone Campedelli, di Citroën Italia e di Orange One non è ancora stata scritta. Sarà annidata, probabilmente, nei fogli degli esposti che le squadre hanno presentato a fine gara e nei verbali che ne nasceranno al termine dell'esame da parte dei Federali. I fatti, prima di tutto: nel secondo passaggio sulla lunga Torrenieri – Castiglion del Bosco, Campedelli (che in quel momento è virtualmente Campione Italiano) sente andar giù l'anteriore sinistra. Finisce la prova con la gomma a terra, pagando 27"7. In parco i commissari tecnici sigillano la ruota, per poi esaminarla. Al via dell'ultima decisiva frazione, la terza ripetizione della speciale lunga, è Rossetti ad avere in tasca lo scudetto, ma pure a lui capita il fattaccio. Il friulano avverte un colpo anomalo, al primo appoggio sente che l'anteriore non tiene più e ha la freddezza di fermarsi in prova a cambiare la ruota. Sa che la scelta costerà a Citroën le residue possibilità di portare a casa il Costruttori, ma vuole conservare la gomma per la successiva analisi.
E infatti a fine gara il buco rotondo sul tassello è perfettamente visibile e i commissari verificano, rigonfiando il pneumatico, che l'aria esce proprio da lì. Foro compatibile con un oggetto metallico appuntito, proprio come al Due Valli. E adesso? Possibile che il verdetto del Cir 2019 venga riscritto? C'è il precedente di Scandola al San Martino di Castrozza 2012, quando l'ultima speciale fu annullata mesi dopo dai federali e la vittoria assegnata a tavolino al veronese. Ma allora un ufficiale di gara trovò chiodi sulla strada e lo mise a verbale. Qui no, anche se ci sono le immagini dei camera car e l'esame sulle gomme da parte dei commissari tecnici. Di certo c'è che l'ambiente del Cir proprio non riesce a scrollarsi di dosso un'aria di marcio che rende tutto meno credibile e che Armando Donazzan, patron di Orange One ha annunciato di non voler mai più prendere il via di un rally in Italia. ●







PROTAGONISTI A MONTALCINO
Sotto Cairoli. A destra il podio della sfida tra gli Junior. In basso Pollara. Nell'altra pagina, in alto Andreucci e in basso Griso

Cairoli nella top ten

IL SICILIANO PLURIRIDATO DEL MOTOCROSS CONVINCE AL DEBUTTO SULLO STERRATO E ORA SOGNA I RALLY

Aguardar il tempo della prima piesse, in tanti si sono stropicciati gli occhi. D'accordo che si trattava solo di due chilometri e spicci, ma fare settimo assoluto al debutto sulla terra, a pari tempo con Basso, mettendosi dietro gente come Travaglia e Andreucci, è roba che può riuscire solo a quelli giusti. E Tony Carioli, evidentemente, "giusto" non lo è solo col manubrio tra le mani. Il nove volte campione del Mondo di Cross i rally li ama davvero e per il futuro – magari dopo aver portato a casa il decimo Mondiale – a un impegno serio col volante ci pensa eccome. Intanto al Tuscan ha fatto le prove generali in quella che è stata la sua prima gara davvero impegnativa. Con pochissimi test alle spalle (appena ventuno chilometri messi assieme nelle prove collettive di mercoledì) il siciliano ci ha messo poco a prendere le misure con la guida. Più difficile fare i conti con le note, vero ostacolo per chi arriva da una specialità del motorsport dove si corre da soli: *«Nelle prove corte riesco a seguirle meglio, nelle lunghe è più difficile mantenere la concentrazione»*.
In ogni caso, su quello che è il suo terreno ideale, Cairoli ha davvero fatto bene e senza qualche divagazione di troppo (che ci sta quando si vuole spingere subito a fondo per misurarsi) avrebbe anche potuto chiudere più in su del comunque ottimo decimo posto: *«La terra è la mia condizione ideale, anche con quattro ruote. Se sia meglio correre qua o a Monza? Di certo è molto meglio qua. Sono contento di non aver fatto grossi danni, i due errorini ci possono stare e senza quelli avrei potuto finire tra i primi sette o otto, ma va bene anche così»*.



PER POLLARA E CIUFFI

Futuro tutto da scrivere

Presentatosi al via del Tuscan con già il Tricolore Junior nella tasca della tuta – dopo la rinuncia forzata di Testa che non ha potuto prendere il via – Marco Pollara ha affrontato gli sterrati attorno a Montalcino senza nessuna pressione, libero di far la propria gara e soprattutto di pensare già al futuro. Il siciliano, che con questo successo ha bissato lo scudettino vinto nel 2017 quando vestiva i colori Peugeot, è pronto a passare all'incasso. Il premio messo a disposizione da Federazione e Motorsport Italia dovrebbe aggirarsi sui 90.000 euro, cui si aggiunge la fornitura di pneumatici Pirelli. Sommando il tutto non si raggiunge il budget totale per prendere parte allo Junior Wrc, ma una situazione andrà trovata per forza, visto che, senza quel proseguimento di carriera garantito per il vincitore, tutta l'operazione Aci Team Italia e Tricolore Junior perderebbe di senso: *«Sono sereno* – ha spiegato Pollara – *a me basta che mi facciano correre...»*. Alla fine una soluzione si troverà e intanto anche in Federazione pensano al Tricolore Junior del prossimo anno, già illustrato a Roma ai piloti potenzialmente interessati. Col calendario rivisto, che prevede solo la prima tappa della Sardegna oltre a 1000 Miglia, San Marino, Roma, Due Valli e Tuscan, il prezzo scenderà da 50.000 a 40.000 euro. Prevista una sforbiciata anche alle franchigie, sperando che basti a far numeri migliori di quest'anno. Tempo di pensare al futuro anche per Tommaso Ciuffi: il dominatore del 2Rm (Peugeot ha centrato anche l titolo Costruttori della categoria) che qui ha compiuto l'unico errore di una stagione altrimenti perfetta, non sarà a Monza, perché impegnato in quei giorni in Francia in un evento Peugeot Sport, dove dovrebbe anche provare la nuova 208 R4, sperando che le porte del Leone siano aperte per lui anche il prossimo anno.





fotografie BETTIOL

Andreucci sale sul podio

PAOLO CHIUDE AL TERZO POSTO, TANTI RIMPIANTI INVECE PER SCANDOLA STOPPATO DA UN GUAIO ELETTRICO

Quelli che vogliono saperne senza davvero conoscere i fatti, alla notizia del ritiro di Umberto Scandola e Guido D'Amore, in quel momento in testa al Tuscan Rewind, si sono messi a battere le mani (perché poi?) credendo che nel gesto ci fosse la volontà di togliersi dai giochi del Tricolore. Invece il problema elettrico, causato da un filo che si è fuso e la squalifica arrivata perché un gruppo di spettatori credendo di fare un favore al veronese lo hanno spinto all'ingresso del riordino, erano più che reali. Maledettamente, reali. Come realissima è stata la delusione per aver visto sfumare in quel modo la prima vittoria al volante della Hyundai i20, in una gara velocissima e in cui nessuno stava facendo calcoli. I frutti del lavoro su molle, ammortizzatori e differenziali per adattare la i20 allo stile di guida assai particolare di Umberto iniziano dunque a vedersi e mai come stavolta il campione d'Italia 2013 è stato competitivo. È andata male a Scandola ed è andata peggio ancora a Stéphane Consani, che non ha potuto celebrare il suo scudetto terraiolo perché si è messo per cappello la Fabia già durante lo shakedown. Così alla fine il migliore tra gli iscritti al Tricolore Terra è stato Paolo Andreucci, che è pure salito sul podio di Montalcino da terzo assoluto. Il campionissimo ha chiuso la sua stagione nel Terra da vicecampione, disputando pure una gara in meno visto che non ha preso il via in Sardegna e con una vettura che gli altri hanno smesso di considerare da un pezzo. L'anno prossimo gli anni saranno cinquantacinque, ma se si amano davvero i rally e i campioni del traverso, di uno così non se ne avrà mai abbastanza. Discorso che vale pure per il coetaneo Travaglia, splendido quarto e pure lui sempre assai in palla. ●

MA NON POTRÀ CORRERE DA UFFICIALE NELLO JUNIOR TEAM

Trofeo Peugeot a **Griso**

La giornata dei lunghi coltelli era cominciata male, anzi malissimo, pure per gli equipaggi in corsa per il Trofeo Peugeot. All'uscita dal parco chiuso notturno – dove in teoria le vetture dovrebbero essere sorvegliate e nessuno potrebbe avvicinarvisi, Giacomo Gugliemini ha trovato la sua 208 R2 con i tubi dei freni posteriori tranciati da un tronchesino. Un "lavoro" eseguito da qualcuno che conosceva bene la vettura, fatto nel punto in cui potesse creare più danni. Fortunatamente i ragazzi della MM Motorsport sono riusciti a metterci una pezza, ma di certo la gara non è iniziata nel modo migliore per il pilota di Montefiorino. Alla fine il Trofeo Peugeot è andato – con merito – a Michele Griso, che pure con una gara in meno in campionato è riuscito alla fine a far meglio di tutti. In gara ha preceduto Guglielmini e Giorgio Cogni, mentre in campionato Griso ha diviso il podio con Gugliemini e Nicelli. Il vincitore non è però un under e dunque per lui non arriverà automaticamente il sedile da ufficiale nello Junior Team Peugeot 2020. Il programma è però già finanziato e quindi una 208 gestita dai Fabbri la si dovrebbe vedere ancora.



NUOVO FORMAT TV
Ha debuttato al Tuscan Rewind il nuovo format per la prova tv, dopo l'esperienza delle ps a inseguimento che hanno caratterizzato le ultime due stagioni. In realtà si tratta di un ritorno all'antico, visto che già in passato una prova "normale" veniva trasmessa in diretta. A fronte a un impegno tecnico ed economico più gravoso rispetto alle prove nei piazzali (per coprire i poco più di 2 km di speciale sono state necessarie 8 telecamere e un drone) lo spettacolo offerto è stato decisamente superiore. Il nuovo corso è piaciuto a tutti ed è un modo decisamente più appropriato per far comprendere cosa siano i rally.

SCANDOLA IDEA WRC
Futuro iridata per Umberto Scandola e lo Hyundai Rally Team Italia: dopo l'esperienza di quest'anno nel Tricolore Terra, la squadra diretta dal fratello Riccardo sta valutando l'ipotesi di correre nel Wrc3 (nuova denominazione assunta dalla serie iridata riservata alle R5 private) del prossimo anno. Il programma dovrebbe prevedere 5 gare: Montecarlo, Svezia, Italia, Germania e un'altra ancora da definire.

BATTISTOLLI PROMOSSO
Ha divertito e si è divertito, facendo show sin dai primi metri (ha tagliato il traguardo della prova spettacolo inaugurale praticamente in retromarcia...) ma alla fine ha anche ottenuto un risultato più che positivo: Alberto Battistolli, su Fabia R5, ha chiuso 6°. E per il 2020 sta facendo un pensierino anche al Tricolore Junior.

BRAVA RACHELE
Vittoria nella Coppa Aci femminile degnamente celebrata per Rachele Somaschini: la pilotessa lombarda, già matematicamente campionessa tra le dame, ha chiuso 32ª, infliggendo oltre 8' a Patrizia Perosino. Fuori dai giochi troppo presto invece Corinne Federighi, dopo aver preso una pietra all'interno di un tornante.

Futuro da esplorare

UN ESPERIMENTO RIUSCITO, UNA BELLA PIATTAFORMA PER GLI ANNI A VENIRE. L'UNIONE TRA DUE CATEGORIE PIACE E CONVINCE. E ORA SI APRONO DELLE BELLISSIME PROSPETTIVE. ECCO PERCHÉ

di Alessandro Gargantini

OYAMA - Si sono studiati, confrontati e analizzati. Prima con un po' di sospetto, poi con un sempre maggiore spirito d'integrazione. Il tira e molla tra il DTM e il Super GT nipponico è andato avanti per sette lunghi anni, densi di periodici meeting nei quali è stata tracciata una sorta di mappa che ha portato all'allineamento regolamentare delle due categoria. All'inizio, le resistenze con le quali gli organizzatori delle due serie hanno dovuto fare i conti non sono state poche. Come se tra il Giappone e l'Europa ci fosse un muro invisibile e, per questo motivo, ancora più difficile dal far cadere. Passo dopo passo, il rinnovo al vertice della serie del Vecchio Continente, che è conciso con l'arrivo di Gerhard Berger, ha portato a un chiaro riavvicinamento dei fronti e all'accelerazione di un processo di armonizzazione che ha avuto due momenti importanti.

Il primo passo è stato quello legato all'adozione nel DTM dei motori due litri sovralimentati, in linea con quanto avviene nel Paese del Sol Levante e nell'ottica di adottare un'unità motrice dai canoni più moderni ed efficienti. Il secondo è conciso con l'adozio-

→



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Cassidy; 2. Tsukakoshi; 3. Yamamoto. **Gara-2**: 1. Karthikeyan; 2. Duval; 3. Wittmann.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 73

IL NEOZELANDESE È L'AUTENTICO DOMINATORE

È di **Cassidy** la prima firma

A mettere la propria firma sulla prima sfida mondiale delle due serie è stato il venticinquenne neozelandese Nyck Cassidy che, dopo aver siglato la pole, ha integralmente dominato al prima manche si è rivelato imprendibile. Il portacolori della Lexus, vincitore del Super GT, ha preceduto le Honda di Yamamoto e Tsukakoshi. Il quarantaduenne Treluyer, sesto, è stato il migliore tra i piloti in rappresentanza del DTM con la sua Audi RS5 DTM. La Casa degli Anelli aveva colto il secondo tempo in qualifica con Duval, ma il pilota di Chartres è finito contro le barriere nel corso dei giri di riallineamento con le slick su pista umida. E apparsa evidente la maggior velocitò di punta delle vetture del Super GT con gomme da asciutto, dopo che nelle prove libere e le qualifiche sul bagnato avevano impedito di verificare granularmente i valori in campo. Per la BMW, Kobayashi ha chiuso dodicesimo, per Wittmann non ha pagato la strategia del pit-stop anticipate e Zanardi ha accusato problemi di natura elettrica. *«Vorrei un campionato fatto di corse come questa! Ora che abbiamo trovato l'amalgama con il DTM dobbiamo sfruttare il momento e continuare in questa direzione. Lo schieramento di partenza di oggi era davvero incredibile!* – ha commentato Cassidy – *Ho sfruttato bene la partenza dalla pole, oggi avevo una macchina perfetta e sono riuscito a prendere il largo. Mi è piaciuto il restart stile Indy che nel finale ha riacceso la gara e infiammato il pubblico. Abbiamo molto da imparare dal DTM e loro da noi. Il potenziale di una sintesi tra le due categorie è incredibile».*

LEXUS CHIUDE IN BELLEZZA
Dopo aver fatto saltare il banco nel Super GT, il neozelandese Nyck Cassidy con la Lexus ha messo la sua firma anche nella Dream Race del Fuij





ne della piattaforma tecnica "Class One" da parte di entrambe le categorie. I tedeschi da questa stagione hanno adottato in toto il nuovo regolamento, mentre ai nipponici servono ancora piccoli interventi in termini di motore e aerodinamica per avere il cento per cento della compliance, che sarà comunque raggiunta l'anno prossimo. Intanto, le due categorie quest'anno hanno messo un programma una doppia sfida in modo da avere un primo vero confronto in pista. Lexus, Nissan e Honda sono scese in pista con una vettura ciascuna nella finale del DTM a Hockenheim lo scorso mese di ottobre, mentre in questo fine settimana quattro Audi e tre BMW sono scese in pista al Fuji Speedway per la Dream Race che, dopo il primo contatto avvenuto nel Baden Wurrtemberg (dove i giapponesi hanno portato delle T-Car essendo il campionato ancora fase di svolgimento) ha rappresentato un banco di prova ancora più valido e costituisce il punto di partenza sul quale le due serie, decisamente troppo strette nei loro confini, hanno un enorme potenziale di crescita. A prescindere dell'esito della pista, a vincere sono stati tutti coloro che sono scesi in pista e hanno reso possibile compiere questo importante passo. L'esperienza di Hockenheim ha portato alla decisione di avere una partenza lanciata, il divieto dell'utilizzo del DRS e Push to Pass e la rimozione del raffreddamento del sistema frenante, in linea con il regolamento 2020. ●



È subito **amore** a prima vista

NEL PRIMO VERO CONFRONTO DIRETTO LE DUE CATEGORIE SI SONO SUBITO PIACIUTE. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

Nel primo vero confronto diretto, DTM e Super GT si sono subito piaciuti. E anche tanto. L'aria che si respirava nel paddock e sulla griglia del Fuji era di grande soddisfazione e compiacimento: si è avuta la reale sensazione di assistere a un appuntamento di dimensione mondiale con un enorme potenziale di crescita. Si tratta di due categorie che stanno strette nei propri connotati di serie nazionale o regionale e che devono raggiungere una dimensione globale, in linea con i brand coinvolti. Per l'anno prossimo, si stanno valutando diverse strade. La prima è quella di rendere più frequenti gli interscambi tra le due serie, ma solo in ottica 2021. *«Sarebbe troppo oneroso per l'Audi allestire un programma anche in Giappone* - ha spiegato il responsabile Dieter Gass – *Abbiamo un numero fisso di macchine, sei, e sarebbe ottimale impiegarle, ove possibile, su entrambi i fronti. Se dovessimo schierare due RS5 in Giappone, dovremmo toglierne due al DTM»*.

Anche Berger è a favore di un inter-scambio di vetture, che però non è facilmente gestibile per motivi logistici. *«E' una buona idea avere le stesse macchine impiegate su entrambi i fronti, ma non è una soluzione facile da mettere in pratica, è difficile incastrare i calendari. Stiamo valutando varie ipotesi, è presto per dire quale direzione prenderemo. Analizzeremo con attenzione l'esito di questo week-end»*.

Per il 2020 si sta concretizzando la possibilità di avere una singola sfida mondiale sviluppando da disputarsi in un tracciato non toccato dalle due serie. Yas Marina è tra le soluzioni che vengono valutate. Secondo voci raccolte al Fuji sembra che la Lexus stia valutando concretamente l'ingresso nel DTM, anche se la filiale tedesca non sembra particolarmente calda sull'argomento.

L'Aston Martin si rivedrà in pista solo a febbraio con dei motori non più della HWA, ma probabilmente Honda. La BMW è in trattativa con la svizzera Fach Auto Tech per schierare due vetture per Fabio Scherer e Maxime Martin. Per quel che concerne il DTM 2020 è circolato nuovamente il nome di Kubica, che dovrebbe partecipare ai team di Jerez nella seconda decade di dicembre.

Il pilota di Cracovia potrebbe salire prima sulla BMW (che dovrebbe sostituire un paio di piloti) e poi sull'Audi. Tutto tace, invece, in merito a un possibile arrivo di Hulkenberg, il cui costo per la categoria sarebbe, secondo le voci raccolte, sproporzionato rispetto al ritorno d'immagine che garantirebbe. ●

PROTAGONISTI IN GIAPPONE
In alto Karthikeyan in azione e sul podio di gara-2. Sotto Masaaki Bandoh e Berger. A destra Duval. Nell'altra pagina, in alto Quintarelli e in basso Marco Wittmann inseguito da Rene Rast









Quintarelli si piazza 12°

IL VERONESE, IDOLO DEGLI APPASSIONATI GIAPPONESI, PAGA I LIMITI EMERSI QUEST'ANNO SULLA NISSAN GT-R CON LE VELOCITÀ DI PUNTA

Ronnie Quintarelli in Giappone ci corre dal lontano 2003, quando gli fu offerto un volante nella terza serie nipponica dal Team Inging. Il veronese sfruttò la chance al meglio, vincendo il titolo l'anno successivo e facendosi apprezzare dall'ambiente. Da quel momento, per il quarantenne pilota italiano è stato un vero crescendo. Nel giro di poco tempo Ronnie ha debuttato in Formula Nippon e nel Super GT, categoria nella quale si è aggiudicato per quattro volte il titolo tra il 2011 e 2015, sempre con i colori della Nissan, che lo schiera tutt'ora. Quintarelli, realmente un idolo per i tifosi del Sol Levante, in questa stagione ha colto il terzo posto finale. Ci ha messo del mestiere, ma sono emersi i limiti della sua GT-R, che ha spesso dovuto confrontarsi con problemi di velocità di punta. *«Sì, quest'anno è stata dura, la nostra vettura fatica sul dritto. Abbiamo un grosso aiuto dalla Michelin, che ha sviluppato numerose specifiche di mescole diverse. In questo fine settimana è stata utilizzata la monogomma della Hankook, che ci ha costretti a intervenire sulla macchina e non viceversa. Tutte le Nissan hanno faticato visibilmente. Si spiega così la mia dodicesima posizione al traguardo. Oggi si è avuta una bella dimostrazione del valore della serie nipponica, mentre a Hockenheim eravamo scesi in pista con le Test Car, visto che la stagione era ancora in corso».*

CON LA MONOGOMMA HANKOOK TUTTE LE NISSAN (ABITUATE ALLE MICHELIN) HANNO FATICATO

RONNIE QUINTARELLI

SU HONDA NSX-GT

Karthikeyan firma gara-2

Nella seconda manche, dal vertice dello schieramento è scattata l'Audi di Duval, che ha beneficiato della retrocessione di cinque posizioni sulla griglia di partenza subita dal poleman Daisuke Nakajima a causa della sostituzione della scocca della sua vettura a causa di un contatto contro le barriere avvenuto nelle prove libere del venerdì quando al volante si trovava il nipponico Mutoh. La corsa, caratterizzata da numerosi incidenti e ben tre safety-car, è stata vinta da Narain Karthikeyan, su una Honda NSX-GT schierata da Satoru Nakajuma, che ha preceduto le vetture provenienti del DTM di Duval e Wittmann, protagonisti di una lotta al fulmicotone che ha infiammato il pubblico nipponico. Il francese è stato poi penalizzato di un secondo per un contatto con Kobayashi ed è sceso al terzo posto alle spalle del pilota bavarese della BMW.







Zanardi «In Super vanno come schegge»

Fare un visita nella regione del monte Fuji in pieno novembre significa un po' andarsi a cercare freddo, pioggia, nebbia e vento. E così è stato in larga parte del fine settimana del primo vero faccia a faccia tra il DTM e Super GT, nel quale si sono verificate condizioni realmente estreme. Appena entrati in circuito, nella prima mattinata del venerdì, i protagonisti sono stati accolti da una fitta nebbia che dava al famoso impianto nipponico un'aria surreale. Avvicinandosi al paddock, in un tratto di strada che affianca la pista, è improvvisamente sbucata una grossa bandiera italiana che, volteggiando, sfidava la fitta coltre. Si trattava di un gruppetto di tifosi giapponesi che inneggiavano il nome di Alex Zanardi e sono stati per ore imperterriti ad attenderlo sulle gradinate. Ogni assembramento nel paddock, aperto al pubblico, celava la sagoma del pilota della BMW, intento a firmare innumerevoli autografi e prestarsi a foto di ricordo, anche sotto la pioggia incessante.

«Nel Paese del Sol Levante si respira sempre un'atmosfera speciale, è bello correre qua! Peccato solo per le condizioni del tempo, nella giornata di venerdì mi sono meravigliato del solo fatto che siamo riusciti a girare. Devo confessarvi che mi sono sentito molto vicino a Niki Lauda nella sua scelta di fermarsi ai box sotto il diluvio nel 1976. Per stare in pista serviva trattare le gomme con i guanti della festa! – ha raccontato il pilota di Castel Bolognese – *Non salivo dalla corsa di Misano del 2018, quando colsi un tredicesimo e un quinto posto, su una macchina del DTM. L'impatto questa volta è stato molto più duro, i protagonisti del Super GT andavano come delle schegge. Serve un pochino di armonizzazione in più, ma questa corsa ha aperto un nuovo ciclo e realmente collegato due categorie che possono offrire si-*

DOPO UNA PRIMA GARA COSTELLATA DAI PROBLEMI, ALEX HA MESSO IN MOSTRA GLI ATTRIBUTI NELLA SECONDA CORSA CHE HA CHIUSO 13°

QUESTA CORSA HA APERTO UN NUOVO CICLO E REALMENTE COLLEGATO DUE CATEGORIE CHE POSSONO OFFRIRE SINGERGIE

ALESSANDRO ZANARDI





GT

VISTE LE CONDIZIONI METEO MI SONO SENTITO MOLTO VICINO A LAUDA. PER STARE IN PISTA SERVIVA TRATTARE LE GOMME CON I GUANTI DELLA FESTA

ALESSANDRO ZANARDI

nergie e stanno strette nei loro confini». La prima corsa di Alex non è stata minata da problemi tecnici: *«In vista dello start si è rotto un tubo dell'olio e non ho potuto schierarmi sullo schieramento di partenza. I miei meccanici hanno dovuto fare un intervento d'urgenza per sistemare tutto e pulire la mia macchina. Poco male, visto che partivo dall'ultima fila! In gara, sono riuscito a recuperare alcune posizioni nonostante un inizio un po' conservativo. Il mio passo è stato convincente, ma purtroppo ho dovuto rientrare nella corsia box a causa di un problema di natura elettrica»*. La domenica, dopo essersi messo in mostra con buoni intertempi in qualifica, ad inizio gara Zanardi ha lottato con Rossiter a fondo gruppo. Il pilota italiano è rientrato per effettuare il cambio gomme a inizio gara, quando è stata impiegata la safety-car per consentire ai commissari di rimuovere i detriti causati dallo scoppio di un pneumatico di Duval. Zanardi ha dovuto effettuare un secondo pit-stop e ha chiuso in tredicesima posizione una corsa tosta nella quale ha impressionato per la gestione del secondo restart. Alex non ha certamente perso il suo smalto! ●





Colpo di reni Porsche

GLI ULTIMI 25 MINUTI DI GARA CONSEGNANO IL TITOLO COSTRUTTORI ALLA CASA DI STOCCARDA LAUREANDO CAMPIONE DENNIS OLSEN

di Dario Lucchese





KYALAMI - Sono stati gli ultimi 25 minuti di gara dei 3780 completati nell'arco dell'intera stagione, ad assegnare alla Porsche il titolo costruttori dell'Intercontinental Gt Challenge, laureando campione Dennis Olsen. Un successo che il 23enne pilota norvegese ha potuto conquistare grazie alla vittoria ottenuta assieme a Mathieu Jaminet e al poleman Nick Tandy nella 9 Ore di Kyalami, ultimo dei cinque appuntamenti del calendario, che è tornata a disputarsi dopo 37 anni. L'equipaggio del Frikadelli Racing Team è riuscito a sfruttare al meglio le fasi conclusive di una "long endurance" neutralizzata nella parte finale da un violento temporale. Il tutto con il benestare di Richard Lietz, che nell'ultima ripartenza ha prima sopravanzato la Mercedes del leader Yelmer Buurman (alla fine quinto in equipaggio con Luca Stolz e Maximilian Götz), per agevolare in seguito il proprio compagno di marca.

Ma quello della Casa di Stoccarda è stato un trionfo ampiamente meritato. La vittoria di Bathurst con lo stesso Olsen, in Australia affiancato da Matt Campbell e Dirk Werner, e quella della 24 Ore di Spa con Lietz, Kevin Estre e Michael Christensen, oltre ad un totale di sette podi, ne hanno segnato il cammino. In Sud Africa l'Intercontinental Gt Challenge vedeva ancora sette piloti ancora in lizza per il titolo. Uno in meno dopo neppure un giro, dal momento che la Mercedes del team GruppeM guidata dal leader della classifica Maxi Buhk, che si alternava con l'italiano Raffaele Marciello e Maro Engel, è stata subito costretta a ritirarsi per un problema al motore. Parlando degli equipaggi della stella a tre punte, chi ha avuto sino all'ultimo le maggiori chance è stato sicuramente Götz, alla fine secondo in classifica con i colori della Sps Automotive Performance. Un pit-stop prematuro, per rimuovere dei detriti finiti nel radiatore, lo aveva precedentemente rallentato. Disastro invece per l'equipaggio Pro della Strakka Racing, quello composto da Gary Paffett, Lewis Williamson e Tristan Vautier, protagonista di un incidente prima dello scadere della terza ora, che ha anche chiamato in causa la safety car. Tutto insomma è filato liscio per la Porsche di Olsen, a parte il rischio preso da Tandy quando ha avuto un contatto che ha mandato il compagno di squadra Christensen in testacoda e che si è risolto comunque senza ulteriori complicazioni, pur essendo costato un drive through all'inglese.



Migliore risultato per la Bmw, grazie al secondo posto portato a casa dall'equipaggio del team Walkenhorst Motorsport composto da Nicky Catsburg, Mikkel Jensen e Christian Krognes. Con il terzo piazzamento di Christensen-Estre-Lietz, la Porsche si è assicurato un doppio podio finale. Solamente il quarto posto per la Audi di Christopher Haase, Markus Winkelhock e Chris Mies, che ha pagato diverse penalizzazioni. Degno di nota il risultato conquistato dalla Nissan del team Kcmg su cui un ottimo Edoardo Liberati (come leggete a parte) si è alternato al volante con Alexandre Imperatori e Oliver Jarvis, chiudendo alla fine sesto. Settima l'altra Bmw del Team Schnitzer che il locale Sheldon Van der Linde ha diviso con Augusto Farfus e Martin Tomczyk. Vittoria Porsche anche nella classe Silver con Dylan Pereira, Lars Kern e Saul Hack, tredicesimi assoluti sulla vettura del Lechner Racing.



AL TRAGUARDO
Gara: 1. Jaminet-Olsen-Tandy; 2. Krognes-Jensen-Catsburg; 3. Christensen-Estre-Lietz.

La classifica completa è riportata alle pag. 73



BMW SUL SECONDO GRADINO DEL PODIO
In alto l'equipaggio vincente davanti al gruppo e mentre festeggia. Sopra Krognes-Jensen-Catsburg arrivati secondi. A sinistra Winkelhock-Mies-Haase. In basso Vanthoor-Bamber-Campbell (Dinamic Motorsport), giunti ottavi. A destra Liberati-Jarvis-Imperatori, ottimi sesti



EDOARDO È IL MIGLIORE DEGLI ITALIANI

Liberati chiude sesto

Ancora un gara impeccabile per Edoardo Liberati, primo tra gli italiani e sesto con la prima delle due Nissan Gt-R Nismo schierate dal team Kcmg. Il romano si è nuovamente mostrato all'altezza della situazione, centrando il suo migliore risultato della stagione e conquistando il sesto posto assoluto assieme ad Alexandre Imperatori e Oliver Jarvis. Quest'anno il 26enne campione della serie Gt Asia 2016 aveva già brillato al suo debutto sul circuito del Mount Panorama, cogliendo il settimo piazzamento sempre con la squadra di Honk Kong nella 12 Ore di Bathurst. Un'ulteriore soddisfazione per Liberati, al termine di una stagione che lo ha visto (ancora con una vettura giapponese) debuttare nella 24 Ore del Nürburgring e mettere a segno cinque vittorie con la Lamborghini del Vincenzo Sospiri Racing nella Gt Cup Open Europe, rendendosi complice del suo compagno Hans-Peter Koller nella conquista del titolo assoluto. A Kyalami ha fatto bene anche Dinamic Motorsport, che ha portato a casa l'ottavo piazzamento con la Porsche di Laurens Vanthoor, Earl Bamber e Matt Campbell. Il fatto che la Casa tedesca abbia affidato al team di Reggio Emilia uno degli equipaggi "top", la dice tutta sull'ottimo lavoro svolto dalla compagine di Maurizio Lusuardi nel corso del 2019.







Ghiotto a ruote coperte

NUOVA VITA DA CORSA PER IL VICENTINO CHE NEL 2020 DISPUTERÀ WORLD CHALLENGE EUROPE E CAMPIONATO ENDURANCE CON ASTON MARTIN

di Dario Lucchese

Formula 2, bye bye. Luca Ghiotto chiude una porta e ne apre un'altra. Dopo quattro anni, il vicentino si congeda dalla serie più vicina alla massima categoria e lo fa a testa alta, al termine di una stagione in cui ha conquistato fino ad ora tre vittorie con il team Uni-Virtuosi, salendo otto volte sul podio ed occupando il terzo posto in campionato alla vigilia del conclusivo round di Abu Dhabi. Da una parte c'è l'evidente delusione per non aver potuto realizzare il sogno della Formula Uno, che pure aveva accarezzato svolgendo anche un test con la Williams due anni fa. Dall'altro un'occasione da prendere assolutamente al volo. Perché nel 2020 il giovane pilota di Arzignano sarà impegnato nel Gt col team R-Motorsport, squadra di riferimento in ambito Aston Martin. Il suo programma, al volante della Vantage Gt3, includerà sicuramente la partecipazione al World Challenge Europe e al campionato Endurance.

Un primo segnale che qualcosa di nuovo fosse nell'aria si era avuto poco più di un mese fa, quando Ghiotto ha fatto il suo debutto nel Wec, prendendo parte alla 6 Ore del Fuji con la Ginetta LmP1 del Team Lnt. Un esordio che certamente andava letto tra le righe. Adesso la conferma che il veneto lascerà le monoposto per affrontare una nuova sfida, senza dubbio allettante per lui e di grande prestigio.

«Già alla fine del 2018 avevo avuto un'offerta da parte di R-Motorsport. Dire di sì mi sembrava ancora un po' troppo prematuro, anche perché in quel momento avevo già avuto la proposta da Virtuosi per disputare un'altra stagione in F2. A dirla tutta ci avevo fatto anche un pensierino. Quest'anno lo stessa squadra mi ha ricontattato per correre con l'Aston Martin. Mi ha fatto molto piacere, perché vuol dire che erano veramente interessati a me. Fare parte di un team di punta come R-Motorsport è un onore. Sappiamo che Aston Martin ha poche





vetture nel Gt, ma con piloti di altissimo livello».

- L'età del resto è perfetta per correre in Gt.

«Purtroppo sono d'accordo. Anche se trovo una cosa inaccettabile essere considerato a 24 anni già vecchio per la F.1. In fondo ho preso la patente sei anni fa. Ma la mentalità ormai è questa. Almeno posso consolarmi pensando che per le Gt però sono ancora giovane».

- Svanisce dunque il sogno della Formula Uno?

«Credo che sia abbastanza scontato. Anche se al fatto di potere approdare in Formula Uno ci ho sempre creduto, anche quest'anno in cui ho lottato costantemente per i primi tre posti in campionato. A inizio stagione, con due pole conquistate nei primi tre appuntamenti, sembrava proprio che fossi io il pilota battere. A parte la sfortuna, con il mio team abbiamo sempre avuto il passo dei primi. Quando vedi che sei lì, è normale pensare alla Formula Uno. Poi sanno tutti che serve una congiuntura astrale perché ogni cosa funzioni a dovere. Come avere gli sponsor giusti che altri hanno, per potere trovare un posto».

È DAVVERO INACCETTABILE ESSERE CONSIDERATO VECCHIO A 24 ANNI PER LA F.1

LUCA GHIOTTO

DOPO 4 ANNI ADDIO ALLA FORMULA 2

Dopo tre stagioni Luca Ghiotto lascerà la F.2 e andrà a dedicarsi al Gt con la Vantage Gt3. In alto, il vicentino in azione con la Ginetta LmP1 con la quale ha debuttato quest'anno nel Wec alla 6 Ore del Fuji

- Comunque sei stato onesto, prima di tutto con te stesso. Del resto lo avevi detto: quest'anno devo solo vincere. Non è successo e adesso prendi un'altra strada. È così?

«Dopo quattro anni, sapevo già che vincere era l'unica cosa da fare. Non importava arrivare secondo o terzo in campionato. Sento di avere dato il massimo. Il potenziale c'è sempre stato. Se ho conquistato solo tre successi è stato a causa della sfortuna e non per altri motivi. Però anche la sfortuna conta. È vero che sono stato di parola, anche perché non c'erano alternative. Sapevo già a inizio stagione che non ci sarebbe stato un quinto anno in Formula 2. Anche se avessi portato a casa il titolo».

- Che cosa ti hanno insegnato queste stagioni in Formula 2?



«Sicuramente tante cose. Le vetture sono molto performanti. A mio parere e non solo, più difficili di quelle della massima categoria. Perché si ha molta potenza, con un'aerodinamica buona ma non al livello delle Formula Uno. Sotto l'aspetto fisico è estremamente stressante, perché non c'è l'idroguida e lo sterzo è molto pesante. Credo che questa categoria mi abbia portato non solo a una crescita mentale e dal punto di vista della guida. La Formula 2 è una categoria che ti sprona ad allenarti in maniera completa».

- Negli ultimi anni, in cosa sei cambiato?

«Quando sono approdato in Gp2 avevo 20 anni. Adesso ne ho quattro di più. È un bell'arco di tempo, in cui è normale che si cresca tanto. Per dirne una, ora riesco a gestire molto meglio la pressione, le situazioni di gara».

> RICORDO ANCORA QUANDO HO PERSO LA GP3 GIOCANDOMI IL TITOLO CON OCON ALL'ULTIMA GARA
>
> LUCA GHIOTTO

- Quale è stato il momento più difficile?

«Appena prima di approdare in Gp2, quando ho perso il campionato Gp3 giocandomi il titolo con Ocon nell'ultima gara dell'anno e con esso anche l'opportunità di avere un supporto, anche economico, da parte di uno junior team per la stagione seguente. In 24 ore mi sono ritrovato a dovere costruire il mio futuro da zero. Non sono mai stato un pilota con il budget facile e la strada spianata».

- Migliore stagione?

«Sempre nel 2015. In Gp3 ho lottato appunto con un pilota come Ocon, oggi considerato uno dei migliori giovani in Formula 1. L'ho fatto portando a casa cinque vittorie, mentre lui ne ha conquistato una sola. A livello di performance ero molto veloce. Ho perso quel campionato sulla costanza. Difficile da digerire. Però è stata la stagione che mi ha regalato più soddisfazioni».

- Adesso si volta pagina. Con quali aspettative?

«Correre nel Gt sarà un'esperienza tutta nuova. Al Fuji, nella tappa del Wec, ho avuto un assaggio di cosa vuol dire disputare una gara di durata. Chiaramente, un contesto come quello del campionato Sro, con 30 macchine della stessa categoria, sarà totalmente differente».

- Hai già provato la vettura?

«Non vi ho ancora girato. Ho fatto solo il sedile in Inghilterra, lavorando al simulatore con il team. Il primo test è previsto a metà dicembre. Non sarà semplice, perché è un po' come ricominciare. Passo da un'auto realizzata per correre a una vettura nata per la strada e trasformata per le gare. Anche il fatto di dividere la macchina con altri piloti, mi metterà in una situazione del tutto nuova per me".

Non ti preoccupa questo?

«So che devo imparare e per tale motivo sono tranquillo. Voglio prendere il mio tempo. Non ho delle aspettative immediate, ma cercherò di fare una cosa per volta. Anche in questo la Formula 2 è stata una scuola importantissima. Tanto, come dicevo prima, per la gestione della gara, quanto per quella della gomma, per esempio. Tutte cose che nel Gt sono sicuro mi torneranno utili. Comunque sarò in buona compagnia, perché ritroverò molte facce conosciute. In tanti hanno fatto un percorso simile al mio».

- Quali saranno precisamente i tuoi programmi per il 2020?

> SARÀ LA 12 ORE DI BATHURST A SEGNARE IL MIO DEBUTTO NELLA CATEGORIA A FINE GENNAIO
>
> LUCA GHIOTTO

«Al momento c'è un calendario di impegni che potrebbe subire delle modifiche. Ora come ora posso dire che prenderò parte a tutto il Gt World Challenge e alla serie Endurance. Sarà invece la 12 Ore di Bathurst a segnare il mio debutto, alla fine di gennaio. Poi si andrà dritto a Monza».

- Quest'anno Aston Martin e R-Motorsport hanno fatto il loro ingresso nel Dtm. Mai dire mai?

«Ho sempre adorato questa categoria. Al di fuori della F.1, vi partecipano delle vetture pazzesche. Il fatto che sia proprio il team R-Motorsport a gestire le quattro Ason Martin presenti, non mi dispiace. Per forza di cose sono a stretto contatto con le persone che lavorano nel progetto Dtm. Però, al momento, uno sguardo l'ho anche verso il Wec». ●

AD ABU DHABI IL SALUTO ALLA F.2

In Formula 2 Luca Ghiotto ha corso dal 2017 al 2019 ottenendo in totale quattro vittorie. Alla vigilia dell'ultimo week end di campionato che ad Abu Dhabi manderà in archivio questa stagione, il pilota di Arzignano occupa la terza piazza







SUZUKI MONTEPREMI DA OLTRE 140MILA EURO
Un montepremi da oltre 140mila euro è una delle chiavi del successo del monomarca Suzuki

Adria bello show

LA PRIMA EDIZIONE DEL MOTOR WEEK HA RISCOSSO UN OTTIMO SUCCESSO. ANDIAMO A SCOPRIRE QUELLO CHE È SUCCESSO

La prima edizione dell'Adria Motor Week va in archivio con un grosso successo di pubblico, che non si è lasciato scoraggiare dalle previsioni di pioggia, e che si è accalcato sulle nuove tribune realizzate per l'occasione. Le emozionanti gare in pista, le sfide incrociate dall'esito immediato, lo spettacolare drifting anche con i camion, le selezioni del Rally Italia Talent, il Trofeo Suzuki, le finali di Formula X, le sfide del TCR, del Turismo e del GT, il Trofeo Italia Rally e la R5-R4 Cup, questo il piatto ricco nei tre giorni dell'Adria Motor Week, organizzato direttamente dall'autodromo veneto.

Spettatore d'eccezione il campione del mondo di motociclismo Marco Lucchinelli, che ha provato anche la Suzuki Swift con lo skid per le selezioni del Rally Italia Talent. *«Queste cose mi piacciono, mi fanno battere ancora il cuore e mi fanno tornare la voglia di mettermi al volante* - ha detto "Lucky" - *Al Motor Show era bellissimo perché a fine anno ritrovavi tutti i piloti, si correva con il kart, oppure con le motard, o in macchina, magari portando la gente accanto… ben vengano iniziative come queste!».*

In pista si sono svolte le gare della Formula X Italian Series. Nella Formula Class Junior, doppietta per Marco Visconti, nel Turismo doppia affermazione per Jonathan Giacon, nella Formula X, vittoria di Marco Minelli in entrambe le gare. Nel campionato Predator's Corrado Cusi e Andrea Fersini si sono alternati sul gradino più alto del podio, mentre fra le GT Light Federico Scionti si è imposto in gara-1 e Michele Castagnoli in gara-2.

Nella giornata di domenica, invece, sono andate in scena le gare a inseguimento sul lungo rettilineo di Adria. Nella classe TCR una bella serie di sfide 1 contro 1 ha portato ad una finale incandescente fra due Audi: quella di Jonathan Giacon, portacolori del team Tecnodom, e quella di Alessandro Berton, alfiere della Scuderia del Girasole. I due hanno concluso in quest'ordine dopo un testacoda di Berton, che ha servito su di un piatto d'aegento a Giacon la vittoria della prima edizione. Terzo gradino del podio per Alan Regazzo, che ha battuto Massimo Arduini, mentre Nicola Guida ha mancato di poco la finale e ha concluso quinto davanti a Riccardo Romagnoli, penalizzato dalla rottura di un semiasse.

Nella classe Turismo Mauro Trentin si è aggiudicato una vittoria inaspettata al volante della Renault Clio Cup davanti alla Leon MK2 di Andrea Marchesini e alla Clio di Silvano Bolzoni, nella GT Cup vittoria per la Ferrari di Maurizio Pitorri.



Nella pista del kart è andato in scena il Trofeo Italia Rally, sempre con la formula delle sfide a eliminazione: il vincitore è Alessio Bellan su Renault Clio R3, davanti a Eros Finotti su Peugeot 208 Rally. Nella R5-R4 Cup Manuel Palamenghi si è affermato su Gimmy Medé.

Le premiazioni e le gare di Suzuki

All'Adria Motor Week, si sono svolte le premiazioni di Suzuki per la stagione 2019 dei trofei italiani monomarca e i festeggiamenti per il 10° titolo Costruttori nel tricolore Cross Country Rally. Oltre a Lorenzo Codecà, che da anni è il protagonista nel Cross Country con la Grand Vitara 3.6 V6 T1 preparata da Emmetre Racing insieme al suo navigatore Mauro Toffoli, che si sono aggiudicati il decimo tricolore, hanno sfilato i piloti della dodicesima edizione della Suzuki Rally Cup e quelli della ventesima stagione di Suzuki Challenge, che si corre con Grand Vitara 1.9 DDiS T2, la serie privata riconosciuta ufficialmente da ACI Sport più longeva e partecipata della storia dell'off-road nazionale.

A Adria Motor Week nel Trofeo Suzuki, Lorenzo Codecà ha debuttato al volante della Swift gruppo R1, misurandosi nelle prove a inseguimento con gli specialisti della Rally Cup. Ha vinto Nicola Schileo, che in un'accesa finale si è imposto proprio sul pluricampione Lorenzo Codecà, mentre Fabio Poggio si è aggiudicato il terzo gradino del podio.

«Agli inizi di dicembre eravamo tutti abituati a prendere la macchina per andare a vedere le gare della passione al MotorShow, dunque perché non provare a trasferirle non così lontano da Bologna, qui a Adria, dove la passione regna sovrana? - ha commentato l'ing. Massimo Nalli, presidente di Suzuki Italia - *Mi piace questa commistione fra diverse anime del motorsport: dal drifting dei trucks, dalle gare con le Suzuki Swift fino al Rally Italia Talent, per chi sogna di diventare protagonista e lo già nell'Adria Motor Week».*

Fiammetta La Guidara

Cime speranzose

RICONFERMARE LA STRAORDINARIA STAGIONE 2019 DELLA MONTAGNA E ANDARE OLTRE. ECCO COME CEM E CIVM SI PREPARANO PER LA PROSSIMA STAGIONE. SCOPRIAMO LE NOVITÀ



RAINIERI



SALLUZZI



MERLI-FAGGIOLI I MATTATORI
Grandi mattatori della stagione 2019 Merli e Faggioli, sopra, sono stati premiati a Trento

di Gianluca Marchese

Il mirino è già puntato. Le corse in salita guardano con ambizione oltre l'inverno, al 2020 e anche più avanti. L'obiettivo è chiaro all'orizzonte: confermare quanto di buono fatto vedere nella stagione appena trascorsa e intervenire dove è il caso. I numeri sono senza dubbio dalla parte della specialità. Nelle ultime annate le cronoscalate hanno registrato un numero elevato di partecipanti, il pubblico "tiene" e gli standard organizzativi e dei servizi si sono innalzati, anche se non ovunque (ma la direzione è ormai tracciata). Anche la qualità del parco vetture non manca a uno sguardo generale e ci sarà ancora spazio per alcune stuzzicanti novità, ma non è tutto oro ciò che luccica. Pure dove il livello si è innalzato e le lotte per vincere le singole gare o un titolo non sono mancate. Tra prototipi e formula i margini di intervento restano quelli legati ai costi (lievitati ormai da tempo) e alla sicurezza/prestazioni (e qualcosa si muove) e il gruppo Cn fatica a (ri)decollare malgrado vetture competitive non manchino. Tra le Turismo/GT/Silhouette, che presentavano le situazioni più delicate, a livello internazionale la Fia ha introdotto il Performance Factor, pronto a rivoluzionare la Categoria 1 a partire dal Cem 2020. E in Italia?

Senza dubbio un po' di cose dovranno cambiare anche per le salite nazionali. Al momento funzionano i gruppi Racing Start (anche se ai vertici in pratica sono dei monomarca), l'E2Sh, con alcuni accattivanti progetti (un po' a discapito delle evoluzioni in gruppo E1), e il Gt, dove non mancano i marchi prestigiosi. I parchi auto dei tradizionali Gruppi N ed A sono invece in crisi nera essenzialmente per mancanza di nuove omologazioni. Per una eventuale riorganizzazione in scia a quanto introdotto dalla Fia ci sarebbe naturalmente da attendere e simile discorso vale a livello di limitazione delle prestazioni di tutte le vetture. La necessità di ridimensionare gruppi e classi è comunque sentita. Per il 2020, tuttavia, la Federazione preferirà la stabilità regolamentare (per ora l'unica proposta riguarda la ricollocazione in Rs del deserto gruppo Rs Gt a partire dal 2021). Che cosa cambierà, dunque, in Civm-Tivm?

Per ora grandi rivoluzioni non sono previste e i calendari definitivi sono attesi per fine mese, ma l'assegnazione delle titolazioni (pubblicate in tabella) ha rivelato qualche novità. Il Civm 2020 conferma 12 round, tutti validi anche per il Tivm, e la new-entry è il Trofeo Vallecamonica, che torna tricolore in occasione della 50esima edizione. La cronoscalata bresciana della Malegno-Ossimo-Borno sostituirà l'Alpe del Nevegal, mentre ci sarà ancora da attendere per l'eventuale rientro di Fasano (ancora lavori sulla strada teatro della gara). Ascoli torna a valere anche per l'Europeo nell'alternanza con Trento (ma in futuro sarà più facile per altre gare presentare candidatura per il Cem) e vedremo se Erice, Caltanissetta e Pedavena saranno confermate come le tre "finali". Le due riserve sono Alghero e Orvieto. Quest'ultima chiuderà il 2020 ospitando la novità di una sorta di Masters italiano, progetto nato in seno ad Aci Sport sulla scia del successo ottenuto da

LE GARE ITALIANE TITOLATE (date da stabilire)	
CIVM (e TIVM)	
Verzegnis Sella Chianzutan (UD)	Nord
Trento Bondone (TN)	Nord
Trofeo Vallecamonica-Malegno (BS)	Nord
Pedavena Croce d'Aune (BL)	Nord
Trofeo Fagioli-Gubbio (PG)	Nord-Sud
Coppa Teodori-Ascoli (AP)	Nord-Sud
Trofeo Scarfiotti-Sarnano (MC)	Nord-Sud
Rieti Terminillo (RI)	Nord-Sud
Luzzi Sambucina (CS)	Sud
Morano Campotenese (CS)	Sud
Monte Erice (TP)	Sud
Coppa Nissena - Caltanissetta (CL)	Sud
SOLO TIVM	
Cividale Castelmonte (UD)	Nord
Salita del Costo (VI)	Nord
Alpe del Nevegal (BL)	Nord
Alghero Scala Piccada (SS)	Nord-Sud + 1ª riserva CIVM
Cronoscalata della Castellana - Orvieto (TR)	Nord-Sud + 2ª riserva CIVM + Campionato Italiano a squadre in prova unica
Svolte di Popoli (PE)	Nord-Sud
Coppa Sila (CS)	Sud
Santo Stefano Gambarie (RC)	Sud
Cronoscalata del Santuario - Cefalù (PA)	Sud
Termini Caccamo (PA)	Sud
Giarre Montesalice Milo (CT)	Sud
Val d'Anapo Sortino (SR)	Sud
Salita Monti Iblei (RG	Sud



fotografie RAINIERI e GT FOTO

TRA ALFA E FERRARI

Sopra, Alessandro Gabrielli su Picchio Alfa Romeo 4C. Sotto, Ragazzi Roberto su Ferrari 488 Challenge. A destra la sala premiazioni a Trento il 16 novembre e sotto Antonino Migiuolo



Gubbio e il Trofeo Luigi Fagioli in occasione del Fia Masters 2018 e assegnato alla Cronoscalata della Castellana, che oltre all'ultimo round di Tivm ospiterà dunque la prima edizione del Campionato Italiano a squadre in prova unica. Non se ne sa ancora molto ed è atteso un regolamento chiarificatore, comunque la data di svolgimento dovrebbe essere il 25 ottobre, mentre la base sarà regionale. O, meglio, le squadre saranno suddivise per macroaree, un po' come le zone nei rally. Nel caso specifico le squadre (e quindi le zone individuate) sarebbero 6. Tra le salite non titolate, invece, la sorpresa è il ritorno di una rinnovata Coppa della Consuma. La gara toscana si ripresenterà come cronoscalata "moderna", quindi non inseguendo più la titolazione per il Tricolore auto storiche delle edizioni recenti. Interessante la data richiesta (che deve essere confermata): 22 marzo, cioè prima gara 2020. Non a caso sugli oltre 12 chilometri del tracciato sono già attesi Simone Faggioli e il suo team...

Tornando al Civm, a parte l'ancora possibile introduzione del monomarca elettrico con le Smart, al quale si sta lavorando, a livello sportivo una piccola, grande novità è invece stata implementata al meccanismo degli "scarti". Nell'Italiano 2020 ai fini delle classifiche saranno considerati validi i migliori 14 risultati utili (e non più 12) delle prime 9 prove stagionali, ai quali si aggiungeranno i 4 migliori risultati delle tre "finali". In tutto dunque 18 risultati validi (in pratica 9 round su 12, uno in più delle ultime stagioni). L'intenzione è di dare più rilevanza alla partecipazione a un numero maggiore di gare tricolori riconoscendo costanza e relativo sforzo economico ai piloti che frequentano l'intero Civm.







Performance Factor nel **Cem**

ECCO LA NOVITÀ PRONTA A RIVOLUZIONARE LA CATEGORIA 1 A PARTIRE DALLA PROSSIMA STAGIONE NELLA SERIE CONTINENTALE

Sarà interessante scoprire quante concomitanze il Tricolore presenterà con il Cem, il cui calendario deve essere confermato il 4 dicembre in Fia. In realtà è pressoché definitivo, resta solo il dubbio legato alla sede che sarà indicata per il Masters. Anche in questo caso sulla scia del successo ottenuto da Gubbio nel 2018, per l'edizione 2020 la Fia aveva candidature da diversi Paesi. Alla fine sembra che potrebbe prevalere il Portogallo con Boticas o Falperra (nel caso, Boticas sarà la gara Cem), mentre Glasbach già pensa al 2022. Ma aldilà del Masters la grande rivoluzione sarà il Performance Factor nella Categoria 1. Se funzionerà e convincerà piloti e preparatori sarà una vera "bomba". Al momento sul sito ufficiale del Pf sono registrate tra le 600 e le 700 vetture. In ciascuna gara ne basterebbero molte meno per parlare di successo. Nella fase sperimentale le simulazioni hanno dato dei buoni riscontri e dal prossimo anno potranno finalmente concorrere al titolo europeo ad esempio anche vetture E1 (soprattutto), Tcr e Gt4/Gt Cup, che andranno ad aggiungersi ai tradizionali gruppi N ed A, Gt, S2000 e Silhouette. Il tutto non più suddiviso per categorie ma, appunto, per livelli di prestazione. I gruppi che comporranno la Categoria 1 saranno 5 (e non 6 come inizialmente ipotizzato).

"Emigrate" le E2Sh in Categoria 1, in Categoria 2 nel 2020 rimarranno soltanto i gruppi dei campioni ex-aequo Merli e Faggioli, ovvero E2Ss (monoposto) ed E2Sc (prototipi biposto). Quest'ultimo, infatti, assorbirà il gruppo Cn come accadeva fino a qualche anno fa (proposta da ratificare al Consiglio Mondiale del 4 dicembre). Per il 2021 in Fia resta l'intenzione di introdurre il Performance Factor anche tra le sportcar. In questo caso i gruppi potrebbero diventare 3 o 4, in pratica dando la possibilità di giocarsi il titolo anche alle cilindrate inferiori. Non è ancora del tutto chiaro se le classi 3000 saranno accantonate. A livello di contenimento delle prestazioni (come accaduto ora per la Categoria 1) se sarà varata l'integrazione del Performance Factor i primi aggiustamenti sulla sicurezza riguarderanno l'istallazione di pannelli anti intrusione e l'aumento del peso minimo.

Sotto il profilo sportivo, nel Cem 2020 cambierà il sistema degli scarti, anche se non è ancora chiaro come. Unica cosa certa è la proposta di modificare il sistema che finora aveva previsto la validità di tutte le gare meno una per ciascuna metà di campionato (quindi 5 su 6 per un totale di 10 su 12). Ci sarà ancora la possibilità di vincere il titolo ex aequo, anche se sarà previsto un ulteriore criterio per rompere l'eventuale equilibrio, ovvero considerare anche i risultati scartati. Altra proposta è l'attribuzione di un premio speciale per i vincitori di ciascun gruppo (i 5 della Categoria 1 più E2Ss ed E2Sc) e al primo classificato in Categoria 1 e 2 a ogni gara (come miglior performer e con previsto un podio Fia apposito). Insomma, il fermento non manca: la Federazione Internazionale sta cercando di ammodernare e rilanciare. E, stavolta, in grande...

CEM (da confermare)		
19 aprile	St Jean du Gard-Col St Pierre	Francia
26 aprile	Rechbergrennen	Austria
10 maggio	Rampa Internacional da Falperra	Portogallo
17 maggio	Subida Internacional al Fito	Spagna
7 giugno	Ecce Homo Sternberk	Rep. Ceca
14 giugno	Adac Glasbachrennen	Germania
28 giugno	Coppa Paolino Teodori	Italia
19 luglio	Dobsinsky Kopec	Slovacchia
26 luglio	Limanowa	Polonia
16 agosto	St Ursanne - Les Rangiers	Svizzera
30 agosto	Ilirska Bistrica	Slovenia
20 settembre	Buzetski Dani	Croazia

Kennedy
Un caso ancora



QUESTA È LA STORIA INCREDIBILE DI UN PILOTA IRLANDESE VELOCISSIMO E SQUATTRINATO, CHE PER FINANZIARSI EMIGRA IN AUSTRALIA A FARE IL MINATORE, INSIEME AL COMPAGNO DEREK DALY. E, DOPO ESSERSI LANCIATO IN F.3, CORONA IL SOGNO DI DEBUTTARE IN F.1. LA SUA SHADOW PARTE NEL SOLO GP SPAGNA 1980, MA LA GARA VIENE RETROATTIVAMENTE ANNULLATA...

AVVENTURA, CORAGGIO, COLPI DI SCENA, COLORE E STRANO DESTINO. NELLA STORIA DELLA CARRIERA DI DAVID KENNEDY TROVERETE DI TUTTO, TANTO CHE SEMBRA LA SCENEGGIATURA DI UN FILM D'AZIONE, TRA MINIERE, SFIDE IMPOSSIBILI E CIRCUITI DA BRIVIDO. ALLA FINE L'IRLANDESE, TENACE E VELOCISSIMO, USCIRÀ A TESTA ALTA DA VENTI ANNI NELLE CORSE VISSUTI DA VERO PROFESSIONISTA

aperto



HA VISTO CANCELLATO IL SUO UNICO GP IRIDATO!
David Kennedy nel Gp di Spagna 1980 con la Shadow. Sotto, il momento del ritiro, all'inizio del secondo giro, per uscita di strada. In basso a destra, eccolo con Daly nell'incredibile esperienza in miniera, in Australia, nell'inverno 1974-1975

LAT





SUTTON-IMAGES.COM

di Mario Donnini

Inverno tra il 1974 e il 1975. David Kennedy e Derek Daly stazzano poco più di venti anni, sono irlandesi, corrono in macchina e sognano di arrivare in F.1, ma non hanno il becco d'un quattrino. Così in un pomeriggio d'autunno si ritrovano a discutere sul futuro presso il parcheggio del manicomio di Dundrum, alla periferia di Dublino e arriva la grande decisione.

Bisogna dare una svolta. Le cose non possono continuare così. I due si sono uniti perché Daly possiede solo un'auto di serie, una Ford Anglia, mentre Kennedy una scassatissima Formula Ford, così, sovrapponendo gli sforzi, sommati, fanno un pilota quasi normale. Quasi.

Perché, in assenza di carrello, l'accordo è che Daly leghi con una corda la sospensione della monoposto alla vettura, per trainarla dalle loro abitazioni fino al circuito di Mondello Park, a quaranta minuti di strada.

La Ford Anglia di Daly ha le luci degli stop fulminate e Kennedy nell'abitacolo della F.Ford a ogni





SUTTON-IMAGES.COM

semaforo rosso improvvisamente deve indovinare gli spazi di frenata giusti, sennò è la fine.
Poi Daly vende la sua Ford Anglia, mettendoci sopra 400 sterline, a un tipo occhialuto e parrucchinato, il quale gli dà in cambio una F.Ford molto scassata e senza motore. Quest'uomo lavora in banca e sembra troppo vecchio e troppo nerd per fare il pilota: di lui si sa solo che si chiama Eddie Jordan e un giorno diventerà Costruttore di F.1, facendo esordire Michael Schumacher nei Gran Premi, ma questa è un'altra storia.
Fatto sta che ora Kennedy e Daly hanno due F.Ford e zero mezzi, ideali e materiali per andare a correre. Da lì parte la più incredibile avventura che due improbabilissimi futuri piloti di F.1 possono pensare di intraprendere per inseguire il loro sogno.

Minatori per spirito romantico

Le possibilità per fare tanti soldi in pochi mesi sono due, per dei ragazzi irlandesi: filare in Alaska ad estrarre petrolio, oppure volare in Australia in miniera. È proprio di questo che Kennedy e Daly stanno parlando, nel parcheggio del manicomio, e alla fine vada per l'Australia. Perché Alaska vorrebbe dire spendere in anticipo 1000 sterline a testa solo per gli equipaggiamenti antifreddo, quindi ciao.
David Kennedy e Derek Daly scelgono l'Australia a fine 1974 e partono via Polonia per arrivare nel Continente Nuovissimo, a Perth. Da qui salgono in un aeroplano leggero che li porta tosto nel bel mezzo del nulla, in direzione nord-ovest, alla famigerata miniera di ferro di Cliff Robe River.
Orari e impegni facili da spiegare. Se fai un turno di otto ore, hai un salario standard piuttosto buono. Se fai un turno doppio di sedici ore, il salario raddoppia, se ti spari un turno triplo di 24 ore filate, il guadagno si moltiplica per tre.
In giro tanti tatuati, molti tossicodipendenti e tantissimi alcolisti. Novantanove per cento della popolazione composta da uomini molto barbuti e poco lavati. Ogni tanto s'ode un colpo di pistola, a volte una salva di spari, poi il silenzio. Vuol dire che s'è capito chi tra i minatori incazzati aveva ragione.

L'AVVENTURA IN F.1 A INIZIO ANNI '80 SPECIE IN SUDAMERICA ERA SEMPLICEMENTE SPAVENTOSA!

DAVID KENNEDY

L'inferno sfruttato a mo' di futuro sponsor

David Kennedy e Derek Daly resistono sei mesi consecutivi, in miniera. Quindi dopo l'inverno-autunno 1974-1975 tornano con 5000 sterline a testa, Kennedy un po' di più, per la verità, e si lanciano entrambi in F.Ford. Daly pare ancor più veloce di Kennedy, ma per entrambi ci sarà comunque spazio in F.3. Da lì in poi le carriere dei due divergeranno, anche se resteranno amici per sempre e il destino non

SUTTON-IMAGES.COM



mancherà di farli incontrare. Anzi: di farli incredibilmente incrociare di nuovo.

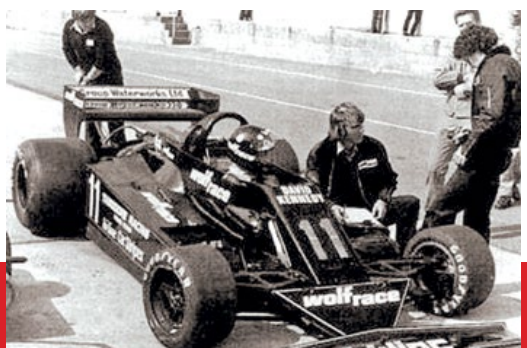
Incroci magici

Già, questa storia ha strani colpi di luce del destino, diciamo pure degli incroci magici. Incrocio numero 1: Derek Daly in origine è figlio di un pizzicagnolo e deve la passione per le corse a un van parcheggiato un giorno davanti al negozio di suo padre. Derek chiede di chi è quel furgone e cosa contiene, così gli viene spiegato che dentro c'è una fiammente Brabham Bt8 di F.3, gestita da Sid Taylor. Il ragazzo si fa aprire gli sportelli, vede la macchina e resterà innamorato per sempre delle corse. Un paio di lustri dopo, il suo amico David Kennedy arriverà nella F.1 inglese guidando una Wolf della Theodore, il cui manager è proprio Sid Taylor.
Incrocio numero 2: quando partono per l'Australia, tutto sembra sfumare, perché Daly ha infilato il passaporto sulla svaligia che ha spedito in anticipo, ma poi tutto si aggiusta.
Trentacinque anni dopo, David Kennedy, che gestisce il team Status Gp in Gp3 col figlio di Teddy Yip - incrocio magico numero 3 -, diviene manager di Conor Daly, il figlio di Derek, il cui padre un bel giorno, dopo un test a Jerez, riparte ma viene fermato in aeroporto perché si è sbagliato, prendendo con sé il passaporto del figlio invece del suo, e chiama Kennedy, proprio come quella volta del viaggio in Australia, per risolvergli tutto: stessi occhi disperati di Derek e uguale spirito pratico di David, che aggiusta le cose come allora, incrocio magico numero 4.

L'ascesa in F.1

Mentre Daly è in F.1 iridata già nel 1978, prima con la moribonda Hesketh e poi con la boccheggiante Ensign, David Kennedy, reduce dalla Argo F.3, le monoposto della massima formula le sperimenta a fine stagione in Formula Aurora Afx, la F.1 britannica di serie B, sulla Wolf Wr3 della Theodore, con la quale vince al debutto nella gara finale della stagione, a Snetterton. L'anno successivo, dopo una breve parentesi australe, quando torna non più da minatore ma con la Wolf F.1 della Theodore per sfidare le F.5000, diventa protagonista della stagione Aurora Afx con la Wolf Wr4 ex Scheckter, con cui sfiora il titolo, battuto in extremis da Rupert Keegan su Arrows A1 mk2. Pazienza. Il più è fatto.







> QUANDO VIDI LA MIA NERA SHADOW PENSAI FOSSE LA F.1 PIÙ BELLA DELLA STORIA. MA ERA SOLO BELLA...
>
> DAVID KENNEDY

In vista della stagione 1980 David Kennedy viene chiamato dalla Shadow, gloriosa squadra di F.1, che naviga però in cattive acque. Al suo fianco, almeno per le prime gare, c'è un'altra stellina della F.3, il promettente svedesino Stefan Johansson.

La bellezza sterile della Shadow

Per l'inizio 1980 la Shadow di Don Nichols torna nera, come ai bei tempi del debutto F.1 sponsorizzato Uop, nel 1973. Ma stavolta il motivo dell'all black è diverso: non c'è più una lira e il team è in bancarotta. La Dn11, nata vecchia, è bellissima ma lenta, raffazzonata e ha motori Cosworth con l'asma.

Kennedy racconta due storie toste

E qui ci stanno bene due aneddoti di David Kennedy. Questi: *«La F.1 di quei tempi iniziava in Sudamerica e là incontravi una miscela incredibile: i curvoni e l'effetto suolo. Mix estasiante e letale. In Argentina, per esempio, c'era un curvone da prendere in pieno, a 260 chilometri all'ora. Come? Semplice: se le minigonne sigillavano bene la monoposto, tu davi giù tutta, facevi la curva e forse un tempo decente, sennò niente. Nella mia Shadow, ma anche in altre F.1 non al top, le minigonne duravano due giri in qualifica e le sospensioni pure. Poi una delle due componenti si rompeva. Ricordo che passai nel giro di lancio e vidi che all'esterno del curvone avevano piazzato una ciclopica autobotte dei pompieri.* "Se esco qui il giro prossimo, sono morto" - *pensai dall'abitacolo. Va be', pazienza, giù tutta. Arrivo in quella curva e la Shadow mi parte di netto. Mi ranicchio nell'abitacolo, chiudo gli occhi e aspetto*

SUTTON-IMAGES.COM



TOP DRIVER IN F.1 BRITANNICA
A destra, Kennedy 1° a Oulton Park 1979 con la Wolf Wr3. Con lui sul podio Edwards e la Wilson. A sinistra, la Wr3 e, sotto, la Wr4, le due Wolf della Theodore. Nell'altra pagina, David è sempre a Oulton Park 1979 su Wr3, con la Williams Fw06 di Giacomo Agostini. In alto, è nel 1980 con la Shadow e, nell'altra pagina, eccolo con la nera Dn11 a Buenos Aires

l'impatto devastante, il dolore insopportabile e poi chissà, forse il buio eterno ma... Niente. Dopo una scivolata infinita, la macchina si ferma ed è tutto a posto. Mi guardo in giro: avevano da poco spostato all'interno della curva il camion dei pompieri».
E non finisce qui: *«In Brasile, a Interlagos, dove adesso sorge la "Esse" Senna, c'era un curvone da prendere a 270 km/h e, quando ero nel bel mezzo, il mio sterzo quasi s'inchiodava, tanto che potevo udire il telaio della Shadow cigolare come una porta che nasconde un killer in un film horror. Pensavo fosse suggestione, ma a un bel momento noto il mio compagno Stefan Johansson appena dietro di me, così nel mezzo del curvone, il giro successivo, guardo lo specchietto e lo vedo con gli occhi sbarrati dalla paura, provare le stesse sensazioni che provavo io. Andavo più veloce di lui, ma non bastò. Con la Dn11 non mi qualificai mai».*



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

La strana storia del Gp di Spagna 1980

Dopo Montecarlo, Kennedy può avere la nuova Shadow Dn12, sulla quale si appuntano tutte le speranze di sopravvivenza del team. Nel frattempo un altro incrocio magico, facciamo il numero 5: la squadra in liquidazione viene rilevata da Teddy Yip che porta Sid Taylor, quello che aveva fatto iniziare a sognare Daly, ora pilota Tyrrell. A Monaco, intanto, proprio l'amico Derek Daly al via vola e crea una delle più spaventose carambole nella storia della F.1. Tempo pochi giorni e Kennedy prova la Shadow Dn12 a Nogaro e fa altrettanto: *«Un incidente da film, esco adirittura in rettilineo con la vettura che si sbriciola, perché aveva perso il motore e senza motivo apparente!»*. Fantastico. Daly e Kennedy sono illesi.
Hanno iniziato a parlare di sogni e F.1 in un parcheggio d'un manicomio e la F.1 proprio questo si rivela per l'oro: una piazzola d'un ospizio per folli.
E si va in Spagna, a Jarama, dove Kennedy corre proprio con la Dn12 rimessa in sesto, al fianco del compagno Geoff Lees, mentre esplode la guerra tra la Federazione presieduta da Balestre e i team inglesi capitanati da Ecclestone. Tanto che i legalisti, ossia Ferrari, Alfa Romeo, Renault abbandonano il weekend di gara che ormai vede tutti ammessi al via, anche se Balestre promette strali, annullamenti, multe esqualifiche. Fatto sta che Kennedy, buon ultimo in prova, è 23esimo ma può finalmente partire in un Gp, coronando il sogno di una vita.

Tutto va storto e David resta fregato

Tuttavia ancora una volta il destino ci si mette di mezzo. La corsa di Kennedy dura solo due magici, preziosi e meritatissimi giri... *«Parto bene* - racconta David - *e recupero qualche posizione ma in mezzo al mucchio la mia Shadow soffre le perturbazioni aerodinamiche create dalle altre vetture e all'inizio del secondo giro diventa talmente instabile, che finisco fuori alla prima curva»*. La sua carriera nei Gp finirebbe qui, perché, subito dopo il Gp di Francia, la Shadow by Theodore getta la spugna e chiude bottega.
Ma il peggio non è neanche questo, perché la Fia pochi giorni dopo il Gp di Spagna emette una statuizione in cui annulla la corsa, che non può quindi fregiarsi di validità iridata. Morale della favola l'unica partenza in F.1 di Kennedy si vaporizza per sempre. È e resta il solo pilota nella storia del mondiale ad aver avuto una presenza iridata retroattivamente annullata.

LA MIA SFORTUNATA ESPERIENZA IN F.1 MI È SERVITA PER DIVENTARE POI UN PROFESSIONISTA
DAVID KENNEDY

Un bellissimo prosieguo

Lui non s'abbatte. Emigra negli States nella Can-Am 1981 ed è quarto al Glen, con la Frissbee di Prophet, quindi si dà alle gare prototipi insieme al gentleman driver Martin Birrane, per poi piazzarsi alla Mazda nel mondiale prototipi, dove diventa fondamentale nello sviluppo del motore rotativo che vincerà la 24 Ore di Le Mans nel 1991, anche se lui quel giorno è sesto.
Corre fino al 1994, quindi gestisce la Grand Prix Racewear, azienda dominante nell'ambito dell'abbigliamento racing e fa da manager a piloti validi quali Ralf Firman, Richard Lyons e Robert Wickens.
Di più: è commentatore F.1 per RTE e manager per il team Status Gp, in Gp3, fino a dirigere il circuito di Mondello Park, sì, in Irlanda, dove tutto era iniziato. E questo è il settimo e ultimo incrocio magico, con una chiosa di Kennedy medesimo: *«Non importa che mi abbiano annullato quel Gp di F.1 in cui avevo corso, che resta comunque a curriculum, anzi, proprio per questo strano retroscena, di me se ne parla ancora. E, in ogni caso, farmi conoscere nelle mie vicissitudini con la Shadow mi ha poi consentito di avere altre chance, che mi hanno regalato una bella carriera. Ne sono molto felice»*. ●

IN PRIMA LINEA TRA SHADOW E MAZDA
Sotto, Kennedy a Monaco 1980 con la Shadow Dn11 (non qualificato), a destra, in un'immagine recente e in alto in gara con la Mazda prototipo a motore rotativo alla 24 Ore di Le Mans 1991, in equipaggio con Sala e Johansson





RALLY

CIRC

10° Tuscan Rewind

Resoconto della gara a pag. 64
21-23 novembre 2019

Assoluta: 1. Basso-Granai in 1.14'44"3; 2. Crugnola-Ometto (Vw Polo) a 11"5; 3. Andreucci-Briani (Peugeot 208 T16) a 47"5; 4. Travaglia-Gelli a 1'04"0; 5. Papadimitriou-Harryman a 1'33"4; 6. Battistolli-Zanella a 1'38"7; 7. Taddei-Gaspari (Hyundai i20) a 1'41"1; 8. Costenaro-Bardini a 1'54"8; 9. Consani R.-Salmon a 2'56"6; 10. Cairoli-Tomasi a 2'58"8 (gli altri su Skoda Fabia).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Bartilucci-Marchi (Peugeot 106) in 1.33'46"3; 2. Calzia-Filicchia (Rover Mg Zr 105) a 8'49"5; 3. Iacopinelli-Vecoli (Rover Mg Zr 105) a 27'54"2. Classe 2000: 1. Mattiuz-Mattiuz (Renault Clio W) in 1.46'44"2. **Classe Super 2000:** 1. Marchetti-Gentilotti (Peugeot 207 S2000) in 1.25'54"6; 2. Scapin-Crosilla (Peugeot 207 S2000) a 7'20"9.

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Coppola-Sandri in 1.35'34"3; 2. Monni-Carta a 36"7; 3. Matteuzzi-Piazzini a 58"3; 4. Cosimi-Bartoli a 18'29"3 (tutti su Peugeot 106). **Classe 2000:** 1. Vargiu-Bernardi (Renault Clio RS) in 1.32'48"6; 2. Nardelli-Alfieri (Renault Clio) a 10"9; 3. Cagni-Palù (Renault Clio) a 1'27"2; 4. Toninelli-Tomasi (Subaru Impreza) a 1'51"5. **Classe oltre 2000:** 1. Gabbarrini-Pudda (Subaru Impreza STI) in 1.27'51"6; 2. Fanti-Treccani (Mitsubishi Lancer Evo) a 33"0.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Griso-Lucato in 1.23'11"8; 2. Guglielmini-Giorgio a 8"7; 3. Mazzocchi-Gallotti (Ford Fiesta) a 9"3; 4. Pollara-Siragusano (Ford Fiesta) a 36"4; 5. Oldrati-De Guio (Ford Fiesta) a 37"3; 6. Cogni-Zanni a 1'06"3; 7. Nicelli-Mattioda a 1'31"6; 8. Ancillotti-Sanesi a 1'59"8; 9. "Barone Jr"-Righetti a 2'41"9; 10. Travaglia-Lamanda (Ford Fiesta Ecoboost) a 2'56"6; 11. Gallu-Salis a 5'14"0; 12. Liceri-Mendola a 6'49"5; 13. Biondi-Salgado (Ford Fiesta) a 7'01"1; 14. Covi-Lorigiola (Ford Fiesta) a 7'48"6; 15. Grifoni-Materozzi (Ford Fiesta) a 8'03"3; 16. Olli-Ferrara a 10'02"1; 17. Perosino-Verzoletto a 15'12"6 (gli altri su Peugeot 208). **Classe R3T:** 1. Somaschini-Lombardi (Citroen DS3) in 1.30'08"2. **Classe R4:** 1. Tezza-Merzari (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 1.27'53"2. **Classe R5:** 1. Basso-Granai in 1.14'44"3; 2. Crugnola-Ometto (Vw Polo) a 11"5; 3. Andreucci-Briani (Peugeot 208 T16) a 47"5; 4. Travaglia-Gelli a 1'04"0; 5. Papadimitriou-Harryman a 1'33"4; 6. Battistolli-Zanella a 1'38"7; 7. Taddei-Gaspari (Hyundai i20) a 1'41"1; 8. Costenaro-Bardini a 1'54"8; 9. Consani R.-Salmon a 2'56"6; 10. Cairoli-Tomasi a 2'58"8; 11. Profeta-Raccuia a 3'28"6; 12. Rossetti-Mori (Citroen C3 R5) a 3'49"2; 13. Hoelbling-Fiorini (Hyundai I20 R5) a 4'12"5; 14. Lorenzon-Budoia a 5'13"2; 15. Cobbe-Turco a 5'32"8; 16. Bresolin-Pollet a 5'46"3; 17. Casadei-Graffieti a 7'21"4; 18. Peletto-Bollito a 12'36"3 (gli altri su Skoda Fabia / R5).

GRUPPO RS

Classe RS16: 1. Vitelli-Giuntoli (Peugeot 106) in 1.48'34"7.

GRUPPO RSP

Classe RS20P: 1. Ongaro-Maggiolino (Opel Astra GTC) in 1.38'06"5; 2. Macina-Bartolini (BMW 320I) a 3'51"3.

CAMPIONATO

Piloti: 1. Basso 91,5; 2. Crugnola 82,25; 3. Campedelli 68,75; 4. Rossetti 65,5; 5. Rusce 24. **2Rm:** 1 Ciuffi 90 punti; 2. Nicelli 78,5; 3. Perosino 62. **Junior:** 1. Pollara 78,75 punti; 2. Testa 54,25; 3. Mazzocchi 46. **Cira:** 1. Crugnola 75 punti; 2. Rusce 50. **Costruttori:** 1. Ford 75,5 punti; 2. Citroen 68,25. **Costruttori 2Rm:** 1. Peugeot 181,5 punti; 2. Ford 164,5. **Campionato Italiano Rally Terra:** 1. Consani 67,5 punti; 2. Andreucci 54,5; 3. Marchioro 41.

VELOCITA

DTM-SUPER GT

Resoconto della gara a pag. 52
Fuji (J), 23-24 novembre 2019

Gara-1: 1. Cassidy 35 giri in 57'45"326 alla media di 165.596 km/h; 2. Tsukakoshi (Honda NSX) a 0"433; 3. Yamamoto (Honda NSX) a 5"862; 4. Yamashita a 6"974; 5. Tsuboi a 9"966; 6. Treluyer (Audi RS5) a 11"242; 7. Sekiguchi a 11"369; 8. Rast (Audi RS5) a 11"540; 9. Tachikawa a 13"421; 10. Mutoh (Honda NSX) a 13"426; 11. Makowiecki (Nissan GT-R) a 15"648; 12. Quintarelli (Nissan GT-R) a 15"764; 13. Rockenfeller (Audi RS5) a 18"790; 14. Kobayashi (BMW M4) a 18"929; 15. Izawa (Honda NSX) a 19"832; 16. Nakayama a 20"524; 17. Mardenborough (Nissan GT-R) a 22"480; 18. Wittmann (BMW M4) a 1 giro; 19. Sasaki (Nissan GT-R) a 7 giri; 20. Makino (Honda NSX) a 10 giri; 21. Zanardi (BMW M4) a 18 giri (gli altri su Lexus LC500).

Giro più veloce: Makino in 1'31"186 alla media di 180.146 km/h.

Gara-2: 1. Karthikeyan (Honda NSX) 35 giri in 57'45"326 alla media di 165.596 km/h; 2. Duval (Audi RS5) a 0"825; 3. Wittmann (BMW M4) a 0"935; 4. Yamamoto (Honda NSX) a 3"412; 5. Kobayashi (BMW M4) a 3"743; 6. Nakajima (Honda NSX) a 4"356; 7. Rockenfeller (Audi RS5) a 4"536; 8. Hirakawa a 4"681; 9. Rast (Audi RS5) a 5"624; 10. Treluyer (Audi RS5) a 7"226; 11. Matsuda (Nissan GT-R) a 7"542; 12. Takaboshi (Nissan GT-R) a 7"655; 13. Zanardi (BMW M4) a 7"680; 14. Kovalainen a 8"950; 15. Oshima a 9"310; 16. Kunimoto a 9"310 (gli altri su Lexus LC500).

INT. GT CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 58
Kyalami, 23-24 novembre 2019

Assoluta: 1. Jaminet-Olsen-Tandy 259 giri in 9h00'06"106, alla media di 130,10 km/h (1. Pro); 2. Krognes-Jensen-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 6"745; 3. Christensen-Estre-Lietz a 9"035; 4. Winkelhock-Mies-Haase (Audi R8 Lms Gt3) a 15"325; 5. Buurman-Stolz-Götz (Mercedes-Amg Gt3) a 17"162; 6. Imperatori-Liberati-Jarvis (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 30"731; 7. Tomczyk-S. Van der Linde-Farfus (Bmw M6 Gt3) a 40"556; 8. L. Vanthoor-Bamber-Campbell a 41"165; 9. Dumas-Werner-S. Müller a 44"188; 10. Collard-de Sadeleer-Kirchhöfer (Aston Martin Vantage Amr Gt3) a 4"729; 11. D. Vanthoor-K. Van der Linde-Vervisch (Audi R8 Lms Gt3) a 1 giro; 12. Gounon-Soulet-Pepper (Bentley Continental Gt3) a 1 giro; 13. Hack-Kern-Pereira a 2 giri (1° Silver); 14. Martin-Ahmed-Dennis (Aston Martin Vantage Amr Gt3) a 3 giri; 15. Haupt-Assenheimer-Afanasiev (Mercedes-Amg Gt3) a 3 giri; 16. Wiss-Krunbach-Perel (Ferrari 488 Gt3) a 3 giri; 17. Walkenhorst-Van Rooyen-Bonafede (Bmw M6 Gt3) a 6 giri (1° Am); 18. Pierburg-T. Müller-Ramos (Mercedes-Amg Gt3) a 6 giri; 19. De Oliveira-Chiyo-Burdon (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 8 giri; 20. Nielsen-D'Silva-Baumann (Mercedes-Amg Gt3) a 8 giri (1° Pro-Am); 21. Pitamber-Thompson-Stephen (Ferrari 458 Italia Gt3) a 13 giri (1° National); 22. Baptista-Soucek-Kane (Bentley Continental Gt3) a 53 giri (gli altri su Porsche 911 Gt3 R).

Giro più veloce: il 130° di Jaminet-Olsen-Tandy in 1'42"876, alla media di 158,24 km/h.

L'OUTLET DI AUTOSPRINT

per informazioni outlet@autosprint.it

SPORT



2° ROUND PER RIZZO, LONGO E BORDONARO

La Sn1-Pro, programma top dello svariato mondo della Selezione, sta entrando nel vivo, con i piloti, impegnati di volta in volta, alla guida di mezzi, sempre più impegnativi e difficili da condurre e portare al limite, come nel caso del Krh EV27, una sorta di maxi kart, una specie di prototipo, che i piloti Top, di casa Selezione, si sono trovati a guidare in una pista scivolosissima. La pole, è andata all'esa/Campione Maurizio Rizzo, che ha conquistato l'Oro, nella seconda prova. Una vittoria a testa, è poi andata a Mario Longo e Michele Bordonaro. Da segnalare anche, la prestazione di Calvagni, re dei giri veloci, il grande ritorno di Torrisi, 5° in due occasioni su 3. Sottolineiamo anche l'ottimo debutto di Antonio Cirelli, 5° in gara 3 e di Alfio Spoto, vincitore del trofeo di Merito. E siamo solo all'inizio….

Snp: facebook/selezionenazionalepiloti, YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: selezionenazionale@alice.it.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. 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. Telefonare 347-2303761.

CERCO COPIE DI AUTO dal '85, '86, '87, '88. Se qualcuno ha qualche copia mi contatti. Tel. 349-5330133, e-mail farasinsilvio@gmail.com.

AUTOSPRINT

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPIITRRXXX).
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'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

SPORT NETWORK
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Panzer Divisi

LA NUOVA STAGIONE DELLA SERIE SI APRE CON UN'AVANZATA INARRESTABILE DELLA GERMANIA. BMW, MERCEDES E PORSCHE SOPRA TUTTI

Fulvio Cavicchi

Il primo weekend della nuova annata della Formula E ha visto l'avanzata inarrestabile della Germania alla conquista dell'Arabia Saudita, dato che alla fine i due podi hanno visto tutti i gradini occupati da piloti spinti da powertrain teutonici.

Le due gare che hanno dato il via a Stagione 6 sono state emozionanti e per nulla scontate, con tanti sorpassi e colpi di scena che davvero fanno venire l'acquolina in bocca in vista delle prossime gare, anche se purtroppo ora ci sarà una lunga pausa dato che la tappa dicembrina è stata tolta per evitare la concomitanza con il Mondiale Endurance. Si dovrà attendere fino a gennaio per il viaggio in sudamerica a Santiago del Cile.

La due giorni mediorientale è stata nuovamente favorevole a Bmw, vincente come nella scorsa stagione con Alexander Sims. In più ha conquistato entrambe le pole position, ed il pilota britannico diventa il primo nella storia della categoria a farne segnare tre consecutive, visto che partì al palo anche a New York nell'ultima tappa della stagione passata. In più ha guidato gran parte della corsa di venerdì ed è stato stato risucchiato nel gruppo solo nel finale. Inoltre nella seconda gara la Casa di Monaco di Baviera aveva fatto



LAT

on



Sims s'impone in gara-2

Con la BMW dell'Andretti Motorsport, Sims ha centrato la vittoria nella seconda gara andata in scena in Arabia Saudita

segnare una convincente doppietta, ma una penalizzazione arrivata nella serata (sorpasso sotto Safety Car) ha tolto a Maximilian Günther il podio e permesso così a Stoffel Vandoorne di salirci come il giorno precedente.

Il pilota Mercedes porta la Casa della Stella due volte sul podio, a dimostrazione di quanto lavoro sia stato svolto a Stoccarda in preparazione all'entrata in forma ufficiale nel Circus elettrico. Anche il debuttante Nyck de Vries, campione in carica della Formula 2, è andato subito molto bene, a dimostrare quanto potenziale abbia la Silver Arrow 01. Ma è giusto ricordare come Mercedes abbia di fatto già un anno "di prova" nella categoria, avendo corso con la sua squadra clienti Hwa nel 2018/2019 e potendo quindi basarsi su dati ed esperienze reali per sviluppare il proprio powertrain che ora spinge anche le Venturi. Ed i due arrivi a punti con sicurezza di Edoardo Mortara aggiungono ancora valore alla prima gara della motorizzazione elettrica da corsa della Casa tedesca.

A differenza delle vetture nero-argento, quelle bianco-rosso-nere di Porsche non hanno corso la stagione passata e quindi il secondo posto di venerdì di André Lotterer fa davvero impressione. Il pilota proveniente da Techeetah aveva dimostrato nelle due scorse annate di trovarsi bene in Formula E e di potersela giocare con i migliori, e proprio per questo è tornato in Porsche per portare esperienza e una guida sicura da seguire per migliorare. Di certo questa gara è bastata per dimostrare ai vertici di Zuffenhausen la bontà della scelta. Mentre invece ha fatto davvero fatica Neel Jani, da anni pilota Porsche con grandissima esperienza ma che continua a faticare con le formule elettriche, come già era stato ad Hong Kong in Stagione 4 e come si è ripetuto a Dir'iyya. Certamente un pilota del suo calibro non si può mettere in dubbio per appena una gara, però la differenza di prestazioni col compagno di squadra si è decisamente fatta vedere ed è risuonata molto forte nelle teste di chi leggeva le classifiche.

Doppio podio anche per Audi, col successo della squadra clienti Virgin Racing nella corsa di apertura ed il secondo posto di Lucas di Grassi il giorno seguente, ma ovviamente ha fatto più impressione la mancanza di prestazioni nella prima disfida piuttosto che il 41esimo podio in 60 gare ottenuto nella seconda. *«Questo trofeo è una dolce ricompensa per tutto il duro lavoro svolto dalla squadra dopo la difficile partenza di ieri. Analizzeremo e valuteremo tutto, continueremo a migliorare e saremo ancora più forti nella prossima gara. La battaglia per il campionato è appena iniziata davvero»* le parole del brasiliano dopo il podio. Gli ha poi fatto eco il compagno di squadra Daniel Abt, sesto sotto la bandiera a scacchi: *«Questi punti di oggi sono stati molto combattuti, ma hanno davvero un buon sapore dopo un inizio difficile del fine settimana. Non abbiamo conquistato molti punti, ma sappiamo che abbiamo le prestazioni e la macchina è in lizza per le vittorie. Ora dobbiamo solo mettere tutto insieme».*



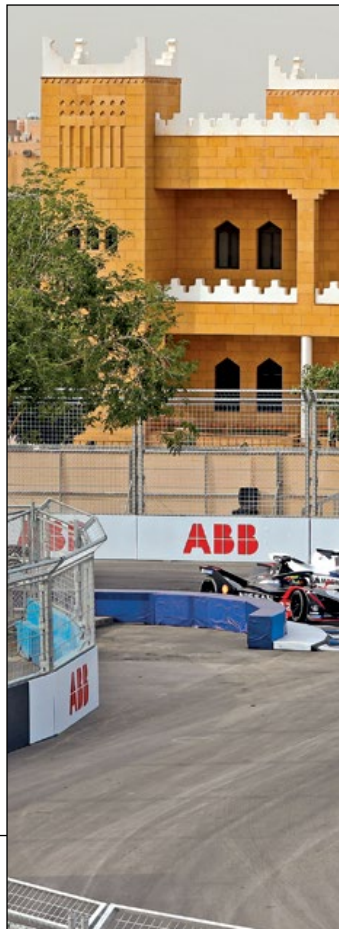
Bird conquista la prima gara

Nella foto, Bird in lotta con Vandoorne e sotto mentre festeggia sul podio in suo successo in gara-1. In basso Toto Wolff con Esteban Gutierrez. Al centro una fase della partenza di gara-2 con Sims davanti a tutti e a destra Michael Andretti

fotografie LAT











CLASSIFICHE

Dir'iyya, 22-23 novembre 2019

Gara-1: 1. Bird (Envision Virgin Racing), 34 giri in 46'17"371, alla media di 110,7 km/h; 2. Lotterer (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 1"319; 3. Vandoorne (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 1"672; 4. Rowland (Nissan e.dams) a 1"944; 5. Frijns (Envision Virgin Racing) a 2"039; 6. de Vries (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 4"560; 7. Mortara (Venturi Formula E Team) a 5"122; 8. Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 5"715; 9. D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 6"628; 10. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 7"048; 11. Wehrlein (Mahindra Racing) a 7"460; 12. Massa (Venturi Formula E Team) a 8"166; 13. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 8"404; 14. Félix Da Costa (Ds Techeetah Formula E Team) a 8"853; 15. Turvey (Nio 333 FE Team) a 10"172; 16. Calado (Panasonic Jaguar Racing) a 11"572; 17. Jani (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 15"429; 18. Günther (Bmw I Andretti Motorsport) a 25"662; 19. Hartley (Geox Dragon) a 42"219; 20. Qing Hua (Nio 333 FE Team) a 1 giro.



Giro più veloce: il 22° di Abt in 1'13"742, alla media di 121,754 km/h

Gara-2: 1. Sims (Bmw I Andretti Motorsport), 30 giri a 46"48"327, alla media di 96,7 km/h; 2. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 2"817; 3. Vandoorne (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 3"581; 4. Mortara (Venturi Formula E Team) a 4"294; 5. Rowland (Nissan e.dams) a 5"475; 6. Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 16"942; 7. Calado (Panasonic Jaguar Racing) a 17"221; 8. Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 19"394; 9. Hartley (Geox Dragon) a 20"702; 10. Da Costa (Ds Techeetah Formula E Team) a 22"634; 11. Günther (Bmw I Andretti Motorsport) a 25"383; 12. Buemi (Nissan e.dams) a 26"291; 13. Jani (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 27"493; 14. Lotterer (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 29"046; 15. Wehrlein (Mahindra Racing) a 35"290; 16. de Vries (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 36"318; 17. Massa (Venturi Formula E Team) a 45"758; 18. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 1'01"105; 19. Qing Hua (Nio 333 FE Team) a 1'28"165.

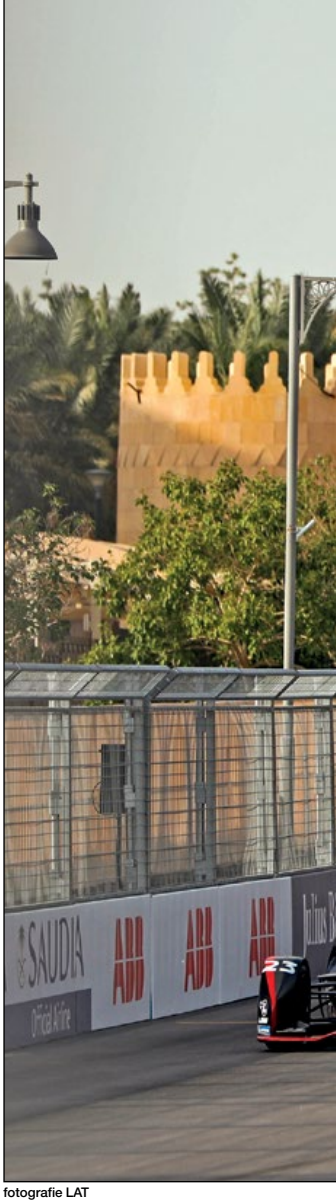
Giro più veloce: il 30° di Félix Da Costa in 1'12"481, alla media di 123,872 km/h

Classifica Piloti: 1. Sims 35 punti; 2. Vandoorne 30; 3. Bird 26; 4. Rowland 22; 5. Lotterer, di Grassi e Mortara 18; 8. Frijns 10; 9. de Vries e Abt 14; 11. Calado 6; Turvey 4; 12. Vergne 4; 13. Da Costa 3; 14. Hartley, D'Ambrosio e Evans 2.

Classifica Squadre: 1. Mercedes-Benz Eq Formula E Team 38 punti; 2. Envision Virgin Racing 36; 3. Bmw I Andretti Motorsport 35; 4. Audi Sport Abt Schaeffler 26; 5. Nissan e.dams 22; 6. Tag Heuer Porsche Formula E Team e Venturi Racing 18; 8. Panasonic Jaguar Racing 8; 9. Ds Techeetah Formula E Team 7; 10. Mahindra Racing e Geox Dragon 2.



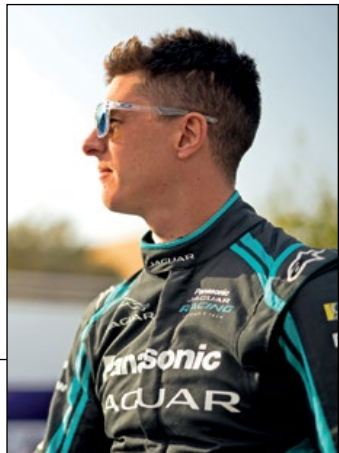
Insomma in Audi sanno di potersela giocare in questa sfida tutta teutonica e contano di poterlo dimostrare nel prosieguo della stagione.
Dopo le quattro Case tedesche, prima "degli altri" è apparsa sicuramente Nissan, che sia con Buemi che Rowland era subito lì pronta ad infilarsi in mezzo tra le bandiere nero-rosso-gialle. Oliver Rowland ha portato a casa un quarto ed un quinto posto, ma Sébastien Buemi può recriminare davvero tanto per la toccata di António Félix Da Costa in Gara 2 che lo ha messo fuori gara.
Delle prestazioni convincenti dei powertrain germanici hanno giovano molto le due squadre clienti Virgin e Venturi, con la prima che ha mantenuto sempre un passo di testa come nelle stagioni passate ed il successo di Sam Bird è stato un piacevole dolce da gustare sotto la tenda. Ma anche Robin Frijns ha fatto vedere di essere della partita, con belle rimonte muovendo dalle poco confortevoli partenze in sesta fila. Per i due piloti doppio ritiro nella seconda gara, ma la formazione è comunque seconda nella classifica squadre, ad appena due punti dalla Mercedes in testa.
A Montecarlo, invece, tanta gioia per il grande passo di Edo Mortara, con l'italiano di Ginevra che è andato davvero forte ed i due risultati ottenuti non sono per nulla da attribuire a circostanze fortunate, bensì sono adeguati alle prestazioni mostrate. Preoccupa di più, invece, il passo del suo compagno di squadra Felipe Massa, che ora non è più un debuttante, conosce le piste come gli avversari e guida le Spark ormai da due anni. È lecito attendersi di più da un ex vicecampione del mondo di Formula Uno, soprattutto vedendo quanto forte vanno piloti appena arrivati dal Circus come Vandoorne o Wehrlein.
Anche in Jaguar la differenza di prestazioni tra i due dietro al volante delle I-Type 4 si è fatta vedere, con Mitch Evans in Superpole il sabato e James Calado in undicesima fila. Certamente l'inglese è poi riuscito ad arrivare ad arpionare il suo primo punto nella categoria (dopo tutte le varie penalizzazioni avute nel dopogara), però la differenza con il passo che aveva Alex Lynn nelle ultime gare di Stagione 5 fa venire un po' di dubbi sulla scelta della Casa verde.
E proprio il grande numero di interventi della Direzione Gara visti in Arabia Saudita ha un po' stupito. Certamente si trattava della prima gara della stagione e le squadre ancora devono abituarsi alle novità, ma comunque colpisce vedere tanti errori in una serie di così alto livello.
Serie che comunque continua a crescere tecnologicamente in maniera impressionante. Come dimostrato dalla prima gara, dove a dieci minuti dal termine tutte le vetture disponevano ancora di un buon 25% di batteria, segno di quanto lavoro si continui a fare sulla rigenerazione dell'energia in movimento. Infatti la Fia ha inserito questa stagione una regola per cui 1 kW di energia disponibile nell'accumulatore viene perso per ogni minuto di Safety Car in pista, così da costringere i piloti a dover comunque gestire la macchina anche se ci sono fasi a velocità limitata che permetterebbe di conservare la carica e poi di poter attaccare al massimo non dovendosene più curare. Però i 4 kW tolti da regolamento venerdì sono stati davvero ininfluenti, quindi si può dire che su questo punto le Case e la ricerca tecnologia hanno sonoramente battuto la Fia.
Chi invece è uscito un po' sconfitto da questa prima tappa è il pubblico in tribuna, che ha fatto davvero fatica a poter comprendere lo svolgimento della gara, dato che non si riusciva a distinguere le macchine una dall'altra. Come è normale che sia quando dodici vetture sulle ventiquattro in pista si schierano usando delle carrozzerie colorate con bianco, rosso e nero. Con



fotografie LAT

Riflettori sui protagonisti

In alto a sinistra, Sam Bird dietro alla Safety car. Sotto Calado. A destra Edoardo Mortara, un settimo e un quarto posto in Arabia Saudita. Sopra Buemi in lotta con di Grassi



in più Mercedes nera ed argento e Jaguar nera e verde. Le uniche vetture che si riconoscono bene sono la Bmw, la Ds (che ha l'oro che la fa risaltare, nonostante usi anche lei il nero), la Virgin e la Nio. Però il pubblico presente a Dir'iyya ha potuto consolarsi con un tracciato che si è confermato molto spettacolare e difficile, come era apparso la stagione passata. Davvero una "Suzuka coi muri" come lo aveva soprannominato qualcuno nel 2018, con tante curve in sequenza difficili da affrontare senza fare errori, sia sul giro secco che soprattutto sulla distanza. In questa edizione non c'è stato il clamoroso temporale che aveva scombinato tutto il programma dello scorso anno, però i piloti hanno dovuto fare enorme attenzione alla tanta polvere che si depositava in pista (come è normale, visto il deserto che circonda la città). Questo ha influito tantissimo durante le qualifiche, e costretto numerosi piloti a rimonte che hanno dato molto spettacolo.

In più il pubblico ha potuto godere anche di un podio davvero fantastico, dislocato sullo stesso palco dove si è tenuto il concerto degli Imagine Dragons sabato notte, e con una apertura fatta apposta per le macchine, per farle arrivare esattamente sotto di esso ed essere in perfetta esposizione durante la consegna dei trofei.



Drudi bella scossa

IL GIOVANE ROMAGNOLO È STATO SCELTO PER SUPPORTARE AL SIMULATORE IL TEAM AUDI SPORT ABT. E IN FUTURO...

Dario Lucchese



C'è anche la Formula E nel presente e futuro di Mattia Drudi, che dopo cinque anni torna a guidare una monoposto. Almeno virtualmente, dal momento che il giovane pilota romagnolo è stato scelto per supportare al simulatore il team Audi Sport Abt Schaeffler, squadra diretta dalla leggenda Allan McNish. Già dallo scorso febbraio "factory driver" della Casa dei quattro anelli, il figlio di Luca estende pertanto il proprio impegno, in attesa di definire quale sarà il suo programma "reale" per il 2020. Per Drudi, che ha compiuto 21 anni a luglio, si tratta comunque di un ulteriore salto di qualità. Sempre con l'obiettivo di inseguire la fama di chi lo ha preceduto. Due nomi per tutti: Dindo Capello ed Emanuele Pirro. Dall'esordio nelle ruote coperte, che lo ha subito visto protagonista prima nella Carrera Cup Italia (chiudendo secondo nel 2016) e poi nella Porsche Mobil 1 Supercup, fino all'esordio nel Campionato Italiano Gran Turismo proprio con i colori Audi due anni dopo, ha completato un percorso lineare, dimostrando di avere talento e carattere. Poi l'opportunità di entrare ufficialmente nell'orbita di Ingolstadt, con il doppio coinvolgimento di quest'anno nel Blancpain Gt e nell'Adac Gt Masters; oltre a un paio di partecipazioni nella serie tricolore, condite tra l'altro da due pole.

- In Audi sembra che hai finalmente trovato la tua vera dimensione. Come ti vedi in questa tua nuova veste di pilota "virtuale"?

«Mettere un piede in Formula E, reputo che sia una cosa ottima. Ovviamente avrò anche un programma di gare in Gt3. Penso proprio che il prossimo anno sarà abbastanza pieno per me. Lavo-





rare con McNish e due piloti come Daniel Abt e Lucas di Grassi, che ha fatto la Formula 1 e ha tanti anni di militanza nel Wec con la Lmp1, rappresenta sicuramente un grande salto di qualità per la mia carriera, che mi porterà ad acquisire tanta esperienza. Anche gli ingegneri con cui mi troverò a raffrontare arrivano dal Wec e altri dal Dtm. Il livello sarà altissimo e io non vedo l'ora di dare il massimo».

- Come è nata questa opportunità?

«Sono stato chiamato da loro. Avevo svolto un test al simulatore ed evidentemente sono rimasti soddisfatti del mio lavoro».

- In un certo senso, per te si tratterà di un ritorno alle ruote scoperte…

«Il mio primo e unico impegno in monoposto risale al 2014 e 2015 nella Formula 4. Dopo cinque anni di stop, si riapre per me un mondo in cui non avevo considerato di potervi fare ritorno. Anche perché una volta che esci da quel giro, è risaputo che fai molta fatica rientrarci».

- Pensi che ti verrà data la possibilità di salire concretamente in macchina?

«Immagino di sì. Ma questo non è un problema. Al momento sono più che soddisfatto di essere dove sono. Poi si vedrà. In ogni caso continuerò a coprire il mio ruolo di factory driver».

- Formula E e le altre: quali le differenze principali?

«Ovviamente con una vettura di Formula E bisogna guardare tanto al consumo di energia. Anche le gomme vanno gestite in un certo modo, trattandosi di coperture semi-slick, con un'unica mescola morbida che va bene sia per l'asciutto che il bagnato. Ecco, queste sono due differenze sostanziali ed importanti».

- La Formula E è una realtà ben diversa da quella che conosci. Cosa ne pensi?

«Il fascino dei motori tradizionali c'è e ci sarà sempre per me. Ma le cose stanno andando verso quella direzione, sia per l'utilizzo stradale delle vetture che relativamente alle corse. Entrare adesso in questo mondo può essere un ulteriore investimento per il futuro della mia carriera».

- Qualcuno ti avrebbe voluto subito nel Dtm, per esempio…

«Ho 21 anni e per quello credo che ci sia ancora tempo. Sicuramente anche il Dtm è un mondo molto bello. Lo scorso anno ho provato a Jerez una vettura e l'ho trovata subito molto divertente e impegnativa».

- Qual è il tuo bilancio della stagione che si è appena conclusa?

«Diciamo che non è stato un anno semplicissimo. Ma ho fatto tanta esperienza ed è ciò che volevo. Entrare come pilota ufficiale in una casa automobilistica come Audi, era il mio obiettivo da quando sono sceso dalla formula per salire su una vettura a ruote coperte. Arrivarci così giovane è un qualcosa in più. Inoltre Audi ha tanti programmi e credo che sia una delle migliori realtà per fare strada».

- Quale è stata la tua più grande soddisfazione in questo 2019?

«Sicuramente la 24 Ore di Spa, quando sono riuscito a qualificarmi per la Super Pole, in cui ho poi concluso con l'ottavo tempo, subito dietro alle due Audi ufficiali. È stato veramente l'apice della mia stagione. In gara andavamo molto forte (Drudi correva in equipaggio con Pieter e Steijn Schothorst, alternandosi su una R8 Lms del team Attempto Racing). *Ero riuscito anche a risalire fino alla quarta posizione assoluta. Peccato che un problema, intorno alla dodicesima ora, ci abbia costretto al ritiro».*

- Si è inoltre trattato della tua prima volta nella classica belga e la seconda in una 24 Ore, dopo l'ottimo debutto nella gara di Dubai a inizio anno, quando ti sei dovuto ritirare anche in quella occasione per un problema, mentre occupavi il terzo posto. C'è una predilezione da parte tua per le gare endurance?

«Posso rispondere positivamente. Il fascino delle 24 ore è ineguagliabile: una sfida che è anche quella di tutto il team e che riguarda i piloti e la meccanica. Difficile mantenere costante la concentrazione quando si fa un doppio o un triplo "stint". A Spa ho guidato per due turni e mezzo di notte, con la pioggia e l'asciutto. Davvero un'esperienza straordinaria».

- In poco tempo ti sei fatto la fama del pilota che fa pochi errori.

«Non sono quasi mai sotto pressione. Riesco sempre a mantenere la calma. Questo mi porta a sbagliare di meno».

- Eppure quest'anno non hai potuto raccogliere tantissimo. Perché?

«Il bilancio del Blancpain Gt Sprint è positivo. Con Milan Dontje ho conquistato il terzo posto in campionato nella Silver; per lui era la prima stagione in Gt3 e nel corso dell'anno si è migliorato progressivamente. Nell'Endurance, io ed i fratelli Schothorst siamo stati sempre competitivi; ma tra incidenti e altri imprevisti, sono arrivati meno risultati di quelli che ci aspettavamo».

- Cosa c'è nel tuo futuro, provando a guardare ancora un po' più avanti?

«Difficile dirlo adesso. Mi piacerebbe continuare per tanti anni con Audi e fare sempre più parte di questa grande famiglia. Ovviamente, cercando di emulare delle figure storiche come Tom Kristensen, Pirro, Capello e McNish».

- Prossimo impegno?

«La 12 Ore di Abu Dhabi. Vi prenderò parte ancora con il team Attempto Racing, ma allo stato attuale non so assieme a quali altri piloti. Sarà una prima volta anche questa».



> *Mettere un piede in F.E è ottima cosa e poi avrò un programma in Gt3*
>
> ***Luca Drudi***

Factory driver Audi

Luca Drudi, in alto in FE, In basso nel Blancpain Gt World Challenge e alla 24 Ore di Spa, nel 2019, con la Audi R8 LMS GT3 in equipaggio con gli olandesi Steijn Schothorst e Pieter Schothorst. Sotto nel campionato italiano in coppia con Fontana, su Audi R8 LMS-GT3 PRO





Vettel sorride, ma Leclerc guarda altrove, non proprio convinto. Il momento in Ferrari è caldo.

SUTTON-IMAGES.COM

L'EX F.1 STOHR (E NON SOLO LUI) CI SCRIVE SU SEB E CHARLES

Incontro di... teste dure!

Quando due teste dure si incontrano succede…
Spagna 1981. Prove ufficiali esco dall'ultima curva e affianco uno sconosciuto (per me ma correva da più tempo di me in F.3) Borgudd su una pessima Ats. Solo che lui mi stringe contro il muretto. Io tengo giù e vedo una fila di meccanici tirare su i loro cartelli mentre in una nuvola di polvere, striscio vicino il muretto box. Da lì in poi inizio io a stringerlo a sinistra verso il prato. Non capisco perché tanta aggressività: siamo in prova ma qualcuno si comportava così. Sono probabilmente davanti, ma non guardo lo specchietto. Prima della curva mi porto verso il prato ma decollo a 270: evidentemente aveva ancora una ruota dentro il mio fianco. Fortunatamente atterro in testa coda senza capottare. Due coglioni si sono incontrati. Finita lì. Pomeriggio spreco l'unico treno di gomme nuove per colpa di Reutemann che non mi aveva visto, mica l'aveva fatto apposta. Allora al giro dopo lo aspetto e lo spingo fuori pista. Amen. Un saluto.

Siegfried Stohr

In Ferrari devono decidersi: o tengono Leclerc o Vettel. Mi sembra chiaro che la Scuderia non riesce a gestire due Numeri Uno. Io continuo a pensare che Vettel non è più da Ferrari o non concepisce l'idea che il suo compagno ne abbia di più (Ricciardo-Red Bull 2014 ma vi ricordate??) (...). Dunque decidete: penso sia meglio tenere Leclerc, non fatevi del male.

Ivan Rosso

Se la Ferrari vuole avere chance di vittoria 2020, deve mettere in condizioni Leclerc di combattere contro Hamilton e Verstappen. Per far ciò deve dare il benservito a Vettel che ormai commette un errore ogni due Gp (...). Il Vettel quadricampione non esiste più.
La misura è colma.

Francesco Atzeni
Cagliari

Direi che dopo la serata brasiliana Vettel è ormai pronto a seguire le orme di Lorenzo, meglio se lo farà subito, evitando altri danni dopo due stagioni di bollitura a fuoco lento

Paolo Poletti

Hamilton ha chiesto venia per aver buttato fuori Albon e non si è sognato di accampare scuse irreali. La cosa piu brutta è che Vettel ha dato la colpa a Leclerc, ma la colpa stessa per il triste epilogo di entrambi è stata solo sua. Inaccettabile (...).

Benzagas

Vettel perde sempre il controllo quando è sotto pressione. L'ennesimo errore che paga la Ferrari. Per me è un pilota finito. Un caso come Lorenzo nel motociclismo.

Vivalaferrari

La colpa è di tutte quelle persone che durante la stagione hanno continuamente esaltato Leclerc. Il predestinato qui, il predestinato lì e Seb si sarà sentito messo da parte, dovendo sempre dimostrare di non essere un pivello. Certo non è stato facile per entrambi. Charles, che doveva dimostrare di continuare ad essere superiore a Vettel, mentre Seb di essere prima guida. Ora il danno è fatto (...).

Enrico Massironi

Che dire? Ho sempre difeso Seb, ma credo che questa volta sia indifendibile. Ha perso tutti i duelli in gara, ha tirato fuori la grinta solo con Carletto e abbiamo visto il risultato.

Musy53

Grande l'ex pilota di F.1 Siegfried Stohr, che ci scrive e apre le danze, con questo stupendo aneddoto autobiografico, tratto direttamente dalla stagione 1981, quando fu seconda guida della Arrows, a fianco di Riccardo Patrese. Per il resto, il Ferrarhakiri di Interlagos ha scatenato i tifosi Rossi che si sono divisi, anche se la stragrande maggioranza dei consensi appare per Leclerc. Ma questo non è un ballottaggio né una disfida elettorale. Ora conta solo l'equilibrio che Binotto riuscirà a ristabilire nel team tra piloti e dirigenza e, soprattutto, la disciplina dei reciproci comportamenti, in ottemperanza agli interessi della Ferrari.

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto, 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, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT NMOTO
AM GUERIN SPORTIVO SPORT STYLE

MOTOR SIM

Simulatori & Show

6-8 dicembre
Bologna Fiera



THE ULTIMATE RACE



Media Partner

MOTO SPRINT · AUTO SPRINT · expo tv · IN MOTO

in collaborazione con

ASSO.PRO.MA · FEDERESPORTS Federazione Italiana E-Sports · F.N.P.I. · UCESCO World Esports Consortium · IAKS

Partner

E-Sports · Car Man

con il contributo di

Bologna Fiere

Technical Partner