

FORMULA UNO IL CAVALLINO METTE LECLERC IN CASSAFORTE

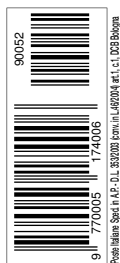
BEC 0,00 € - MC CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - F. 5,50 €
CH. CT. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 52

Anno LVIII Settimanale - 31 dicembre 2019-6 gennaio 2020

3 Euro (Italy only)



**IN EDICOLA
AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
DEDICATO
ALL'EVOLUZIONE
TECNICA IN F.1**



**DAKAR AL VIA
LA GRANDE SFIDA
DI ALONSO NEL
DESERTO ARABO**



INTERVISTA ESCLUSIVA

Flavio Briatore svela: «Ho declinato 2 volte le offerte di **Maranello**. E ora non ho accettato le avances di due team che mi rivolavano in **F.1**». E nel futuro vede ancora la **Mercedes** favoritissima nella **corsa al titolo**

FERRARI, NO GRAZIE!



TISCALI MOBILE.

**LIBERO DI
COMUNICARE
OVUNQUE.**

ATTIVAZIONE GRATIS E DISDICI QUANDO VUOI!

SMART 4G

1 GIGA IN 4G
60 MINUTI
10 SMS

2^{,99} €
AL MESE

SMART 30 4G

30 GIGA IN 4G
MINUTI ILLIMITATI
100 SMS

8^{,99} €
AL MESE

[tiscali.it](https://www.tiscali.it)

 130 | negozi tiscali



TISCALI
Onlife



Quei **botti** di **fine anno**

Il botto di fine anno più fragoroso arriva da Maranello con l'annuncio di Charles Leclerc in rosso fino al 2024. Sotto l'albero di Natale i tifosi della Ferrari trovano un gran bel regalo, mentre l'interessato già brucia nell'attesa. «Guardo al futuro con impazienza, prontissimo a cominciare la prossima stagione», dice il monegasco. «Siamo impazienti di scrivere con lui nuove pagine della storia del Cavallino Rampante», spiega Mattia Binotto. Il 2020 della Ferrari inizia con un bel punto fermo che proietta in una nuova stagione a tentare di limare il gap da quella Mercedes che continua a fare collezione di titoli iridati, riscrivendo la storia della specialità.

E a proposito di storia della specialità: su questo numero di Autosprint che chiude il 2019, in un'intervista esclusiva Flavio Briatore racconta a Pino Allievi il suo presente, il suo passato e il suo futuro senza sottrarsi a nessun interrogativo. Il manager piemontese svela diversi retroscena (tra questi il mancato accordo con la Ferrari sfumato in due occasioni è una vera chicca) e spiega anche quale sarebbe la sua coppia di piloti per dare l'assalto al Mondiale: «Prenderei certamente Leclerc e Verstappen come piloti per vincere tutti i Gp e i Mondiali dei prossimi anni», spiega sottolineando, nel contempo,

che lui a un ritorno non ci pensa assolutamente, perché la F.1 «è come la varicella: il virus ti prende soltanto una volta nella vita». Nel frattempo suo figlio Nathan Falco ha iniziato a girare in kart. «Per ora si diverte, però mai dire mai». E lui sarebbe d'accordo se corresse? «A patto che abbia la stoffa per diventare campione del mondo. Altrimenti lo mando a lavorare!!!».

Intanto un pilota molto caro a Flavio Briatore, Fernando Alonso si appresta ad affrontare una nuova sfida, quella con la Dakar che da quest'anno cerca di trovare la sua nuova dimensione in Arabia Saudita. Il 2020 inizia, insomma, subito col gas a tavoletta, perché è proprio vero che la passione non va mai in vacanza.

In questi giorni trovate in edicola anche il penultimo numero di Autosprint Gold Collection, che stavolta abbiamo dedicato

all'evoluzione tecnica della F.1. In 24 capitoli vi proponiamo una visione diversa di quello che va oltre alettoni, nolder, caliper, perché anche in questo caso la Formula Uno può trasformarsi in un gran bel racconto da corsa. In un certo senso anche questa è poesia. Poesia di un mondo in continua metamorfosi che non si è mai arrestato perché lo sviluppo, la tecnologia e la ricerca hanno raggiunto livelli da fantascienza. ●



È IN EDICOLA UN NUOVO AUTOSPRINT GOLD COLLECTION

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 8** ESCLUSIVO PARLA FLAVIO BRIATORE
- 22** LECLERC BOTTO DI FINE ANNO
- 26** ROSSA IN FERMENTO
- 30** MERCATO PILOTI FLUIDO
- 32** STROLL IN CHIAVE ASTON MARTIN

GRANDE RAID

- 44** DAKAR AL VIA

VELOCITÀ

- 52** CAVALLINO TARTASSATO
- 54** HYUNDAI VINCITUTTO
- 72** GHIRELLI VERY SMART
- 74** NANNINI BRUCIA LE TAPPE

RALLY

- 58** MONTE TUTTO DA SCOPRIRE
- 62** POLLARA DA MONDIALE JUNIOR
- 66** CITROEN DEBUTTO AI RAGGI X
- 68** PIRELLI MONDIALE 2021-2024
- 69** PREALPI A TEMPESTINI
- 70** CIOCCHETTO VINCE ARZÀ

L'ALTRA STORIA

- 76** MAX BUNKER E ALAN FORD DA F.1

RUBRICHE

- 14** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 16** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 20** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 34** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 36** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 40** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD
COLLECTION
GOLD

**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 F1

AGOSTO _____ FERRARI MUNDIAL
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMANZO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



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



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

**DODICESIMA
USCITA**

**BOLIDI
DALLE MILLE VITE**

**AUTO
SPRINT**



**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*
TECNOLOGIA FA RIMA CON POESIA
L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA FORMULA UNO**



Tecnica e poesia

ECCO SENSO E PREROGATIVE DI QUESTO NUOVO AUTOSPRINT GOLD COLLECTION, CHE CERCA DI CONIUGARE LA STORIA DELLA TECNOLOGIA IN F.1 AL GUSTO DI NARRARE LE CORSE

di Mario Donnini

Tecnologia può far rima con poesia, eccome. Certo che sì. Per raccontare l'evoluzione tecnologica della F.1 come fosse quasi storia di carni e non già di metalli. Di urla e non di rombi, di cuori da corsa e non solo di motori. Questo numero di Autosprint Gold Collection nasce da una filosofia altra e diversa, rispetto a tutte le altre pubblicazioni che affrontano l'argomento impegnativo della tecnica in F.1 con prerogative particolari. Magari senz'altro più ingegneristiche e paludate ma puntualmente e quasi implacabilmente attente soprattutto al rigore didascalico e matematico della tecnologia e forse meno a certe pieghe poetiche che essa sa, a volte perfino inconsapevolmente, prendere e restituire al godimento dell'appassionato. In altre parole, nell'era e nella civiltà in

cui tendenzialmente gli uomini vengono trattati come macchine, l'idea di Autosprint Gold Collection in questa occasione, è quella di agire controcorrente raccontando macchine, soluzioni e propulsori come fossero esseri viventi. Restituendogli una calda tridimensionalità e intravedendo nelle rispettive storie, nell'ordine, nascite, giovinezze, esplosioni belle e brutte e quindi l'inevitabile declino; il tutto tra alfa e omega, destino, fortuna e caso sapientemente o illogicamente mescolati, un po' come accade nella vita di tutti noi. Ed è così che leggendo queste pagine, scorrendo i testi e gustando le immagini che li caratterizzano, scoprirete monoposto che potrete tranquillamente non solo riconoscere, centellinare e capire ma anche amare, propulsori capaci



di destare sentimento ed empatie intense, nonché soluzioni tecniche ardite, tali da rappresentare esplicazioni sorprendenti di genio e creatività.

Il tutto in un ordine rigorosamente cronologico, in grado di restituire, seppure a bagliori molto spesso random, l'immenso viaggio intellettuale che c'è dietro la grandiosa progressione tecnologica della massima formula, dagli albori fino ad oggi.

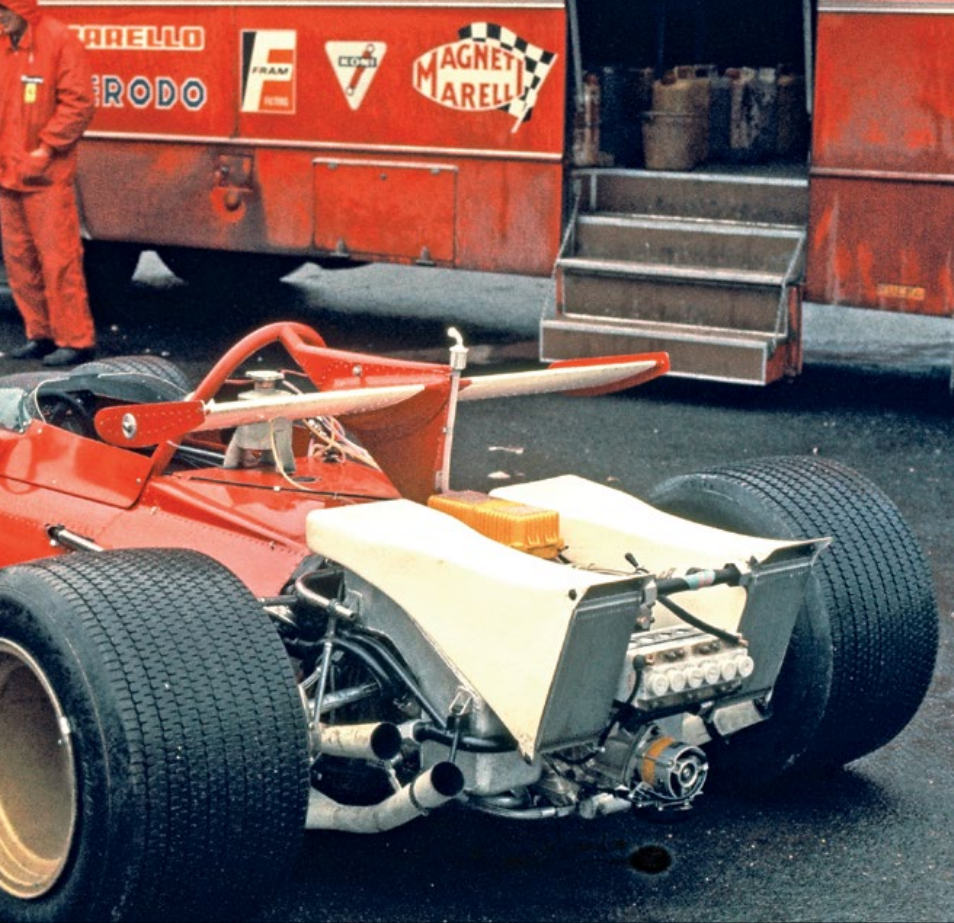
Un presente sempre più epoca nella quale il cosiddetto progresso tecnologico, perfino nell'automobilismo da corsa e nella F.1 in particolare, risulta comunque più o meno sapientemente calmierato, imbrigliato e flangiato all'interno di dettami politico-evolutivi rispondenti all'esigenza di inviare messaggi ideologici e commerciali ben precisi. Non a caso stiamo parlando di continuità e stabilizzazione - fino a prova contraria - della civiltà turboibrida nei Gran Premi, mentre in parallelo la Formula E sta facendo da anni il suo corso.

Eppure il pensiero ritorna coi trionfanti singulti della nostalgia ai primi Gran Premi iridati, alla rinascita delle corse dopo il secondo conflitto mondiale e, di seguito, al vero salto di qualità della F.1, che avviene indiscutibilmente con la nascita della meravigliosa filosofia commerciale delle kit-car favorite dal motore per tutti, acquistabile al supermercato, ossia il celeberrimo e mai abbastanza rimpianto Cosworth Dfv. In altre paro-

LE GRANDI E MITICHE SFIDANTI

La Ferrari, sopra, per la cavalleria e la Lotus per l'aerodinamica, a lato: questo è solo uno dei tanti dualismi tecnologici emozionanti che emergono dal nuovo numero di Autosprint Gold Collection, peraltro ricco di sorprese, di storie e aneddoti





le, la grandiosa era degli Anni '70 quale punto di meraviglioso sviluppo, con l'esaltazione dell'aerodinamica sulla motoristica, quest'ultima peraltro con la Ferrari in veste d'irriducibile portabandiera grazie al 12 cilindri piatto subito pronto a diventare simbolo di una faticosa ripresa che nella prima era di Montezemolo diventerà entusiasmante rinascita. Ma niente paura, perché il Cosworth proseguirà vivendo una nuova insperata giovinezza grazie all'avvento, dal 1978 in poi, delle wing car, le cosiddette mac-

chine-ala. E quindi, di passata, il turbo - qui pionieristicamente raccontato da Arnoux col calore e la partecipazione di colui che a ritroso narra di un'ex fidanzata che ha lasciato il segno -, fino al ritorno dell'aspirato e a stagioni caratterizzate di volta in volta dai nomi roboanti dei rispettivi top team d'alternata dominanza, che siano essi Williams, McLaren, Ferrari o che.

In poche e altre parole, la voglia che permea queste pagine è quella di farvi avvertire non solo cavalli e cavilli ma an-

che tanta umanità brulicante, sempre tesa a gestire loop regolamentari, intuizioni e scappatoie accanto a soluzioni più canonicamente geniali.

Non a caso la lunghissima intervista riproposta a Giorgio Piola nel momento del suo addio ad Autosprint altro non è che l'occasione quasi unica per ripercorrere oltre cinquecento Gran Premi della storia della Formula Uno dalla prospettiva di uno dei grandi maghi dell'osservazione e del disegno tecnico, al tempo stesso esperto sopraffino, specialista dell'evoluzione tecnica della massima formula e anche depositario di rapporti intensi, importanti e praticamente esclusivi con la maggior parte dei tecnici di riferimento nelle varie stratificazioni di storia della F.1.

Leggete i vari servizi, scorrete pure gli argomenti e molto probabilmente alla fine uscirete da questa esperienza con la netta impressione che la tecnica nei Gran Premi non è solo materia scientifica portata all'estremo, ma anche e soprattutto rigorosissima disciplina che non disdegna fascini e malie tipicamente di stampo umanistico. Perché dietro ciascun bullone s'annida una storia e in quella storia si annidano uomini capaci di operare con sogni, sfide e coraggio. E, certo, il sistema prescelto è quello dei mille spunti, ma senza avere né inseguire il dogma della completezza e dell'eshaustività. In altre parole, in questo As Gold Collection troverete non tutto ma di tutto alla voce dell'evoluzione tecnica (e non solo) nel mondiale di F.1.

Per tutto questo state sfogliando una serie di pagine che mirano a restituirvi il gusto della storia, delle prodezze intellettuali dei singoli progettisti ma anche l'affresco grande di una Formula Uno che sa cambiare al cospetto dei decenni, continuando a essere tormente frullatrice e impastatrice di fatti e appuntamenti, spesso in grado di trascolorare nella leggenda. E dietro la prima Renault turbo, targata 1977, troverete non solo una monoposto fumante e coraggiosa, ma anche una stupenda pioniera, così come la Lotus 79 dell'anno dopo resta capocuola di una disciplina aerodinamica a oggi fondamentale.

D'altronde gustare aneddoti e memorie dell'ingegnere D'Agostino, meraviglioso simbolo dell'era Schumi in Ferrari, è l'ulteriore prova provata che nei Gran Premi nulla è freddo, asettico e immoto e tutto, dal meccanismo più perfetto fino alla persona più appassionata e fallibile, sanno fornire a tratti lo stesso profumo d'operosa, entusiasmante, commovente umanità.

Buona lettura. ●

ESCLUSIVO

LAT



INTERVISTA ESCLUSIVA

Ferrari

No, grazie!

FLAVIO BRIATORE SVELA: «HO DECLINATO 2 VOLTE LE OFFERTE DI MARANELLO. E ADESSO NON HO ACCETTATO LE AVANCES DI DUE TEAM CHE MI RIVOLEVANO IN F.1». E NEL FUTURO VEDE ANCORA LA MERCEDES FAVORITISSIMA NELLA CORSA AL TITOLO

di Pino Allievi



Dove si trova ora Flavio Briatore? Chi lo sa. Potrebbe essere a due passi da voi, da noi. O ancora in Kenya dove ha trascorso i giorni subito dopo il Natale. Oppure a Dubai. O in Asia. O magari a Monte Carlo, ove passa la maggior parte del suo tempo dovendo gestire un impero di locali nei quali è direttamente coinvolto. Oramai non lo vedremo più in Formula 1 con un ruolo. Troppo impegnato a seguire le vicende di un gruppo imprenditoriale con 1200 dipendenti distribuiti fra Principato di Monaco, Italia (Sardegna e Forte dei Marmi), Saudi Arabia, Gran Bretagna e via dicendo.

Perché il Briatore che tutti conoscono è quello delle copertine dei settimanali femminili o che di tanto in tanto lancia la minaccia di dar vita a un partito politico o a un movimento d'opinione, come in effetti ha già fatto. Ma accanto al Briatore mondano, fotografato con prosperose ragazze accanto (qualcuna manco la conosce, ma poi da una immagine può nascere una storia succosa quan-
.....▶

**LA FORMULA UNO
È COME LA
VARICELLA: IL
VIRUS TI PRENDE
SOLTANTO UNA
VOLTA NELLA VITA**

FLAVIO BRIATORE

”

to inesistente) e sempre in località più calde della periferia di Milano e più soleggiate di quella di Torino, c'è un uomo che lavora, costruisce, crea posti di lavoro, anche se la cosa è indigesta a molti parolai che non digeriscono l'imbarazzante confronto. Flavio sorride divertito quando sbatte contro queste basse maldicenze e va avanti per la sua strada. Che una volta era segnata dalle sgommate delle F.1 e adesso ha il profumo muschiato degli uffici che frequenta e con i quali sviluppa i suoi affari che riguardano il tempo libero. O divertimento che dir si voglia: ristoranti prestigiosi, discoteche frequentate dai potenti del mondo, location sul mare che sarebbe un pochino limitativo chiamare "bagni". Ma alle corse Flavio Briatore resta sempre legatissimo. Anche perché la sua fama è partita da lì: Benetton prima, Renault poi (c'è voluto un italiano per far vincere a un team francese il mondiale) e se vogliamo c'è tanto di suo nei 5 titoli iridati conquistati dalla Ferrari con Schumacher, perché sia il pilota sia lo staff, Todt escluso, era quasi completamente suo, quello dei trionfi di Treviso.

- Briatore, chi sente più spesso - a prescindere dal ruolo di manager di Alonso - dell'ambiente delle corse?

«Direi un po' tutti, quotidianamente. Toto Wolff, Chris Horner, Lawrence Stroll e principalmente Bernie Ecclestone, al quale sono molto legato».

- Le piace questa Formula Uno da tanti definita, per partito preso, noiosa, anche se il 2019 ci ha offerto gare appassionanti?

«Mi diverte, la trovo interessante, vedo entusiasmi nei nuovi Paesi dove si è lanciata. In alcune nazioni il calore, forse, non è più quello di una volta. Ma se allarghiamo l'orizzonte e guardiamo le cose in senso globale, la popo-

larità è cresciuta».

- E non le è venuta voglia di tornare?

«Per niente. La F.1 è come la varicella, il virus ti prende una volta sola. Ci ho passato tantissimi anni, ho vinto quello che altri non hanno mai vinto, mi sono divertito. Poi è stato corretto voltare pagina e pensare ad altro. Ho creato un gruppo che in 5-6 anni soltanto è diventato importante. Ne sono orgoglioso, è come se stessi continuando a vincere».

- Ha avuto offerte per cambiare idea?

«Sì, diciamo che almeno due team mi avrebbero voluto, acqua passata. La F.1 ti assorbe e ti asciuga: quando gestivo la Benetton e la Renault, avevo la camera da letto in ufficio, non staccavo un attimo perché l'unico modo per vincere in F.1 è quello di dare tutto quello che hai: forze, salute, pensieri. Dopo un po' ti sfibra. E poi il pensiero maggiore è quello di trovare i soldi per pagare gli uomini migliori sul mercato. Un lavoraccio. Già fatto...».

- Dica la verità, oggi che è fuori dai giochi: anche la Ferrari si era fatta avanti e ci sono stati un pa-



LAT

**MERCEDES
ANCORA FAVORITA**

Ecclestone, Alonso, Wolff: tre personaggi ai quali Flavio Briatore è da sempre molto legato. Sopra Hamilton e la Mercedes che anche nel Mondiale 2020, secondo l'ex team principal di Benetton e Renault, sarà ancora il team da battere

io di momenti in cui ha tentennato...

Flavio ci pensa un attimo, è stato colto di sorpresa, vorrebbe sorvolare ma oramai è trascorso del tempo ed è il momento di rivelare quanto ha sempre tenuto nascosto: «Beh...sì. La prima volta fu tra il 1994 e il 1995. Parlai seriamente con il dottor Umberto Agnelli, ma ero troppo impegnato con la Benetton, con la quale avevo anche una partecipazione del 30 per cento nel team. In tempi più recenti ho parlato con Luca di Montezemolo quando era presidente della Ferrari, ma non siamo riusciti a trovare, come si usa dire, la quadra».

- Fa senso vedere la Renault, che con lei trionfava, ridotta ad una squadra anonima, che gareggia senza brillare né, apparentemente, senza pro-

GETTY IMAGES



L'UNICO MODO PER VINCERE IN F.1 È QUELLO DI DARE TUTTO QUELLO CHE HAI. DOPO UN PO' TI SFIBRI

FLAVIO BRIATORE





spettive, guidata da Cyril Abiteboul, che ai tempi era un suo impiegato...

«Mi dispiace, resto molto affezionato alla Renault. Costruire è difficile, sfasciare è facilissimo, ma sono mille i fattori che contribuiscono alla mancanza di risultati. Oggi in F.1 vinci se hai una buona macchina. La Renault non l'ha e non aveva neppure la prospettiva di poterla fare, per il 2019. E allora mi chiedo perché abbiano speso tanto per ingaggiare un pilota fortissimo come Daniel Ricciardo, per frustrarne poi le ambizioni. Ho grande stima di Ricciardo, è uno affamato che sa come si arriva davanti agli altri...».

- Intanto la Formula Uno è in fermento, si parla quasi più delle nuove regole che arriveranno nel

**LA PRIMA VOLTA
CHE LA FERRARI MI
HA CERCATO È
STATO NEL '94-'95.
POI MI CHIAMÒ
MONTEZEMOLO**

FLAVIO BRIATORE



2021 che del campionato che scatterà tra due mesi e mezzo.

«È vero. Ma siamo sicuri che alla gente interessino davvero le nuove norme? I tifosi vogliono la competizione, la lotta in pista. Non è vero che la F.1 è progresso: c'è molta più tecnologia nelle auto che guidiamo tutti i giorni, però non si deve dire. E allora perché non standardizzare il 30-40% dei componenti di una F.1 e lasciare libero il resto? Si abbatterebbero davvero i costi, altro che budget-cup che qualcuno dice sia persino aggirabile. Ci sarebbero più macchine sullo stesso livello, quindi più competizione fra più team. E poi vogliamo uscire dagli equivoci? Hanno fissato un tetto di 175 milioni di dollari, ma parliamo di una cifra che possono spen-

SUTTON-IMAGES.COM



LAT



dere solo Mercedes, Ferrari e Red Bull. Gli altri già oggi spendono la metà, perché quei soldi non li trovano, non ci sono!».

- Perché non si trovano?

«È un mistero. Io in Renault avevo 3-4 persone che andavano a caccia di sponsor e poi al momento della firma intervenivo io. Oggi i team hanno da 40 a 70 o forse più dipendenti addetti a queste cose e non portano a casa il becco di un quattrino. Ma che cosa fanno tutto il giorno? Stanno incollati al computer a guardare statistiche, quotazioni borsistiche di cui non capiscono niente. E prendono lo stipendio. C'è qualcosa che non mi torna. Anche i gran premi non hanno sponsor. Una volta era Bernie Ecclestone ad andare a cercarli di persona, senza paura di sporcarsi le mai. E recuperava tanto, mi credeva...».

- Torniamo in pista: Toto Wolff minaccia velatamente di lasciare la Mercedes. Ci crede? E cosa sarebbe la Mercedes senza di lui?

«Premetto che Toto, per me, è il miglior manager che abbia espresso la F.1 in questi anni. Nessuno è come lui. In teoria, un team come la Mercedes è più forte di uno dei suoi 1200 dipendenti. Ma sarebbe difficilissimo sostituire uno come Wolff che lavora tanto ed ha acume».

«A breve no. La Mercedes è una corazzata invincibile. Almeno 5-6 piloti, incluso Alonso, avrebbero conquistato il titolo con la macchina del 2019. Senza nulla togliere a Hamilton, perché poi bisogna anche battere il compagno che ti trovi accanto e precedere Lewis è una impresa. Ma se un team come la Ferrari o la Red Bull si portasse, realmente e costantemente, a 2 decimi dalla Mercedes allora potrebbe accadere di tutto. Hamilton, che è un mostro di bravura, nel 2019 non ha avuto nessuno che gli desse fastidio. Lewis è indubbiamente il numero 1, oggi. Gli altri sono stati pericolosi solo saltuariamente e lui ci ha sguazzato».

- Anno nuovo, vincitori nuovi? Questa Mercedes è battibile?

«A breve no. La Mercedes è una corazzata invincibile. Almeno 5-6 piloti, incluso Alonso, avrebbero conquistato il titolo con la macchina del 2019. Senza nulla togliere a Hamilton, perché poi bisogna anche battere il compagno che ti trovi accanto e precedere Lewis è una impresa. Ma se un team come la Ferrari o la Red Bull si portasse, realmente e costantemente, a 2 decimi dalla Mercedes allora potrebbe accadere di tutto. Hamilton, che è un mostro di bravura, nel 2019 non ha avuto nessuno che gli desse fastidio. Lewis è indubbiamente il numero 1, oggi. Gli altri sono stati pericolosi solo saltuariamente e lui ci ha sguazzato».

«Certo. Leclerc e Vettel scatteranno giustamente alla pari, ma dopo cinque gare bisognerà stabilire su chi puntare e spiegarlo bene dentro il team, altrimenti ci saranno i soliti casini».

- Il problema al momento è Sebastian Vettel...

«Vettel è forte, però commette errori che non faceva in Red Bull. È ovvio che è una questione psicologica, spetta alla squadra fargli recuperare sicurezza, fiducia. Quando la macchina è così così, Seb fa fatica, ma se la Ferrari realizzasse una vettura adatta ai suoi mezzi, lotterebbe di sicuro per il titolo. Io ai piloti stavo addosso 24 ore, vanno accompagnati, coccolati, ascoltati anche quando dicono cazzate, ma in quel modo poi rendono, ti danno di più».

- E Leclerc?



LAT



PER ME
TOTO WOLFF È IL
MIGLIOR MANAGER
CHE ABBA
ESPRESSO LA F.1
IN QUESTI ANNI

FLAVIO BRIATORE





«Lo vedo molto solido mentalmente, è già maturo per il titolo, se la Ferrari gli darà la macchina. I campioni sono fatti così e mi riferisco a quando Schumacher e Alonso erano due ragazzini ma già pronti a conquistare il mondiale, come hanno fatto ripetendosi. Leclerc è di quella pasta».

- Più forte Hamilton o Schumacher?

«Paragone impossibile, Michael ha vinto tante gare anche con macchine che non erano competitive. Hamilton lo vedo sempre sicuro di sé, aggressivo, sereno, è difficile per tutti batterlo».

- Farebbe bene ad andare alla Ferrari, nel 2021?

«La Ferrari attira tutti, è un sogno nel cassetto della Ferrari. Anche se avrà 36 anni nel 2021 io vedo Lewis ancora integro, voglioso, combattivo. Non si è consumato. Faccio un esempio: Nico Rosberg è stato bravissimo nell'anno del titolo, ma alla fine aveva la lingua fuori, non poteva più andare avan-

BRIATORE PROTAGONISTA

Scene di vita nel paddock della Formula Uno per Flavio Briatore, sopra ritratto con il presidente della Ferrari, John Elkann.

In questa intervista il manager cuneese racconta che in due occasioni ha ricevuto offerte da Maranello che ha sempre declinato. Nell'altra pagina eccolo in compagnia di Piero Ferrari, dell'autore di questa intervista Pino Allievi e di Montezemolo

ti e infatti si è fermato. Hamilton no, è ancora fresco e voglioso».

- La Red Bull come sarà nel 2020?

«È una squadra che sta sempre a metà del guado. C'è e poi non c'è, ma l'incertezza sul motore Honda incide, logora. Non è bello avere un motore-clienti, la Red Bull ha paura di perdere la Honda...»-

- E Verstappen, appunto?

«Mi piace molto, è al top e ci resterà a lungo. È forte, sorpassa, fa dello show. Ma deve anche imparare a tacere. La dichiarazione sulla Ferrari che secondo lui barava poteva risparmiarsela per due motivi. Primo: non spettava a lui dire certe cose, eventualmente. Secondo: non era vero».

- Se dovesse dar vita al "Briatore Team" come lo comporrebbe?

«Prenderei certamente Leclerc e Verstappen come piloti, due fenomeni con i quali vincerei tutti i Gran Premi e i mondiali nei prossimi dieci anni. La macchina? Motore Ferrari perché oggi è il più forte e telaio Mercedes perché è il migliore anche nell'aerodinamica».

- Parliamo d'altro, per concludere: come è messo a donne in questo momento?

«Direi benissimo, non mi mancano, restano un tema consistente. Ma le donne, oggi, non sono più l'obbiettivo primario della mia vita. Ho altro. Ho mio figlio Nathan Falco che ha 9 anni ed è un tesoro. Sa che nei giorni scorsi ha debuttato nei kart?»

- Non ci dica che avremo un Briatore pilota, tra poco...

«Per ora si diverte, però mai dire mai».

- Sarebbe d'accordo?

«Sì, a patto che abbia la stoffa per diventare campione del mondo. Altrimenti lo mando a lavorare!!!».

Gran risata, auguri di buon anno. E a presto, allora... ●

PRENDEREI
LECLERC E
VERSTAPPEN PER
VINCERE TUTTI I GP
E I MONDIALI DEI
PROSSIMI ANNI!

FLAVIO BRIATORE





SUTTON-IMAGES.COM



#essere

Comunanza inaspettata

ORMAI CI SONO LE PROVE E TUTTE POSITIVE: TRA BINOTTO E CAMILLERI IL RAPPORTO OLTRE CHE OTTIMO È DI PIENA CONSONANZA E PROFICUO

A prima vista, diversissimi. Per connotazioni fisiche, per i modi di dire, di muoversi. Sono diversi per storia personale, curriculum e cultura. Un manager di lungo corso, molto abile nella gestione finanziaria di una grande azienda; un ingegnere con marcate attitudini organizzative. Ma proprio qui, forse, cominciano ad emergere punti di contatto tra due persone che -va ricordato- hanno studiato nella stessa città, Losanna, e sono cresciuti parlandola una lingua estranea alle loro origini ma comune, il francese.

Louis Camilleri e Mattia Binotto hanno mostrato soltanto alla fine del loro primo anno di convivenza ai vertici Ferrari, una sintonia tanto profonda quanto sorprendente. Un po' perché non avevamo molti capitoli in archivio, un po' perché entrambi

non amano la vetrina, il clamore, la polemica. Invece, la tradizionale cena natalizia a Maranello ha offerto una immagine dento la quale Camilleri e Binotto hanno manifestato una vera comunanza, espressa con stili diversi ma confortante a proposito delle modalità di elaborare ciò che accade, di reagire alle difficoltà, di interpretare passato, presente e futuro. Togliendo dal panorama l'ipotesi - assai diffusa- che Binotto fosse troppo solo lungo un viaggio comunque arduo e agitato. E' probabile che questa consonanza abbia, alla radice, un unico verbo. Il verbo è "lavorare". Declinato da Binotto con una vocazione naturale ed evidente; trattato da Camilleri come l'ingrediente che determina ogni differenza. E' sull'entità e sul senso del fare che, molto probabilmente, si è



” CAMILLERI È L'AMMINISTRATORE DELEGATO DEL DOPO MARCHIONNE, UN COMPITO DI PER SE STESSO ARDUO, CON PROBLEMATICHE OLTREMODO COMPLESSE

Ferrari

” CONTINUITÀ E RASSICURAZIONI. SONO STATE QUESTE LE BASI CHE HANNO DEFINITO UNA SORTA DI PATTO IMPLICITO TRA CAMILLERI E IL SUO TEAM PRINCIPAL BINOTTO.

UNITI A COSTRUIRE LA RIVINCITA NEL FUTURO

Tra Binotto e Camilleri l'unità d'intenti è totale e la consonanza piena: un ottimo punto di partenza per ricostruire la riscossa della Ferrari nel mondiale di F1, a partire dal 2020

svilupata una sintonia. Sin dai primissimi capitoli di una avventura doppia, parallela e inedita. Quando Camilleri venne nominato AD Ferrari, subito dopo la scomparsa di Sergio Marchionne, crediamo si sia trovato di fronte ad un compito arduo. Perché guidare la Ferrari significa imparare a viaggiare in fretta tra problematiche industriali complesse, diverse da quelle di un'azienda come Philip Morris; perché Marchionne era Marchionne; perché la Ferrari è la Ferrari, una azienda quotata in borsa, costretta a mantenere un'eccellenza assoluta. Insomma, roba grossa, anche per un manager di lungo corso come Camilleri che, nel contempo, aveva da sbrogliare un nodo molto rilevante sul fronte Gestione Sportiva. Un fronte a sua volta critico, perennemente sotto pressione, con due personalità di vertice dalle idee e dai comportamenti se non opposti, molto dissimili. Doveva scegliere e sciogliere Camilleri. Con l'urgenza e la necessità di avere a che fare con un ambito -la GES- fondamentale ma non unico, dal quale ricevere stabilità al suo operato in luogo di una conflittualità. Scelse e sciolse infatti. Puntando su Binotto, nonostante un passato condiviso con Maurizio Arrivabene proprio alla Philip Morris. Una decisione per molti versi inaspettata ma, vista oggi, interpretabile tenendo in primo piano proprio il significato e la mole del fare. Binotto garantiva senso di appartenenza e di responsabilità, una attitudine pregressa e mai esposta ad occuparsi non soltanto di questioni tecniche ma anche di beghe regolamentari, di relazioni con la Federazione Internazionale, con i team; di politica sportiva. Elementi che, del resto, avevano caratterizzato l'ottimo rapporto che legava Marchionne a Binotto.

Camilleri aveva la necessità di potersi dedicare all'azienda Ferrari in un momento delicatissimo, con il bisogno di ricevere dalla Ferrari da pista rassicurazioni in luogo di domande; soluzioni in luogo di turbolenze. Il compito di Binotto era a sua volta complicato, anche a causa del ritardo della sua nomina a Team Principal, avvenuta a 2019 iniziato, dentro una squadra che nel frattempo era stata impostata da Arrivabene in un clima tutt'altro che armonico nei confronti dello stesso Binotto. In compenso, il debutto nel ruolo di capo della Gestione Sportiva non modificava sostanzialmente ciò che lo stesso Mattia, in qualità di direttore tecnico aveva svolto sin lì anche su fronte della politica sportiva.

Continuità e rassicurazioni. Sono state queste le basi che hanno definito una sorta di patto implicito tra Camilleri e il "suo" Team Principal. Basi che nel 2019 si sono evidentemente consolidate in una relazione sempre più stretta e condivisa. Abbastanza per trattare ogni inciampo in un tema da affrontare nel rispetto e nella fiducia. Con la consapevolezza, propria di Camilleri, che la presa in mano delle redini del Cavallino comporta comunque, all'inizio del viaggio, qualche passo falso, qualche contraccolpo, qualche lezione da assorbire imparando. E da sfruttare, appunto, lavorando. Magari in silenzio, dentro un contesto perennemente sotto attacco. ●



Scrutini assai impietosi



Siamo agli ultimi giorni dell'anno, è il momento dei bilanci e delle classifiche. Ce n'è di tutti i tipi, dalle graduatorie sui migliori lifting delle dive (presunte) a quelle sugli animali che si esprimono meglio, ai primatisti di boccette, a chi ha bevuto più bicchierini di Strega. E ovviamente, ci sono le liste 2019 sui piloti. Stilate dai manager, dai tifosi, dai piloti stessi. Chi corre e chi gestisce i team ha messo Hamilton al primo posto seguito da Verstappen, mentre gli appassionati hanno dato la prevalenza all'olandese, con Hamilton staccato di poco. Il terzo è sempre Charles Leclerc, mentre Vettel oscilla tra il quinto e l'ottavo posto secondo i suoi colleghi, oppure non figura neppure tra i primi 10, secondo chi guarda le corse in tv o sulle tribune. Magari qualcuno è stato impietoso con Vettel ma il suo stato di salute emerso

nel campionato concluso ad Abu Dhabi è proprio questo, con una scivolata dall'alto verso il centro classifica che preoccupa e che non gli rende giustizia per una serie di gare che non sono state male, ma certamente sono state poche, troppo poche. Lui è comunque concorde con l'andamento delle classifiche, perché quando gli è stato chiesto di darsi un voto, senza pensarci troppo ha detto: «Merito un 6 o un 7». Il 6 include i numerosi errori commessi qua e là, il 7 è frutto della vittoria a Singapore e dei migliori giri in qualifica a Montreal e a Suzuka. Leclerc, a quanto risulta, non si è invece attribuito un voto ma sicuramente sarebbe stato più alto di quello del compagno, alla luce delle sette meravigliose pole position e della doppietta su due piste prestigiose come Spa-Francorchamps e Monza. Il vero problema è che le ambizioni di Le-

clerc e Vettel si sono incrociate più volte sui terreni di gara, con sgambetti plateali o nascosti che alla fine hanno rovinato – ma si sapeva che sarebbe finita così – i rapporti tra i due, costringendo Binotto e Camilleri a intervenire per chiarire le cose e ribadire che entrambi sono degli impiegati (seppure pagati benissimo) del team e che gli interessi della Ferrari devono essere anteposti agli egoismi di chi guida le rosse di Maranello. Discorsi triti e ritriti di rivalità in squadra che ci sono sempre state ovunque ma che in Ferrari si sono giocate sotto riflettori più potenti e hanno avuto, di conseguenza, maggiore risalto.

«Abbiamo parlato, hanno capito», è stato il riassunto espresso alla cena natalizia da Mattia Binotto e Louis Camilleri, perfettamente consci – tuttavia – che quanto si è visto nel 2019 potrebbe tran-

IN F.1 È TEMPO DI
FARE CONSIGLI DI
CLASSE TRA ESPERTI,
DAI QUALI EMERGE
NON SOLO UNA SCALA
DI VALORI MA PURE
UNA GRADAZIONE
DI GIUDIZI E CRITICHE

”

LECLERC È
CONSIDERATO
TRA I MIGLIORI
TRE, MENTRE
VETTEL OSCILLA
DAL QUINTO
ALL'OTTAVO
POSTO...



quillamente riproporsi nel 2020 perché i dualismi non si risolvono a parole. E spesso neppure con i fatti. Flavio Briatore con l'abituale ilarità commenta che purtroppo i mondiali non li vincono mai due piloti ma uno solo. Quindi bisogna sperare nel meno peggio, perché i discorsi che si fanno a freddo non contano più quando ci si trova a contatto di ruote per contendersi l'ingresso in una curva. Vettel, che è molto ingenuo quanto carino in alcune sue manifestazioni, ha svelato di aver inviato un regalo a Leclerc per il Natale. Chissà se sarà stato ricambiato. E chissà se in quel regalo c'è una compensazione nascosta per quanto è accaduto a Interlagos. Però è bel-

lo questo rapporto fuori dalle piste e mi viene in mente quando Graham Hill inviò come regalo a Lorenzo Bandini, per il Natale del 1964, un corso a volumi di scuola-guida. Hill, infatti, aveva perso la possibilità di conquistare il mondiale di quell'anno perché Bandini lo aveva buttato fuori pista in Messico per favorire il compagno di squadra Surtees, che poi si fregiò del titolo. Fu un gesto cavalleresco, quello del pilota della Brm. E Surtees fu eternamente grato a Bandini del favore ricevuto. A quei tempi, però, la F.1 non era popolare come oggi ed il fatto che Bandini e Surtees corressero spesso in coppia sulle Ferrari nelle gare del mondiale Sport Prototipi, aveva permes-



LE PRIME GARE DEL PROSSIMO CAMPIONATO SARANNO DECISIVE TRA LECLERC E VETTEL PER CAPIRE CHI SARÀ L'UOMO DI PUNTA DELLA FERRARI

so ai due di fraternizzare. Enzo Ferrari fu molto contento di quel gesto che rientrava – appunto – nella logica di una strategia di squadra.

Sia Leclerc sia Vettel sono due ragazzi intelligenti, dotati di una certa dose di autocritica. Dall'esterno Leclerc sembra più aperto, dal di dentro (in Ferrari) ci descrivono un Vettel più chiuso e proprio per questo non gradito a tutti, tanto che c'è il sospetto che abbia capito poco della mentalità di Maranello, malgrado sorrisi e lingua italiana parlata discretamente. Altrettanto, Leclerc viene descritto come un ragazzo con qualità fuori dal comune, ma con una voglia di arrivare e una cattiveria mascherata che non ha confini: non è una critica, i campioni sono tutti così, mai conosciuto un campione buono. Sono le condizioni in cui si gareggerà da marzo in poi che inaspriranno la battaglia in casa tra Leclerc e Vettel. Cominciando dal fatto che Vettel non è più la prima guida in partenza ma un pilota "di riferimento", che non vuol dire niente. Traduzione: chi andrà più forte avrà le maggiori attenzioni del team. Ma Leclerc è il cavallo sul quale la Ferrari punta per il futuro, mentre Vettel è quello che a fine anno farà le valigie e dovrà trovarsi un'altra sistemazione, a meno che non si trasformi e diventi un pretendente al titolo. La sua sorte, al di là di quanto dice il team, è già decisa da tem-

po, ammesso che non voglia adeguarsi a ciò che fu Raikkonen nei suoi confronti, ossia un comprimario che va a punti. Ma Vettel sinora ha dimostrato di non essere di quella pasta. Le sue carte se le giocherà comunque sino all'ultimo, forte di un bagaglio di esperienze di corsa e di messa a punto che Leclerc ancora sta maturando. Se la macchina nuova si adatterà alle sue caratteristiche potrà fare ottime cose, come ha mostrato nel momento in cui, dopo l'estate, la SF 90H è stata modificata. Però, al momento, sono molti i punti interrogativi che gravano su di lui. Ha ancora voglia di rischiare come una volta? Che peso hanno i tre figli che lo attendono a casa? Come reggerà il tam tam mediatico già in atto – ci sono giornalisti intenti a tirare le volate ad alcuni piloti: per tifo o altro - su chi prenderà il suo posto nel 2021? Sulla base di questi presupposti, come sarà la sua tenuta mentale?

Quanto a Leclerc, al secondo anno di Formula 1 ha offerto prestazioni da urlo, conquistando i tifosi in attesa di un idolo in rosso al quale far riferimento, visto che Vettel anche nei momenti migliori è stato molto rispettato ma non amato. Charles fa molta presa sulla gente, è fresco, sorridente, critico, spettacolare nella guida. Un "faccia d'angelo" spietato che sorpassa con disinvoltura, si difende con i denti e che ha meno da perdere rispetto a Se-

bastian. A 23 anni, Leclerc ha il mondo ai suoi piedi e proprio per questo incrocerà sulla sua strada i pericoli della popolarità, che cominciano con i soliti "amici" facoltosi e finti, pronti a fargli qualsiasi favore e ad alleggerirgli la vita quotidiana. Tranelli che, per chi come lui dimora a Monte Carlo, si amplificano, insieme con la reazione dinanzi a guadagni che si moltiplicheranno. Perché, come diceva il saggio Keke Rosberg, «dopo il primo milione di dollari in banca cominci a vedere le cose in modo diverso, soprattutto se sei un ragazzo». Ma Leclerc sinora ha dimostrato una maturità straordinaria che speriamo lo possa accompagnare a lungo.

Le prime gare saranno decisive non solo per la Ferrari che è lontana dal titolo piloti dal 2007, ma anche per Leclerc e Vettel, nella corsa a chi dovrà diventare l'uomo di punta del team. Ben sapendo che Louis Camilleri non sarà uno spettatore ma un giudice che impiegherà poco a tagliare le teste (c'è già un precedente...), perché business is business e un'azienda come quella del Cavallino, quotata in Borsa a Milano e New York, ha dei doveri nei confronti degli azionisti e obblighi d'immagine dinanzi all'opinione pubblica.

I rischi che corrono Seb e Charles sono questi. Ma se poi dovesse filare tutto liscio la ricaduta sarebbe immensa: anche per loro. ●

LA TUA PASSIONE TI PORTA IN EDICOLA PER LO SPECIALE SUV E CROSSOVER



Scopri tutto quello che c'è da sapere sul segmento auto più venduto in assoluto. Per te, **in edicola**, oltre sessanta vetture analizzate in una guida* completa e unica dedicata interamente a **SUV e Crossover**.



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

auto

*A soli € 5,00.



Charles blindatissimo

LA FERRARI METTE IN CASSAFORTE LECLERC CON UN CONTRATTO A LUNGA SCADENZA: DIVENTA L'UNICO BIG DEL MONDIALE CON UN FUTURO BEN CHIARO

La Ferrari ha deciso di blindare Leclerc con un'operazione di rinnovo a lunga scadenza e Leclerc ha deciso di credere nella Ferrari senza se e senza ma. Un percorso alla Hamilton, allevato dalla McLaren e poi 6 stagioni insieme in F1, prima di continuare con Mercedes, restando comunque con la stessa motorizzazione, ma passando al team ufficiale.

Leclerc è l'unico big con un futuro ben chiaro e definito, rispetto a chi invece avrà, durante il 2020, il peso della scelta da fare. Leclerc andrà a mente sgombra, mentre Hamilton, Verstappen e Vettel dovranno concentrarsi anche su questo. Probabilmente resteranno dove sono, per almeno altri due anni (20 e 21), ma le prime gare saranno decisive per decifrare il futuro. Pensiamo a Verstappen. E se Red Bull non fosse ancora da mondiale? A marzo inizia la sua sesta stagione in F1, la quinta con Red Bull, con un bottino magro, se paragonato al talento cristallino: 8 vittorie e 2 pole su 79 gran premi con il team 4 volte campione del mondo.

Non dimenticando che ha solo 22 anni, come Charles, una macchina non all'altezza potrebbe portarlo a voler migrare. Con la porta chiusa in faccia da parte di Camilleri, l'amministratore delegato Ferrari, gli restano però solo due strade, continuare a credere nella squadra che lo ha allevato o fare di tutto per andare in Mercedes, sperando in un Hamilton appagato totalmente e quindi al ritiro o viceversa mangia avversari così che il suo passaggio in rosso diventi meno improbabile di quanto non lo sia adesso, liberandogli il posto. Vettel potrebbe prolungare con Ferrari a cifre più basse perdendo lo status, da contratto, stile Schumacher, di prima guida, Red Bull, dovesse spostarsi Verstappen o McLaren, dovesse Sainz vestirsi di rosso, le opzioni aperte. Hamilton ha un chiodo fisso, superare Schumacher con la Ferrari, ma l'operazione è complicata anche se potrebbe essere molto simile a quella che la Juventus ha fatto con Ronaldo. Il merchandising del 44 in rosso andrebbe a ruba. Potrebbe essere un biennale fino al 2022 e forse anche per questo Leclerc è stato messo tranquillo più sulla distanza così da dargli la certezza che oltre al presente, rappresenta lui, senza dubbio il futuro della squadra.

Potrà correre senza pensieri che possono incidere e non poco sulle prestazioni. Guardate Bottas, nel 2019

i bassi sono concisi con il periodo di incertezza contrattuale... Ecco se partono tutti a parità di macchina Leclerc avrebbe un vantaggio che può sembrare banale e invece non è da poco.

Ma che Leclerc vedremo nel 2020? In questo suo primo anno in Ferrari non nascondo che mi ha fatto emozionare. Molti mi accusano di essere suo super tifoso, si lo sono, così come lo sono, giusto per chiarire, per chi fa la differenza perché è di un'altra categoria. Come Hamilton e Verstappen o il Raikkonen degli anni 10 o il Vettel imbattibile dei tempi Red Bull.

Probabilmente lo troveremo più riflessivo, ma ancora con un passo importante da fare quello della continuità.

Errori come quello di Baku e Germania, non saranno più giustificabili e anche i rischi presi in pesanti corpo a corpo dovranno essere gestiti pensando non alla singola gara, ma al campionato, macchina permettendo. Cosa vuol dire? Guardate Hamilton a Monza. Ha capito che ingarellarsi con Leclerc poteva metterlo fuori gara e allora si è accontentato dei punti, Meglio metterne via qualcuno in meno che non farne, soprattutto in un mondiale ancora più lungo. Leclerc dovrà interpretare piste ancora poco conosciute e che sembra non digerire, come l'Australia, il Canada o il Giappone. Gli manca ancora un passettino per avere la padronanza della gestione gomme, Hamilton

ne è maestro. Insomma non è così scontato che a parità di macchina si giochi il titolo, perché è quando si alza l'asticella che viene fuori la conferma del fenomeno. Sono certo che sarà in lotta, sempre macchina permettendo perché ha già dimostrato di avere le capacità di assorbire gli insegnamenti come un'idrovara. Max ci ha messo 66 Gran Premi, fino a Monaco 2018, per diventare diligente in pista. Da quell'errore in prova a Monaco, non ha più sbagliato se non nel gestire Ocon in Brasile. Il francese aveva torto marciò, ma un Hamilton, al suo posto, avrebbe lasciato andare Ocon standogli alla larga. Verstappen è pronto, Hamilton neanche a dirlo, Bottas boh, incuriosisce, Vettel è quello che potrebbe soffrire di più se Charles entrerà nella modalità omnidroide... Omindroide chi? Beh guardate "Gli Incredibili" e capirete... manca troppo tempo alla ripartenza quando hai uno come Charles che corre come ha fatto nel 2019, non puoi, tifoso o meno, non avere voglia che tutto ricominci... ●

”
**E COSÌ
LECLERC
HA DECISO
DI CREDERE
NELLA
FERRARI
SENZA SE E
SENZA MA...**





**CHARLES FARÀ
UN PERCORSO
ALLA HAMILTON,
ALLEVATO DALLA
McLAREN PRIMA
DI CONTINUARE
CON LA
MERCEDES
RESTANDO
SEMPRE CON
LA STESSA
MOTORIZZAZIONE**

FORMULA UNO

CAVALLINO DELL'AVVENIRE

Dopo la prima stagione in rosso condita da due vittorie, 7 pole position, 10 podi e 4 giri veloci, Charles Leclerc si è legato al Cavallino con un contratto che scadrà nel 2024

LAT

Leclerc

botto di fine anno



FERRARI BLINDA CHARLES FINO AL 2024 DOPO UNA STAGIONE FOLGORANTE. CONTRATTO DA 9 MILIONI ALL'ANNO, IL MONEGASCO È IL FUTURO DELLA ROSSA. RIVIVIAMO IL SUO MAGICO 2019

di [Alessandro Bucci](#)

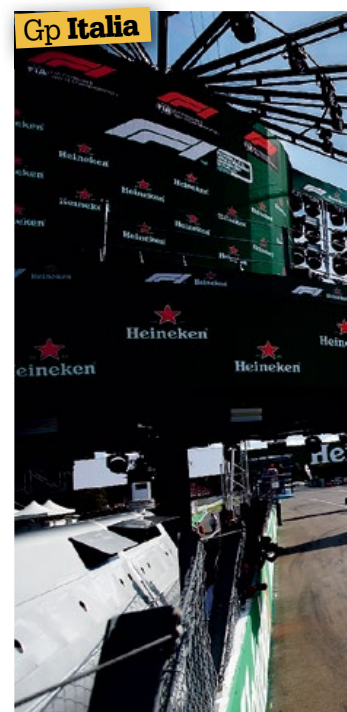
Il 2019 di Charles Leclerc sembra non voler conoscere limiti: il talento cristallino monegasco, grazie alle numerose qualità espresse dentro e fuori la pista, non solo ha contribuito ad animare una stagione di Formula Uno dall'esito scontato nella lotta al titolo, ma è riuscito anche nell'impresa di ottenere un contratto da 9 milioni a stagione sino al 2024 con il Cavallino Rampante, candidandosi a pietra angolare sulla quale la Rossa di Maranello potrà costruire il proprio futuro.

Considerando gli ingaggi dei pluricampioni attualmente iscritti al Mondiale, Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, l'ingaggio annuo di Charlie non sarà di pari livello ma, se non altro, permetterà al nostro di guadagnare maggiormente rispetto alle prospettive iniziali. D'altronde, in un'epoca senza poesia come quella che stiamo vivendo, l'ascesa di un elemento del calibro di Charles Leclerc equivale a un'oasi reale comparsa d'incanto in mezzo al deserto e, ai vertici di Maranello, non è naturalmente passato inosservato. Allevato sapientemente all'interno dell'FDA, Charles, alla prima annata di rosso vestito, ha incantato non solo in virtù delle prodezze in pista, pensiamo all'acceso duello nell'arco di un'intera stagione con il più esperto compagno di squadra Vettel, ma anche in tema di carisma esercitato nei momenti più galvanizzanti per i tifosi della Rossa e di questo sport. Quanto al duello interno in Ferrari, diciamocelo subito chiaramente, in 90 anni di storia del Cavallino Rampante gli scontri tra piloti di scuderia si contano sulle dita di una mano. Un contatto così ravvicinato come quello registrato a Interlagos tra Leclerc e Vettel ha solamente due precedenti negli anni '70, quando a Barcellona nel '75 e a Brands Hatch l'anno dopo Clay Regazzoni e Niki Lauda vennero a contatto, danneggiando le rispettive gare. Difficile annoverare tra questi contatti la toccatina tra Vettel e Raikkonen a Shanghai nel 2016 o lo scontro fortuito al via di Singapore 2017 con Max Verstappen a fare la parte del wurstel nel panino Rosso. Tutto questo per dire che la lotta tra il quattro volte Campione del Mondo Vettel e l'astro nascente Leclerc è stata tanto sanguigna quanto emozionante per i tifosi, avendo tutti i crismi per essere ricordata nei tempi a venire. Charles, reduce da una stagione positiva ma che non ha fatto gridare al miracolo in Sauber-Ferrari nel 2018, ha prontamente sfruttato al meglio il palcoscenico ferrarista chiarendo le sue intenzioni bellicose già al via del Gp d'Australia, suonando poi la campana con forza nella notte desertica del Bahrain dove ha sparato i primi fuochi d'artificio in qualifica soffiando a Seb il record di più giovane poleman della

storia. In quell'occasione, l'allora 21enne monegasco dimostrò di non avere alcun timore reverenziale nei confronti di un asso proclamato, vedendo però sfumare il clamoroso successo per noie tecniche (combustione sul cilindro) sull'SF90. Ed è proprio a partire da questo momento che Charles, avviato verso un periodo burrascoso e ricco di insidie, ha dimostrato tutta la sua caparbia, forza d'animo e maturità facendo buon viso a cattivo gioco (pur non celando sempre il proprio malcontento e lasciando trasparire tutta la sua voglia di emergere e brillare) sino al KO nel Principato di Monaco.

In quell'occasione, mentre Charles risaliva dal fondo in virtù di una qualifica disgraziata condizionata da un errore strategico del muretto (primo dei tanti in stagione, purtroppo, per le parti coinvolte), il pupillo della famiglia Todt ha sferrato un attacco da cineteca (che avrebbe fatto ingelosire un re dei sorpassi come Juan Pablo Montoya) a una Haas in Rascasse, uno dei tanti capolavori offensivi del nostro nel 2019, prima di chiudere mestamente la corsa urtando un avversario. Realizzare sette pole position, dieci podi, 18 piazzamenti a punti su 21 GP e due vittorie alla prima stagione in rosso era tutt'altro che scontato ai nastri di partenza e non v'è dubbio che Charles abbia stupito soprattutto in qualifica, inventandosi spesso traiettorie impossibili ai più ed esibendo (anche in gara) una guida 'artistica' e incantevole coniugando estro, precisione e aggressività agonistica come solo i più grandi campioni di questo sport hanno saputo fare. Tra le quattro pole consecutive conquistate dal nostro tra Belgio e Russia (eguagliando sua maestà Michael Schumacher autore di un poker d'assi tra Italia e Malesia 2000) quella che riassume al meglio quanto detto sopra è il capolavoro dipinto a Singapore. Restare indifferenti ad un simile spettacolo non è possibile per un appassionato di motorsport. Al di là delle mere statistiche o delle imprese in pista, Leclerc è già entrato nel cuore dei tifosi ferraristi principalmente per le qualità umane. Prendiamo alcune istantanee, ad esempio: lo sguardo di Charles nei confronti di Verstappen dopo la sportellata subita a Zeltweg, che è costata al monegasco la prima vittoria in Formula Uno.

Emergono rancore, livida rabbia, voglia di rivalsa e tanto, tanto, orgoglio ferito nei panni di rappresentante della Rossa all'interno di un duello personale con il pestifero Mad Max, avversario di lunga data. Così come le parole scandite in lingua italiana da Charles, dopo l'astuta quanto discussa pole firmata a Monza nel tempio della Ferrari, avevano già acceso la polveriera poi esplosa nel tripudio rosso seguito all'impresa siglata dal nostro in gara. Leclerc a Monza infatti non ha "solo" vinto, ha trionfato, tenendo a bada i temibili rivali Mercedes (Hammertime e il prode scudiero Bottas, mica piza e fichi) su una strategia Ferrari ardita quanto azzeccata. Il Gp d'Italia 2019 ha consacrato una stella del Circus, avvolta da una festa di sport con la s mauscola. Le urla di gioia della marea rossa a fare da sfondo alle parole di Charles, visibilmente emozionato sul podio con la consapevolezza di averla "fatta grossa" emulando, per certi versi, il successo di Alonso nel 2010. Con la grossa differenza che, men-





tre Fernando all'epoca era un due volte Campione del Mondo fatto e finito, chiamato a Maranello per raddrizzare la barra, Charles quest'anno era alla seconda stagione in F1 e, teoricamente, con ancora tutto da dimostrare in un team di prima fascia. Altre istantanee che scorrono tra le nostre mani sono senza dubbio quelle della prima vittoria conquistata nel Big Circus da Leclerc a Spa, all'interno di un weekend tragico segnato dalla violenta scomparsa di Anthoine Hubert, deceduto in gara 1 della F2. Non è un mistero che molti addetti ai lavori e tifosi, già dalla notte di Sakhir, avessero inquadrato Leclerc come un talento cristallino che le ha tutte contro e proprio per questo diventa così irresistibile e le sue gesta assumono un retrogusto unico. La storia, poi, ci dirà che fortunatamente o sfortunatamente c'è molto altro nel DNA di Charles. Proseguendo con le istantanee che scorrono in pellicola balza all'occhio quel grido di rabbia e dolore emesso da Leclerc in occasione dell'errore rimediato ad Hockenheim in condizioni di bagnato, quando è finito mestamente contro le barriere (beffardamente proprio contro un cartellone pubblicitario Mercedes) mentre era in testa alla corsa. Uno sfogo, quello di Leclerc, che candida il nostro direttamente agli awards dei piloti campioni di emozioni ancor prima che in pista. Infine, non si può certo tralasciare la già citata frittata epocale (volendo essere molto gentili) in quel di Interlagos, nel penultimo Gp stagionale. Le due SF90 si toccano appena, un contatto di gara come se ne vedono tanti nelle gare di una stagione, eppure lo 'sceneggiatore occulto' ci mette ancora lo zampino: anteriore destra di Leclerc e posteriore sinistra di Vettel fuori uso, per un doppio KO che ha dell'incredibile. Entrambi i piloti arrabbiatissimi, a Interlagos si respira un clima di forte tensione, manca solo il sottofondo musicale del "Duello Finale" di Ennio Morricone. All'improvviso compaiono anche fantasmi della Turchia quando l'allora giovanissimo Vettel entrò in collisione con il compagno di squadra veterano Mark Webber. «Non è stata una stagione facile, ma sono comunque soddisfatto - commenta Leclerc ripensando al



LE VOCI FERRARISTE

CHARLES LECLERC

«Sono estremamente contento di rinnovare con la Scuderia Ferrari. La stagione appena conclusa come pilota della squadra più prestigiosa in Formula Uno è stata per me un anno da sogno. Non vedo l'ora di rendere ancora più profondo il rapporto già forte che mi lega al team dopo un 2019 intenso e ricco di emozioni. Guardo al futuro con impazienza, prontissimo a cominciare la prossima stagione».

MATTIA BINOTTO

«La decisione e il desiderio di prolungare il contratto con Charles ci sono parsi sempre più naturali gara dopo gara, nell'ottica di assicurarci la collaborazione con il nostro pilota per le prossime cinque



stagioni. Ciò a riprova dell'impegno della Scuderia e di Charles nel legare saldamente i propri nomi per il prossimo futuro. Charles fa parte della nostra famiglia già dal 2016 e siamo più che orgogliosi dei frutti che stiamo raccogliendo dalla nostra Academy. Ci fa quindi un grande piacere poter annunciare che sarà con noi per molti anni a venire e siamo impazienti di scrivere con lui nuove pagine della storia del Cavallino Rampante».

2019- Abbiamo lottato nella prima parte dell'anno, ma siamo riusciti a migliorare nella seconda metà. Ho fatto due vittorie fantastiche e a Monza è avvenuto tutto ciò che avevo sognato. Essere sul palco più alto con migliaia di fan Ferrari sotto di me è un'esperienza che non dimenticherò presto». Nemmeno gli italiani ferraristi, d'altronde, sembrano averla dimenticata, con quei cori all'indirizzo del monegasco e del Cavallino Rampante, che sembrano ancora proseguire nel Tempio della Velocità, come un'eco che non vuole mai spegnersi. Veloce, simpatico, bello, carismatico, furbo e parla pure italiano. I crismi per diventare l'uomo di punta Ferrari Charlie sembra averli tutti e il sempre più accigliato Sebastian Vettel si prepara ad un 2020 che potrebbe riservare ulteriori colpi di scena. ●

Gp Brasile



UN 2019 DAVVERO RAMPANTE

In queste immagini alcuni dei momenti top di Leclerc nella sua prima stagione con il Cavallino Rampante



È CHIARO CHE NEL TEAM ORMAI A FISSARE
L'ASTICELLA È LECLERC E NEI PRIMI GP 2020 VETTEL
DOVRÀ DARE TUTTO PER EVITARE D'ESSERE
SURCLASSATO DA CHARLES, IN CHIAVE RICONFERMA...

Rossa in fermento



IL PILOTA DI RIFERIMENTO SEMBRA CHARLES!

Dopo due vittorie, sette pole e dieci podi alla prima stagione in Rosso, è ormai Charles Leclerc a occupare il centro di gravità del team Ferrari. Anche se Seb Vettel potrà godere di tutte le opportunità per dire la sua anche dall'abitacolo

di **Alessandro Gargantini**

Il no all'ingenuo Verstappen, la chiusura davanti alle avances di Alonso, il compiacimento per le belle parole arrivate da Hamilton e la certezza che i successi futuri della Rossa saranno legati a doppio filo alle precoci qualità Leclerc. Sette pole al primo anno con la Rossa, due vittorie, tanto cuore e altrettante emozioni vere hanno lasciato il segno e fatto capire che a Maranello hanno un ragazzo dal talento cristallino su cui puntare, un giovane alliere in grado di giocarsela ad armi pari con tutti i migliori da qui al 2024. Sia con i pluri iridati Hamilton e Vettel, spesso messo in imbarazzo nella stagione appena conclusa, sia con la stella della Red Bull Verstappen, certamente il più diretto rivale di Leclerc, col quale sono state scintille sia nel kart che nelle categorie minori.

Leclerc è certamente l'uomo copertina di questo mondiale al fianco di Hamilton, visto che non era così scontato che il ragazzo del Principato al primo tentativo in un team di prima fascia riuscisse a ritrovare così rapidamente quel killer instinct che aveva fatto di lui, e soprattutto nella seconda serie, uno spietato dominatore.

Leclerc ha ripescato dal suo taschino una qualità che poi è quella che fa la differenza con gli altri piloti, la reattività che gli consente immediatamente di entrare in sintonia con la sua monoposto e dispensare decimi a tutti nel giro lanciato in qualifica. E quando un pilota riesce a partire dal vertice dello schieramento di partenza si ritaglia le maggior chances di confermare con la vittoria il primato in prova. Certamente, è saggia la decisione di Mattia Binotto di tenersi stretto questo ventiduenne che al primo anno in un top team si è rivelato il pilota più rapido del mondiale, avendo siglato il maggior numero di pole position, che non sono state trasformate in vittoria solo a causa di episodi specifici a volte imprevedibili o situazioni beffarde, come il ritiro a Sochi di Vettel che ha provocato l'ingresso della safety-car e rovesciato un verdetto favorevole al monegasco che pareva ormai incontrovertibile. Ma tanto è, Leclerc ha chiuso al quarto posto il mondiale con due soli centri all'attivo, ma riuscendo però a trasmettere all'ambiente e ai tifosi della Scuderia Ferrari emozioni pure che da tanto tempo non scorrevano nelle loro vene.

La Ferrari punti (molto) su Leclerc

Un ragazzo così, e che da pure la sensazione di avere margini di miglioramento, ha meritato certamente un'investitura a medio lungo termine e sarà nel 2020 lui, e non più Vettel, il ferrarista che fisserà l'altezza dell'asticella. In dodici mesi, si sono capovolte tra i piloti di Mattia Binotto delle gerarchie non scritte, ed ora Vettel che deve rimboccarsi le maniche e recuperare nei confronti del giovane team mate. Da troppe stagioni i tifosi della Scuderia Ferrari attendono di portare in trionfo il Vettel spietato dei tempi della Red Bull, che in Emilia è arrivato sulla scia di quattro titoli iridati, ma la sua storia con la Rossa è rimasta tristemente incompiuta, pur avendo avuto in un paio di stagioni una monoposto in grado di lottare per il titolo fino alla fine. Nei suoi

quattro anni in Ferrari il tedesco ha vinto quattordici corse, una in più rispetto allo score ottenuto in una sola stagione, nel 2013, con la Red Bull RB9.

Vettel libero da troppe pressioni tornerà grande?

Nel 2020 vedremo però un Vettel inedito, che guarderà il mondiale da una prospettiva diversa, perché non avrà più lui tutte le responsabilità addosso nel condurre la Scuderia Ferrari all'assalto del mondiale. Il trentaduenne di Heppenheim avrà molto meno da perdere. Potrà correre mentalmente più scarico, cosa che al tedesco che Sergio Marchionne definiva d'indole latina potrebbe realmente giovare. Senza pressione si commettono meno errori e, con la mente più libera, si può anche osare di più e iniziare a divertirsi fino in fondo. Questo dovrà essere il mantra di Vettel se vorrà mantenere il suo posto. Perché di questo si tratta. Vettel l'anno prossimo correrà per meritarsi la ricompensa, che non è né scontata né dovuta.

Ma come ha spiegato la scorsa settimana Mattia Binotto, il primo pilota che la Casa di Maranello valuterà per dividere il garage con Leclerc sarà proprio Vettel. E le prime corse della stagione saranno decisive, perché sarà con ogni probabilità proprio quando il mondiale sbarcherà in Europa che si tireranno le prime somme e si compiranno le scelte tra le opzioni che la Scuderia Ferrari si terrà aperte. E non è detto che non vengano esplorate anche delle strade che in questo momento potrebbero apparire inattese.

Tante le candidature alle spalle del tedesco

Seguendo il medesimo principio di prossimità, la prima alternativa a Vettel è già in casa. Giovinazzi dopo due anni in Alfa Romeo Sauber potrebbe arrivare maturo al punto giusto alla fine della prossima stagione a ritrovarsi in linea al cento per cento con i parametri del candidato ideale di Mattia Binotto. Il Team Principal della Scuderia Ferrari ha più volte ripetuto che Antonio è un pilota della Rossa in prestito, che nella seconda parte della stagione si è espresso su livelli rimarchevoli e che ora non è ancora pronto, ma tra dodici mesi potrebbe esserlo. Una soluzione trovata in casa sarebbe estremamente coerente con il ruolo di terzo pilota Ferrari di Antonio, che spesso è volentieri torna a Maranello a dare una mano al simulatore e, secondo voti raccolte, il suo contributo tecnico e la sua sensibilità nel comprendere velocemente e in maniera genuina i comportamenti della macchina quando si provano nuove soluzioni sarebbe al di sopra di ogni sospetto.

Non dimentichiamoci tra l'altro che il pugliese è legato a un contratto di medio termine con la Scuderia Ferrari, il che fa presupporre una concreta fiducia nel ventiseienne di Martina Franca. Se dovesse disputare una stagione di successo nella seconda serie, Mick Schumacher è invece candidato al posto all'Alfa Romeo Sauber scelto dalla Casa di Maranello. Accanto all'ipotesi Giovinazzi sono diversi i nomi, più o meno legittimamente circolati e che non sono stati oggetto di smentita. Oltre alle fin troppe speculazioni legate al nome di Hamilton, agli ultimi giorni è circolato il nome di Ricciardo. Per qual



LAT





che concerne l'australiano andrà valutata la reattività di un pilota che quest'anno ha come miglior risultato il quarto posto di Monza e che non è andato oltre la nona posizione con solo quattordici punti all'attivo. Daniel avrà concrete chances di rilanciarsi nella corsa ad un volante in Ferrari solo se la Renault l'anno prossimo riuscirà a riavvicinarsi ai team di prima fascia. Un altro anno nelle retrovie non farebbe certamente bene al trentenne nato a Perth. Ovviamente il Ricciardo visto in Red Bull, che aveva contribuito a far cambiar aria a Vettel, certamente farebbe comodo alla Rossa e costituirebbe una gran coppia con Leclerc. Un altro nome dell'ultimo momento è quello di

GETTY IMAGES

Sainz, ottimo sesto quest'anno, ma dal madrileno che nei primi cinque anni nella massima serie ha conquistato il primo podio nel gran premio del Brasile nella stagione appena conclusa dovranno arrivare parecchie conferme prima di poter essere associato al nome della Rossa, che male non fa comunque se si tiene aperta un'opzione anche sullo spagnolo. Altri nomi e ipotesi suggestive salteranno fuori nelle prossime settimane, ma non dimentichiamoci che in cima alla lista c'è sempre il nome di Vettel che, volenti o nolenti, insieme a Leclerc costituisce un duo dal potenziale che non è secondo a nessuno. Tornando a Vettel, la prima parte del mondiale sarà certamente cruciale. ●

POSSIBILI ALTERNATIVE

Sainz, sopra, davanti a Ricciardo, è con l'australiano uno dei piloti più nominati in chiave Ferrari futura, se il rapporto con Vettel dovesse terminare a fine 2020...



QUIETE SOLO MOMENTANEA

Mercato piloti fluido

LA FERRARI È TUTTA IN DIVENIRE. HAMILTON, VERSTAPPEN, BOTTAS
E VETTEL GLI ATTENZIONATI: IL MESE DI MAGGIO SARÀ DETERMINANTE



DUE PEDINE PREGIATE MA LEWIS È IL VERO RE

Vettel e Hamilton si guardano e ciascuno sa di essere a suo modo a una svolta nella carriera: per il primo l'avventura in Ferrari potrebbe finire, e per l'altro, non è escluso che possa prima o poi iniziare...



GETTY IMAGES

di Massimo Costa

Potrebbe accadere di tutto. Potrebbe non accadere nulla. I prossimi cinque mesi saranno fondamentali per disegnare la fisionomia della Formula 1 che verrà, quella del 2021, quella delle nuove regole.

Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Max Verstappen, Valtteri Bottas, al termine della prossima stagione vedranno i loro contratti con Mercedes, Ferrari e Red Bull, estinguersi. Carta straccia. Mentre al di fuori del paddock, c'è un signore che aspetta sulla collina eventuali chiamate: si chiama Fernando Alonso e non perde mai occasione per dirsi pronto a rientrare. Il Mondiale 2021 inizierà il 15 marzo a Melbourne, poi in rapida successione vi saranno le trasferte di Sakhir (22 marzo), Hanoi (5 aprile), Shanghai (19 aprile), Zandvoort (3 maggio) e Barcellona (10 maggio). Ecco, il mese di maggio sarà quello in cui verranno probabilmente definiti gli eventuali passaggi da un team all'altro. Mattia Binotto, team principal Ferrari, è stato il primo a rompere gli indugi affermando che per il Gran Premio di Spagna dovranno avere già una linea ben precisa sui piloti per il 2021. E dunque, a cascata, anche Mercedes e Red Bull sceglieranno a chi assegnare i propri sedili. Sarà una partita, quella tra i tre top team del Mondiale, molto delicata, segreta. Il sogno Ferrari è Hamilton che nei mesi scorsi ha anche avuto un paio di incontri, come emerso e mai smentiti, con il presidente del team italiano John Elkann. Di certo non avranno parlato della Juventus o del futuro di FCA...

Il sei volte campione del mondo ha lanciato qualche frase sibillina in queste ultime settimane mentre anche Toto Wolff, in occasione del Galà FIA di Parigi, riguardo ad Hamilton ha detto: «Deve fare ciò che ritiene opportuno per sé, a volte cambiare fa bene». Parole che sembrano una sentenza. Ma sarà vero? Oppure è soltanto un gioco delle parti messo in scena da Hamilton e Wolff per confondere i rivali della Ferrari, per destabilizzare l'ambiente e Sebastian Vettel? Certo che se il pilota inglese dovesse veramente arrivare a Maranello, sarebbe un colpo clamoroso che finirebbe per mettere in difficoltà Charles Leclerc, protagonista di un 2019 eccezionale con tanto di record di pole conquistate. Ma a determinare tutto saranno le prime sei gare della stagione 2020. Se Vettel dovesse tornare a fare il Vettel visto nel 2017 e nella prima parte del 2018, combattere e vincere contro Hamilton e Leclerc guadagnandosi i galloni di prima guida Ferrari, come potrebbero Binotto e compagnia non rinnovargli il contratto? Ma in caso contrario, un avvio stentato di Sebastian, messo in ombra da Leclerc, potrebbe generare l'idea di lasciarlo libero cominciando a lavorare sui fianchi Hamilton. E Vettel? Potrebbe ritirarsi, ma il suo orgoglio ferito nel non aver raggiunto l'obiettivo iridato con la Ferrari di certo non glielo permetterebbe, andando così a cercare rivincite altrove. Del resto, Seb compirà soltanto 33 anni il prossimo 3 luglio, un'età in cui in F1 si può dimostrare ancora tanto. Sarebbe dunque possibile uno scambio Hamilton-Vettel, col tedesco che finisce in Mercedes? Ci potrebbe stare: la Ca-

sa di Stoccarda dopo aver vinto di tutto con un pilota britannico, e con la parentesi di Nico Rosberg tedesco ma non troppo essendo cresciuto a Montecarlo, con Vettel metterebbe in campo una identità ben definita che farebbe piacere a tutta la Germania. Il punto è che Wolff ha già avuto contatti con il clan di Max Verstappen. L'olandese non potrebbe sopportare un altro anno da terzo incomodo al volante della Red Bull e considerando che in Ferrari l'amministratore delegato Louis Camilleri è stato chiarissimo («Dopo le sue dichiarazioni ad Austin in cui ci ha accusato di barare, Verstappen non potrà mai correre per noi»), la Mercedes rappresenta il naturale sbocco. Con quale compagno? Vettel e Verstappen nello stesso box non ce li vediamo, e questo porterebbe alla ennesima riconferma del tranquillo Bottas.

Un'altra possibilità per Vettel potrebbe essere rappresentata dalla Red Bull, che una volta perso Verstappen in direzione Mercedes, vedrebbe di buon occhio il ritorno del pilota con il quale ha vinto quattro mondiali in fila. Un modo anche per Vettel per chiudere il cerchio della sua carriera. Però, attenzione, i piloti sopra citati potrebbero tutti rinnovare i loro contratti. Hamilton per sempre con la Mercedes, Vettel che rimane in Ferrari o perché torna a vincere seriamente o perché si propone come pilota di esperienza e di aiuto a Leclerc, Verstappen fedele alla Red Bull, la quale magari sarà pronta per offrirgli una vettura in grado di conquistare il mondiale. Tra tutti, balla Bottas, pedina che potrebbe pur sempre piacere alla Red Bull o anche alla Ferrari benché non sia mai stato nominato.

Lo invece sono stati Antonio Giovinazzi e Carlos Sainz. Binotto non ha fatto mistero che in caso di rottura con Vettel e se contemporaneamente Hamilton dovesse rimanere alla Mercedes, il pilota italiano potrebbe andare ad affiancare Leclerc, benché servirebbe un consistente passo in avanti nel 2020 con l'Alfa Romeo per dimostrare qualcosa di più di quanto evidenziato nel 2019. Bello e pronto invece, appare Sainz, uno dei piloti più concreti della seconda fascia, capace di portare punti pesantissimi alla McLaren e prima ancora alla Renault e alla Toro Rosso.

Lo spagnolo potrebbe essere il perfetto compagno di squadra per Leclerc. Poi, c'è Alonso. Che continua a sperare di poter far parte di uno dei tre top team, ma tutti e tre nelle persone di Binotto, Wolff e Horner, hanno già ampiamente dichiarato che uno come il Fernando proprio non lo vogliono, perché divisivo e destabilizzante per la squadra. Magari, uno come Alonso potrebbe tornare a far comodo alla McLaren, in ascesa, o alla Renault.

Detto ciò, attenzione ai giovani come Alexander Albon e Lando Norris, che se dovessero avere un inizio di 2020 strepitoso, potrebbero andare a mischiare le carte, per non parlare della "vecchia" volpe Daniel Ricciardo. L'australiano quest'anno si è perso nella palude della Renault, ma il suo talento è rimasto intatto e di certo è una pedina che non va dimenticata e state certi che non mancherà di bussare a qualche porta importante. ●

Stroll in chiave Aston Martin

L'UOMO D'AFFARI PAPÀ DI LANCE STA CERCANDO SPAZIO NELLA GLORIOSA CASA INGLESE PER AGGANCIARLA AL SUO TEAM IN F.1, NON SOLO DA SPONSOR

di Massimo Costa

Lawrence Stroll guarda avanti. Dall'agosto del 2018 nuovo proprietario del team Racing Point, ex Force India, che ha rilevato da Vijay Malya grazie ad una cordata di ricchi imprenditori del mondo degli affari più disparati, Stroll ha capito ben presto che per mantenere in vita una squadra di Formula 1 è necessario avere alle spalle un costruttore di auto, un nome importante, che possa consentire progetti a lungo termine. E' quello che è accaduto con la Sauber, rinominata Alfa Romeo benché il marchio italiano sia presente soltanto come sponsor e non come partner tecnico. Dunque, Stroll ha individuato nella Aston Martin il possibile aggancio per la sua squadra. Come? Il primo passo lo farebbe lui, entrando nell'azionariato del mitico costruttore britannico, che non se la passa molto bene dal punto di vista economico. Già la scorsa estate era stata presa in considerazione l'opzione di effettuare una offerta pubblica di acquisto per via delle perdite registrate e il calo riscontrato alla Borsa di Londra anche se il lancio recente del SUV DBX starebbe dando positivi risultati nelle vendite. Stroll porterebbe finanze fresche che farebbero molto comodo ad Aston Martin e la cosa è stata presa seriamente tanto che è stato diramato un comunicato stampa con le seguenti affermazioni: "La compagnia sta valutando i suoi requisiti economici e varie opzioni di finanziamento. È inoltre impegnata in discussioni preliminari con potenziali investitori che potrebbero richiedere, oppure no, interventi

IN F1 PRECEDENTI ORMAI ANTICHI

Nell'altra pagina, in alto, Lawrence Stroll, uomo d'affari che sta facendo di tutto per coinvolgere il marchio Aston Martin in F1, dove la casa inglese manca dalla stagione Iridata 1959 quando corse con Roy Salvadori e Carroll Shelby, col modello Dbr4

in capitale proprio". La Aston Martin ha un cuore italiano essendo per un terzo controllata dal fondo Investindustrial che appartiene ad Andrea Bonomi, imprenditore molto attivo nel mondo della finanza e che di recente ha inserito nel suo vasto portafoglio anche il costruttore di auto sportive inglesi Morgan. Il Financial Times, quotidiano britannico molto coinvolto nelle operazioni della City, ha confermato le intenzioni di Stroll senior. Se l'imprenditore canadese dovesse riuscire a entrare a far parte dell'azionariato Aston Martin, vi sarebbe il coinvolgimento della Casa automobilistica (nota anche per essere la preferita da... James Bond) col proprio team di F.1 non solo come sponsor. Aston Martin andrebbe a rimpiazzare il nome Racing Point e si potrebbe addirittura ipotizzare di vedere le monoposto con la livrea ver-



SUTTON-IMAGES.COM

MARTIN



LAT

de aziendale. Come del resto fece la Jaguar qualche anno fa quando entrò con poco successo in Formula 1. Attualmente, le vetture Racing Point sono legate alla Mercedes che ne fornisce i motori e la Casa di Stoccarda vedrebbe di buon occhio l'ingresso della Aston

Martin nel Mondiale, essendo suoi i propulsori V8 che equipaggiano le vetture Vantage e DB11. Ma non solo: Mercedes infatti ha il 4,3 per cento delle azioni di Aston Martin da ormai sette anni. Tutto si incastra perfettamente, ma qualche ostacolo ci potrebbe essere. Attualmente, Aston Martin è legata alla Red Bull non solo come sponsor delle monoposto di Max Verstappen ed Alexander Albon, ma anche per una partnership tecnica importante che ha portato alla nascita della hypercar Valkyrie che dovrebbe partecipare al prossimo campionato WEC, 2020-2021. Sarà quindi indispensabile mettere in campo gli avvocati per approfondire i termini del contratto in essere tra Aston Martin e Red Bull.

Di certo, per Liberty Media, avere nel Mondiale un altro nome che ha fatto la storia delle auto sarebbe estremamente positivo. Con Ferrari, Mercedes, Renault, Alfa Romeo e Honda presente come motorista, l'aggiunta di una squadra chiamata Aston Martin conferirebbe ulteriore prestigio al marchio Formula Uno.

Tra l'altro, nella storia della categoria, il costruttore britannico appare nelle statistiche avendo partecipato con la DBR4/250 schierata dal team David Brown ai Gran Premi di Olanda, Gran Bretagna, Portogallo e Italia del 1959 con i piloti Carroll Shelby e Roy Salvadori mentre nel 1960 vi è stata una sola apparizione nel GP di Gran Bretagna con Maurice Trintignant e Roy Salvadori. Miglior risultato? Due sestimi posti nel 1959 con Salvadori ad Aintree e Monsanto. ●



Combattiamo il digiuno più brutto e odioso!



DA QUASI 67 ANNI UN PILOTA ITALIANO NON VINCE UN MONDIALE DI F1. È QUESTA L'ASTINENZA PIÙ TERRIBILE DI TUTTO LO SPORT ITALIANO, MA NESSUNO NE PARLA MAI. EPPURE, PER FORTUNA, I SEGNALI INCORAGGIANTINI NON MANCANO. E, OLTRE ALLE SPERANZE DI OGGI TARGATE GIOVINAZZI E ALFA ROMEO, BUSSANO ALLE PORTE I TALENTI DI MINÌ, ANTONELLI E TRAVISANUTTO

Certe volte gli sportivi italiani non li capisco. Perché non sanno percepire - o, peggio ancora, percepiscono ma fondamentalmente nella stragrande maggioranza dei casi non gliene frega niente -, la portata sferzante di certe situazioni che rappresentano degli odiosi drammi sportivi belli e buoni.

E mi si passi il termine perché il concetto di dramma e quello di sport andrebbero filosoficamente disgiunti, visto che nella vita i drammi veri son poi altri, ma qui si fa tanto per dire e ragionare e la terminologia va presa, appunto, mai alla lettera e sapendo non a caso sdrammatizzare, ma senza rinunciare al gusto dell'invettiva asettica e spietata.

In altre parole, leggo e sento dire a ogni pie' sospinto che è terribile pensare alla Ferrari non più vincente nel mondiale Piloti dal 2007 oppure al fatto che la Rossa dal 1965 non trionfa alla 24 Ore di Le Mans ovvero che è dal 1992 che una Casa italiana, nel frangente la Lancia, non fa suo il mondiale Costruttori nel Wrc.

In questi casi, fatto salvo il discorso F1, che è ben più complesso, il problema non è tanto che la Rossa non vince a Le Mans o la Lancia è a secco nei rally,

ITALIA ANCORA IN GRIGLIA

La conferma di Giovinazzi all'Alfa Romeo Racing è una bella notizia per il movimento tricolore che così mantiene un posto sulla griglia della F1

quanto piuttosto, ben più minimalisticamente, secca assai l'idea che forse non vedremo mai più nella nostra vita il Cavallino iscritto alla Sarthe con una macchina per vincere l'assoluta, né un marchio italiano in lizza nel mondiale rally con obiettivi davvero ambiziosi.

No, no, il problema è ben altro. Siamo per festeggiare i 70 anni esatti dalla nascita del mondiale di F1 e, parliamoci chiaro, è dal 1953 col compianto Ciccio Ascari che un pilota italiano non vince il mondiale. Quasi 67 anni di digiuno. In altri termini, è questa l'astinenza più dolorosa, sofferta e umiliante in tutta la storia dello sport italiano a livello mondiale.

Un argomento del genere dovrebbe meritare convegni, levate di scudi, piazzate stile sardine, girotondi, forconi e giacchetti gialli, ma che dico, lucchetti al Ponte Milvio, e invece, vai e senti, mi sa che non frega un cavolo di niente a nessuno ed è un vero peccato.

Anche perché noi italiani, a livello di blasone dei piloti, stiamo all'automobilismo da corsa così come l'Uruguay sta alla storia del calcio. All'inizio contava molto, tanto, quasi tutto e poi, progressiva-

no

mente ha finito per rappresentare il due di coppe quando briscola è bastoni, pur con qualche segnale di interessante ma non decisiva e capovolgente vitalità.

Tornando proprio all'alba della F.1, l'Italia, pur rimessa catastroficamente dal secondo conflitto mondiale, a livello di pilotaggio era il Brasile dell'automobilismo. La culla dei talenti e del bel gioco. Il bel saper correre tale e quale al futebol bailado.

Se avevamo detto la nostra all'alba dell'automobilismo pionieristico, coi Nazzaro e i Bordino, ai quali erano succeduti gli esponenti nobili del clan Alfa Romeo tipo Antonio Ascari e Giuseppe Campari l'era eroica era stata in gran parte occupata dalle prodezze di campioni quali Nuvolari, Varzi e Fagioli, i quali non a caso, a turno, erano stati ingaggiati rispettivamente - con tanto di dispensa e autorizzazione politico-statale di stampo fascista -, dalle grandissime potenze automobilistiche tedesche, vale a dire Auto Union e Mercedes nella Golden Age dei Grand Prix Anni '30.

Addirittura Nivola, alla soglia dei 50 anni d'età, aveva strappato all'Auto Union un contratto di un milione di lire, quando il sogno per un italiano medio era averne mille dalla mamma per andarsene in America.

Voglio dire che dopo i primi cinquant'anni del secolo eravamo considerati a torto o a ragione - ma diciamo pure a ragione perché i dati e gli albi d'oro parlano chiaro -, non solo un paese di santi, poeti e navigatori, ma pure di costruttori e soprattutto di corridori macchine da corsa. Quanto ad ardimento, spericolatezza, cuore oltre l'ostacolo e bravura allo stato puro, ben pochi potevano tener dietro a uno dei nostri. Al di là della facile retorica, la presenza di Case quali l'Alfa Romeo, la Maserati e la Ferrari per dirne tre su

tutte, a inizio Anni '50 rappresentava una garanzia assoluta di opportunità, competitività, appoggi e continuità delle chance ai massimi livelli.

Ma dagli Anni '60 in poi tutto cambia, perché la Ferrari resta sola o quasi a fare da portabandiera nei Gran Premi e le pressioni e le ragioni di realpolitik fanno sì che il Cavallino Rampante si trovi nella situazione e nelle condizioni di fornire sempre meno possibilità ai piloti tricolori, fino a che il rubinetto si chiude quasi del tutto.

Da Merzario ad Alboreto ci sono più di dieci anni di vuoto, anche se in mezzo si situano gli approcci sottotraccia, timidi e poco fortunati di piloti quali Patrese, Cheever - americano ma di Roma, no? - Giacomelli, De Angelis, De Cesaris e Alboreto, per tacere più tardi di Nannini, a dimostrare che il Cavallino Rampante resta fabbrica di meravigliosi bolidi ama anche, all'occorrenza, di duraturi ed essenziali rimpianti per chi, per fin troppo tempo, su di essa ha sperato e invano.

Insomma, i decenni passano e noi italiani in Formula 1 non vinciamo più un cavolo né ragionevolmente all'orizzonte appaiono possibilità concrete e reali a breve, per il nostri piloti.

Anzi già è tanto - oltre che bellissimo - prendere atto che Antonio Giovinazzi godrà di una salutare e tutto sommato strameritata riconferma in chiave 2020 in seno all'Alfa Romeo. Visto che la presenza del ragazzo di Martina Franca è segnale, realtà e anche, in proiezione, un inno a non smettere di provare a rinverdire una tradizione che da decenni grida vendetta.

D'altronde la Ferrari dell'era Schumi fu quella che agli italiani garantì il posto fisso in squadra solo da tester - che è come nel calcio fare il terzo portiere di una squadra: cioè non giochi mai e, se per una volta lo fai, sei così arrugginito e desueto all'ambiente corsa, che rendi al 40% delle possibilità - con lo stesso Michael talmente scaltro e furbo da preferire d'aver sulla seconda Ferrari un candidato a fare la figura di secondo piano - vedi Irvine, Barrichello e Massa, nell'ordine -, e non certo un italianissimo talento sostenuto, infuocato, invitato e incitato dai giornalisti e dall'opinione pubblica a ottenere il massimo, rendendo sol per questo il team un ingestibile alveare, ecco.

Quanto alla Ferrari del dopo Schumi, altro che dare chance di vincere ai piloti italiani: già è tanto se ci riesce per se stessa, ingaggiando di volta in volta i campioni più titolati, salvo poi mezzo pentirsi. Insomma, di trippa per gatti ce n'è davvero poca, anche se a ben guardare dalla serata dei caschi d'oro di Autosprint - e soprattutto dai risultati delle recenti stagioni del kart - arrivano finalmente segnali che rappresentano le vere, stimolanti ed entusiasmanti novità in chiave tricolore futura.

Nicolas Todt è uno che parla poco, ama non sbilanciarsi per niente e, soprattutto, evita come la peste dichiarazioni affrettate ed esagerate. Ebbene, proprio Nicolas sul palco dei

Caschi, da grande esperto non solo d'automobilismo ma anche di kart, da socio della Birel, oltre che da manager scopri-talenti, ha detto chiaramente che non sarebbe stupido di vedere nel futuro a medio termine addirittura sui massimi palcoscenici dell'automobilismo i tre ragazzi/prodigio italiani che si stanno facendo grande onore in kart, ovvero Gabriele Mini, Kimi Antonelli e Lorenzo Trivisanutto. Ecco, unita alla conferma di Bon Giovi Giovinazzi in F.1 in Alfa, questa è la notizia vera.

Insomma, c'è un grande problema, un digiuno devastante da più di mezzo secolo per gli italiani dello sport del motore, ma sono pronte soluzioni piccole e grandi, immediate e soprattutto in prospettiva. E un consiglio: non preoccupatevi troppo di quello che fa la nazionale di calcio ai mondiali o agli europei ovvero la Juve in Champions: la lacuna dei talenti italiani nel mondiale di F.1 è ben più dolorosa, allarmante e insopportabile, tanto da richiedere appoggio, mobilitazione emotiva e consapevolezza storica per far leva su una realtà che va cambiata in meglio, prima possibile. Sperando che l'astinenza dai trionfi tricolori nel mondiale di F.1 abbia ormai i minuti, gli anni ovvero, ehm, i secoli contati. ●

”

**OLTRE ALLA
CONFERMA
DI GIOVINAZZI,
LA CRESCITA
IN KART DI MINI,
ANTONELLI E
TRIVISANUTTO
È LA VERA
NOTIZIA**

”

**È DAL 1953
CON ASCARI
CHE UN PILOTA
ITALIANO NON
VINCE IL TITOLO
N F.1. E QUESTA
L'ASTINENZA
PIÙ DOLOROSA,
SOFFERTA
E UMILIANTE
IN TUTTA LA
STORIA DELLO
SPORT ITALIANO**

SUTTON-IMAGES.COM



Red Bull

terza scomoda

La stagione 2019, nonostante sia stata caratterizzata dal dominio della Mercedes, soprattutto nella prima parte, è stata forse più di altre interessante per il chiaro moltiplicarsi dei rivali in grado di rivaleggiare con le monoposto di Brackley. Non ci riferiamo, infatti, solo alla Ferrari, che da subito per problemi intrinseci al progetto della SF90, mai del tutto risolti seppur drasticamente ridimensionati, ha abdicato al ruolo di avversaria numero uno della W10. Anche Red Bull, inizialmente, ad onor del vero sembrava piuttosto distante dalle prestazioni della Mercedes. In realtà è corretto ricordare, però, che i test invernali al Montmelò avessero già mostrato una buona "stoffa" del binomio telaio - PU Honda. Nella parte centrale della stagione, esattamente a partire dal GP d'Austria, tre gare in sequenza hanno posto all'attenzione dei rivali prove assolutamente tangibili della competitività della Red Bull.

La vittoria, sul tracciato di casa, al Red Bull Ring, seguita dal podio di Silverstone e la vittoria ad Hockenheim, sono state ottenute grazie ad un programma di sviluppo puntuale, che ha in parte modificato l'indirizzo iniziale del progetto di Newey. Vero è che in Austria il tracciato si adattasse al suo dna, a metà tra i concetti Mercedes e Ferrari. La RB 15, infatti, pur essendo uno sviluppo della RB14, con un angolo di rake (assetto picchiato) elevato come impostazione base, includeva elementi ispirati ai due team rivali, per incrementare da un lato, anche se in modo meno efficace, l'efficienza in rettilineo, (Ferrari) e per massimizzare il carico aerodinamico nelle curve medio-veloci (Mercedes).

A tutti gli effetti, rappresentava la perfetta com-

NEL 2020, NON RIVESTIRÀ SOLTANTO IL RUOLO DI OUTSIDER NEL DUELLO MERCEDES-FERRARI. SCOPRIAMO PERCHÉ

RB15 ALTRO PASSO

IL SUO PASSO DI CIRCA 3625 MM È SENZA DUBBIO INFERIORE A QUELLO DI MERCEDES E FERRARI. CIÒ NONOSTANTE, GRAZIE ALL'AERODINAMICA, MA ANCHE AL LAVORO DELLE SOSPENSIONI, LA RB15 È STATA CARATTERIZZATA DA UN ECCELLENTE BILANCIAMENTO, IN TUTTA LA STAGIONE

binazione dei due fattori, grazie anche ad una sospensione anteriore che, con quella posteriore, garantiva un equilibrio ideale, ma soprattutto un elevato grip agli pneumatici. In occasione del Gp di Monaco, è stato interessante individuare una versione di musetto privo della presa di alimentazione della S-duct mantenuta nelle due gare successive. Si trattava di una soluzione che gli aerodinamici di Milton Keynes ritenevano utile per gestire il flusso d'aria nella sezione inferiore anteriore della vettura, in Canada e Francia, in funzione dei lunghi rettilinei. Per contro, dall'Austria in poi, con una diversa configurazione di ala e diffusore, i tecnici di Milton Keynes hanno preferito la configurazione originaria. Ciò ha indicato chiaramente, quanto non fosse quella singola modifica ad aver determinato le prestazioni mostrate nelle gare precedenti. Il Red Bull Ring, infatti, è una pista stop and go, in cui la power unit gioca un ruolo rilevante, come Silverstone. La seconda evoluzione del propulsore Honda rispose alla perfezione alle esigenze dei due circuiti. Evidente, come la PU Honda, non risentisse delle elevate temperature ambientali registrate in Austria e ad Hockenheim (nelle prove), non richiedendo l'aggiunta di prese d'aria sulla carrozzeria, e soprattutto un retrotreno più aperto.

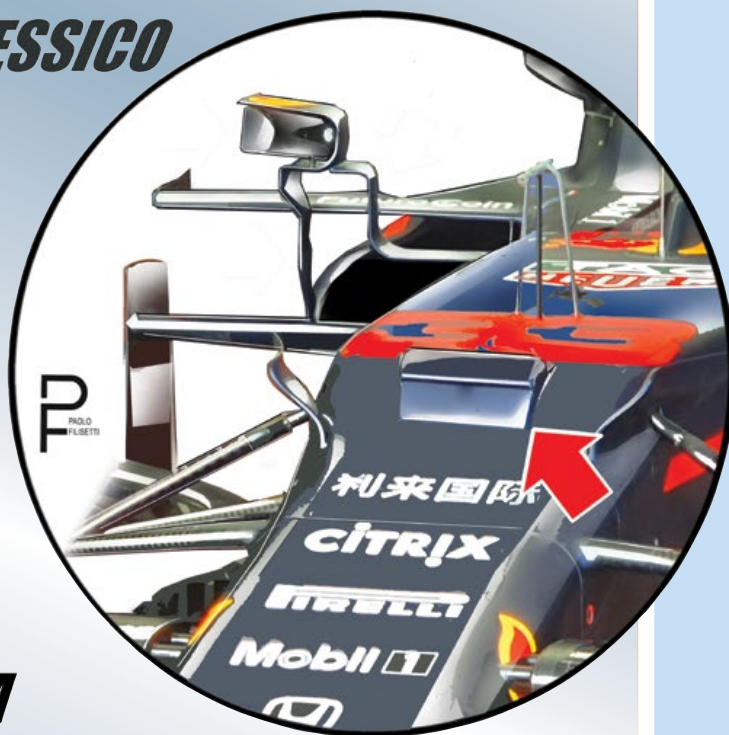
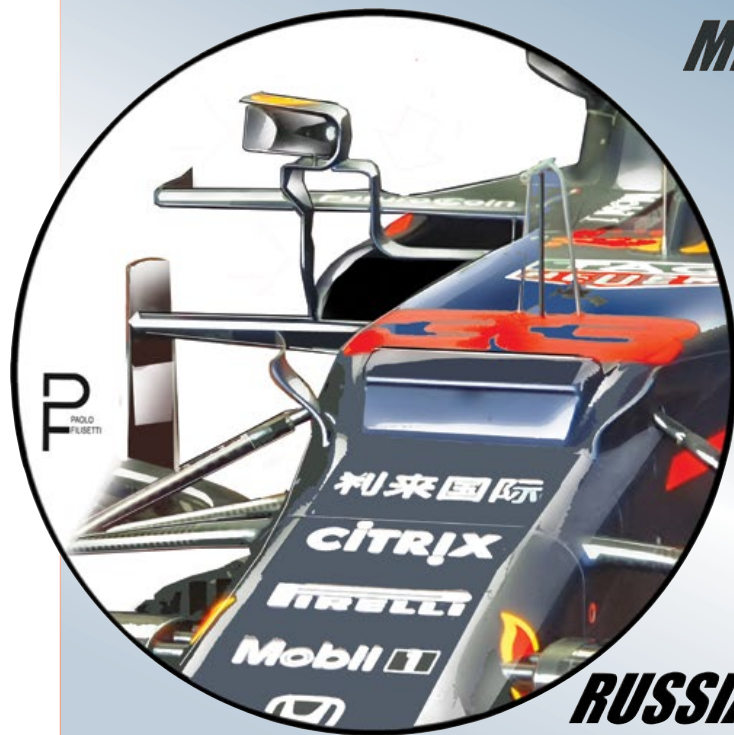
Di fatto, l'aerodinamica, estremamente pulita, caratteristica della RB15, non ha quasi mai costituito un problema per l'affidabilità, non richiedendo interventi correttivi, ad eccezione del Messico



CONFRONTO PRESA ALIMENTAZIONE S-DUCT

SE DA MONACO SINO AL GP DI FRANCIA È STATA ADOTTATA UNA VERSIONE DI MUSETTO PRIVA DELLA PRESA DI ALIMENTAZIONE DELLA S-DUCT, A SUZUKA È STATA PROVATA UNA VERSIONE CON UNO SFOGO SUPERIORE RIDOTTO, POI UTILIZZATA IN GARA IN MESSICO, VARIANDO LA ZONA DI BASSA PRESSIONE ANTERIORE.

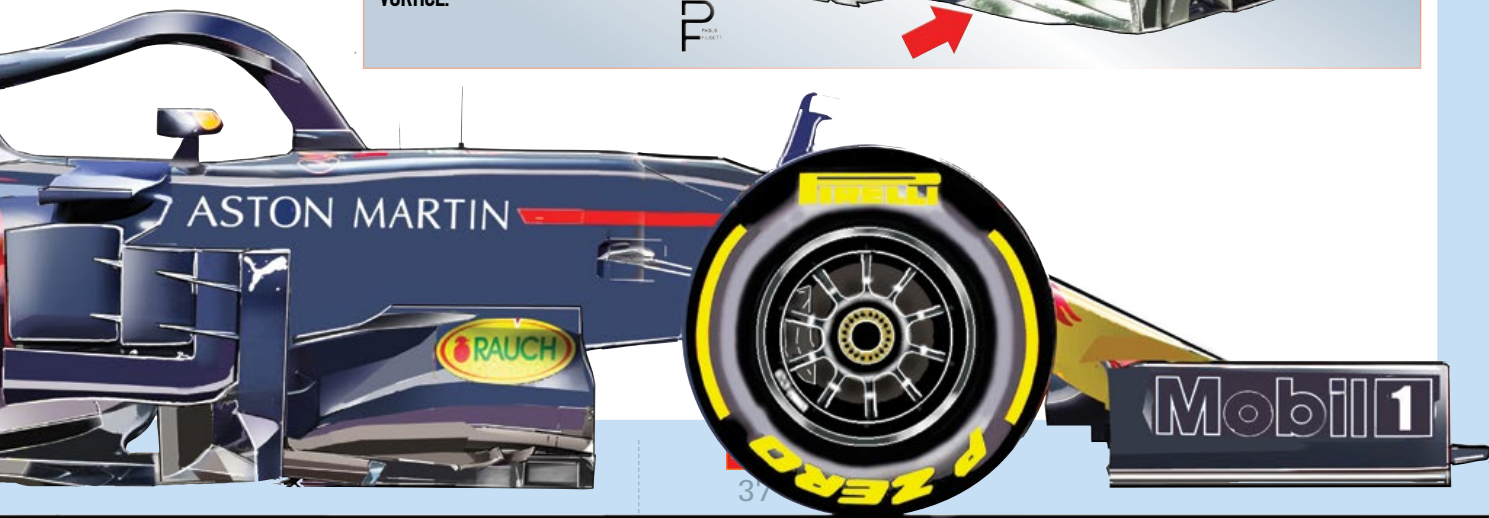
MESSICO



RUSSIA

BARGE BOARDS PER IL GP DI SPAGNA

IN SPAGNA I DEVIATORI DI FLUSSO HANNO SUBITO UNO SVILUPPO MASSICCIO COME PARTE DEL PRIMO PACCHETTO EVOLUTIVO DELLA RB15. L'AMPIO BOOMERANG SUPERIORE SOVRASTA UN SECONDO ELEMENTO. RIVISTE LE SCIMITARRE INFERIORI DOTATE DI MULTIPLI GENERATORI DI VORTICE.



GENERATORI DI VORTICI A SILVERSTONE

A SILVERSTONE, SONO STATI INTRODOTTI QUATTRO GENERATORI DI VORTICI SUL MARCIAPIEDE LATERALE DEL FONDO, PER INCREMENTARE L'EFFICACIA DELLE MINIGONNE PNEUMATICHE PRODOTTE ATTRAVERSO LE SOFFIATURE LONGITUDINALI.



← a causa dell'elevata rarefazione dell'aria in quota. In aggiunta, sin dalla Spec 2 ha mostrato di non essere inferiore ai propulsori rivali a livello di accelerazione, culminando poi nel finale di stagione in un netto sorpasso in quest'ambito, sdi Mercedes e Ferrari. La power unit giapponese, in opposizione agli scetticismi della vigilia, ha nei fatti, costituito la maggiore sorpresa, sotto il profilo tecnico dell'intero campionato. Non è stata impressionate solo la qualità del del motore endotermico, ma anche l'efficienza della parte ibrida a livello di ricarica della batteria. Ci pare quindi corretto considerarla il vero cuore pulsante della RB15, a cui ha permesso il mantenimento di una configurazione aerodinamica in grado di produrre un elevatissimo carico verticale, e solo in rare circostanze si è dimostrata (analogamente a Mercedes) eccessivamente draggy (elevata resistenza all'avanzamento). In realtà nella seconda parte dell'anno la RB15 è parsa la monoposto più efficiente sullo schieramento. La serie di sviluppi introdotti dal GP di Spagna, ai barge boards, seguiti dalle alette sopra il telaio per generare down wash in Canada, e nuovi retrovisori in Francia, sono stati affinamenti dell'equilibrio aerodina-

ALA ANTERIORE OUT WASH

A INTERLAGOS È STATA PROVATA DA VERSTAPPEN. UNA NUOVA CONFIGURAZIONE DI ALA ANTERIORE. COME NEL CASO DELLA HAAS, SI ISPIRA FORTEMENTE AL CONCETTO OUT WASH CARATTERISTICO DELLA FERRARI. DA NOTARE L'INCLINAZIONE VERSO L'ESTERNO DEI FLAP, L'ACCENTUATA SINUOSITÀ E INCREMENTO DELL'ALTEZZA DA TERRA DELLA SEZIONE PIÙ VICINA ALLE PARATIE, DEL PROFILO PRINCIPALE COME SULLA FERRARI.

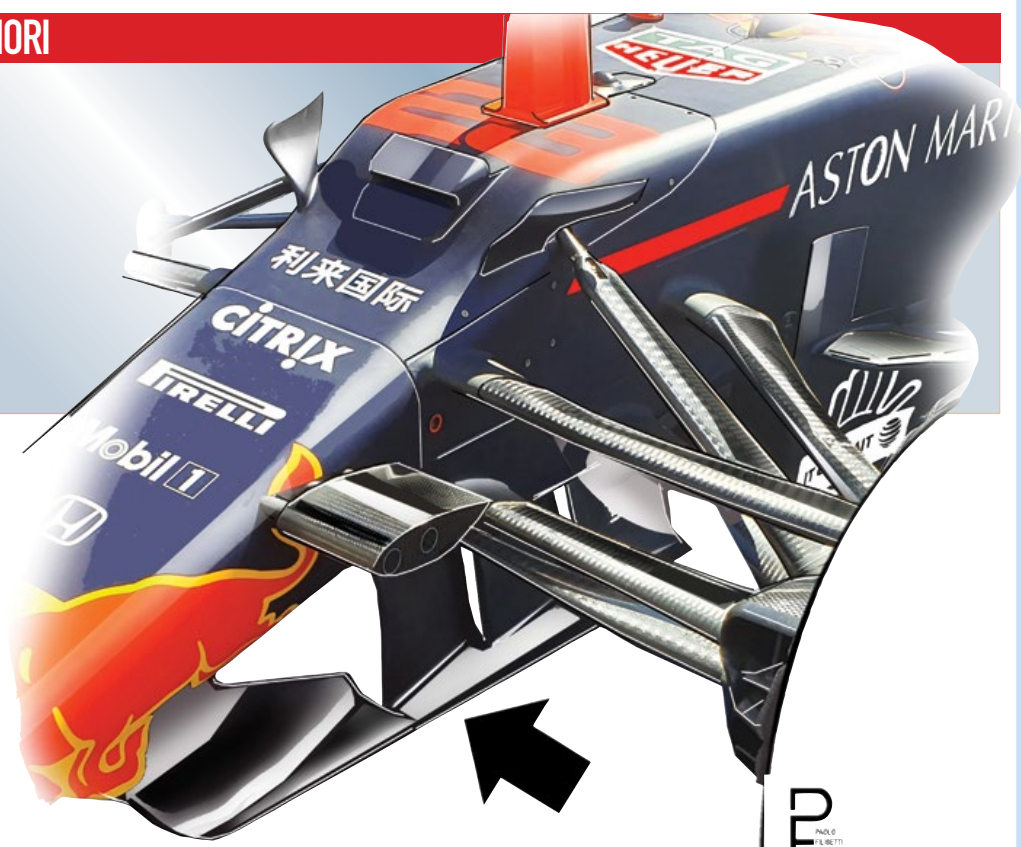
mico già ottimo da inizio anno. A Silverstone, un aggiornamento al fondo dotandolo di quattro generatori di vortici ha migliorato l'effetto sigillo delle soffiature longitudinali e trasversali. Sul tracciato inglese la RB15 era parsa molto precisa e rapida nei cambi di direzione delle curve Maggotts, Beckett's e Chapel; bilanciata nel primo e terzo settore ad Hockenheim. Dopo l'estate, se le ottime prestazioni di Singapore e Sochi non avevano sorpreso, essendo tracciati che mettevano in risalto le sue caratteristiche, la RB15 ha, però, colpito decisamente per i risultati ottenuti ad Austin e in Brasile. Proprio nel bel mezzo delle polemiche che avevano visto la power unit Ferrari al centro dell'attenzione mediatica, a causa di richieste di chiarimenti alla FIA che provenivano esattamente dall'ufficio tecnico del team di Horner, la RB15, sfruttava l'ultima specifica del propulsore Honda, con sorpassi ai rivali non ascrivibili all'effetto del DRS. I test, in chiave 2020, hanno poi messo in risalto come la direzione progettuale della RB16 sarà tendenzialmente convergente con quella dei rivali.

Nel 2019 la filosofia, out wash non è stata sposata da Red Bull e Mercedes, seppur un'esplorazione del principio che ha caratterizzato la Ferrari, sia stata portata avanti da entrambe le squadre. Le regole per il prossimo anno, come noto, resteranno immutate, consentendo ai team di focalizzarsi esclusivamente nel miglioramento di quelle aree, che quest'anno hanno rappresentato dei vulnus nei rispettivi progetti. La Red Bull, ci pare in tal senso, paradossalmente in condizioni migliori rispetto al team campione del mondo. La RB16, infatti, dovrà modificare l'impostazione propria della sua progenitrice, in modo forse meno deciso rispetto alla W11. Il mantenimento dei pneumatici con costruzioni 2019, inizialmente mal digeriti dalla RB15, proprio per le mappe aerodinamiche che la caratterizzavano, potrebbe ora, invece, essere il punto di partenza, per quel decisivo affinamento che la vettura aveva mostrato da Suzuka in poi, con una diversa gestione dei flussi passanti sotto il muso. Se lo status quo tecnico poteva indurre molti a ritenere il 2020 un puro anno di transizione in attesa del 2021, ci pare opportuno, sostenere la tesi opposta. La prossima stagione, infatti, vedrà Red Bull, Mercedes e Ferrari, molto vicine tra loro, e l'ordine in cui sono state qui citate, potrebbe non essere casuale... ●



TURNING VANES ANTERIORI

SONO STATI MODIFICATI PIÙ VOLTE. INTERESSANTE NOTARE COME L'ULTIMA EVOLUZIONE DEI TURNING VANES SOTTO MUSETTO E TELAIO, CONTESTUALMENTE ALLA RIDOTTA PRESA D'ARIA IN USCITA DELLA S-DUCT, PERFETTAMENTE RACCORDATI TRA LORO NELLA PORZIONE INFERIORE ORIZZONTALE, DI FATTO SEGUANO I PRINCIPI CHE HANNO ISPIRATO IL "CAPE" DELLA MERCEDES.

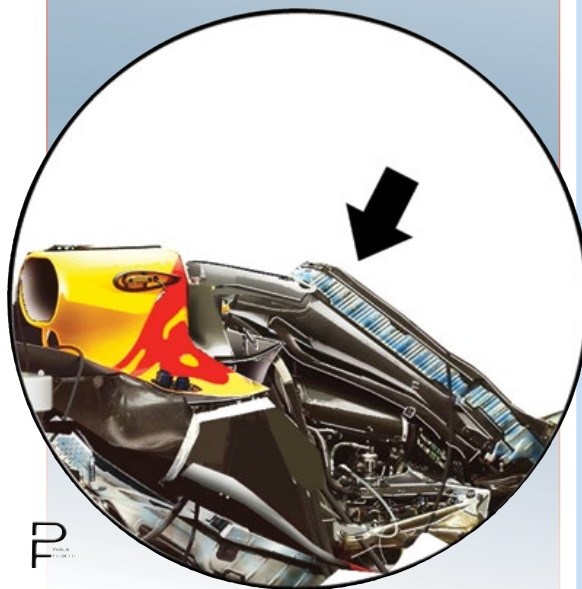


ORECCHIE AI LATI DELLA S-DUCT

INTERESSANTE LA COMPARSA DI PICCOLI PROFILI RICURVI, CHE RICORDANO QUELLI INTRODOTTI SULL'ALFA ROMEO (VEDI DISEGNO) DA INIZIO STAGIONE, CON LA FUNZIONE DI DEVIARE VERSO IL BASSO I FILETTI FLUIDI IN USCITA DALL'ALA ANTERIORE. IN QUESTO MODO È MIGLIORATA LA QUALITÀ DEL FLUSSO D'ARIA IN ENTRATA NELLE FIANCATE E SONO STATE RIDOTTE LE TURBOLENZE GENERATE DALL'HALO.



DETTAGLIO POWER UNIT HONDA



LA POWER UNIT HONDA RA6-19H, HA MOTORIZZATO PER LA PRIMA VOLTA QUEST'ANNO LA RED BULL. È UNA EVOLUZIONE PROFONDA DELL'UNITÀ 18H, CHE AVEVA EQUIPAGGIATO LA TORO ROSSO NEL 2018. MOLTO INTERESSANTE IL POSIZIONAMENTO SOPRA L'AIRSCOPE DEI RADIATORI DELL'ERS, ALIMENTATI DAL FLUSSO D'ARIA PASSANTE ATTRAVERSO IL CONDOTTO. PIÙ IN BASSO IL RADIATORE DEL CAMBIO. QUESTA CONFIGURAZIONE HA CONSENTITO UN BALZO IN AVANTI NOTEVOLE SOTTO IL PROFILO DELL'AFFIDABILITÀ RISPETTO ALL'UNITÀ 2018.

CUORE DA CORSA



Over the Rainbow

MAI UNO SPONSOR IN F.1 HA LASCIATO TRACCIA COSÌ VISIBILE, A FRONTE DI UNA PRESENZA TANTO FUGGEVOLE. SOLO UNA MANCIATA DI APPARIZIONI CONCENTRATA TRA IL 1979 E IL 1981, CON SURER SU ENSIGN, LE RAM-WILLIAMS PIÙ DALY SU MARCH. COSÌ IL MARCHIO DALLA COLORAZIONE IRIDATA È DIVENTATO OGGETTO DI CULTO PER MODELLISTI E AMANTI DELLE SLOT, OLTRE CHE PER GLI IDEALISTI DEI GP IN CHIAVE MINIMAL & PERDUTAMENTE VINTAGE...

di **Mario Donnini**

Esistono simboli iconici, marchi indelebili, metafore di un'epoca che in fondo non hanno niente a che vedere col concetto di sostanza, vittoria, prestazione tecnica o prodezza agonistica. Molto più semplicemente, a volte basta un nome, un colore, uno sbaffo brandizzato a far tornare memoria e istinto a paradisi perduti, facendo scorrere endorfine e regalando piaceri dimenticati e resilienti. Di più. La memoria stessa è come il mare e può restituire, anche dopo anni, brandelli e rottami, come scrive Roberto Recchioni sul numero 400 di Dylan Dog. Morale della favola, girando, chiacchierando, leggiucchiando e chattando con appassionati dei Gp Anni '70 e '80, amanti del vintage racing e cultori delle slot car, gira gira, finisce prima o poi col saltare fuori puntuale il fantomatico marchio dei Rainbow Jeans, che, a ben guardare, nella Formula Uno balla fondamentalmente solo per cinque Gran Premi in tutto, tingendo fiancate e abitacoli senza troppa gloria, ossia gli ultimi due delle stagioni 1979 e 1980 più Canada 1981.

SUTTON-IMAGES.COM

Il fascino dell'arcobaleno

Sostanzialmente la ragione di questa fascinazione resta puramente estetica o poco più. La verità è che le monoposto d'allora fasciate nella colorazione pervasiva dell'arcobaleno dei Rainbow Jeans erano, sono e restano bellissime, a vederle.

Per esempio la Ensign 179 di Marc Surer, schierata senza successo alcuno nel Gp del Canada 1979 a Montreal (non qualificata) e nel Gp Usa East a Watkins Glen (ritirata al 32esimo giro, col motore rotto) solo a guardarla risulta deliziosamente superba.

Stesso discorso per le Williams Fw07 schierate dalla Ram per Geoff Lees a Watkins Glen 1980 e per Kevin Cogan a Montreal, per il Gp del Canada, che per la griffe dell'abbigliamento è la gara di casa. Tanto che tornerà in scena una tantum anche nell'edizione 1981 del Gp del Canada, sulle fiancate della March 811 di Derek Daly, schierata anche in questo caso dall'equipe Ram di John McDonald, ottenendo un valido ottavo posto finale.



IMPATTO VISIVO FORTE E PIACEVOLE. RAINBOW JEANS RESTA UN MARCHIO CHE NOSTALGICAMENTE RIPORTA AL CIRCUS DEGLI ANNI D'ORO DELLE KIT-CAR E DEL COSWORTH DFV. QUANDO, PER UNA MANCIATA DI DOLLARI, POTEVI VESTIRE UNA F.1 COME VOLEVI ANCHE SE SOLO PER UN GRAN PREMIO O DUE. DIVENENDO POI OGGETTO DI CULTO PER MODELLISTI, AMANTI DELLE SLOT CAR E PATITI DEL VINTAGE

QUELLO SPONSOR SPETTACOLARE E FUGGEVOLMENTE IRIDATO

Sotto, Teddy Yip con Surer e l'Ensign 179 in sontuosa livrea Rainbow a fine 1979. A lato, Lees sulla Williams della Ram al Glen 1980 e, nell'altra pagina in basso, Daly su March 811 in Canada 1981

Jeans



rainbow
JEANSWEAR





Un omaggio a una vera e propria civiltà

Attenzione, operare una appassionata ricognizione visuale sulle principali apparizioni dei Rainbow Jeans nel mondiale non è un'operazione stile nerd fine a se stessa, ma equivale a omaggiare uno su tutti e uno per tutti, i dieci, cento, mille sponsor un tantum che sui team minori arrivavano a cachet anche in non più di uno o due Gp stagionali, dando il loro piccolo contributo alla causa e spesso cercando di stupire con effetti speciali cromatici tali da meritare una fotina di cronaca in più, a sottolineare la novità, del tutto a prescindere dall'improbabile competitività mostrata in pista dalla partner romantica scelta di volta. Vedi l'esempio dell'impresa funebre La Varesina, vista sulla Merzario a Monza per un pugno di lire, pochi giorni prima dell'arrivo Rainbow. Di certo, fatti salvi certi marchi roboanti di sigarette in una mitragliata di Gp del Sudafrica anni ruggenti, la Rainbow Jeans resta uno degli esempi più nostalgicamente acclamati e rimpianti.

La Rainbow Jeanswear esiste ancora!

Chiariamoci subito: la leggendaria firma della rainbow Jeanswear, che appariva verso il fine stagione in occasione della trasferta nordamericana, esiste ancora, ha il marchio regolarmente registrato e ha la sede legale in Chabanel Street West Suite 200 proprio a Montreal, ossia nel Quebec. Il brand è detenuto dalla DJ French Dressing ed è caratterizzato appunto dalla scritta su sfondo arcobaleno con un puntino sulla "i" rappresentato da una stella a cinque punte. Quindi, di quella storia minimale e coraggiosa, ossia di quella sponsorizzazione a punta qualcosa resta a tutt'oggi.

Il senso di una partnership assai fuggevole

C'è un fil rouge a legare la breve avventura della canadese Rainbow nel mondiale. Anzitutto il chiaro collegamento con Teddy Yip. Il magnate di Hong Kong è finanziatore della boccheggianti Ensign di fine 1979, quella che con Surer al volante accoglie nella trasferta nordamericana la Rainbow sulle fiancate, inventandosi una spettacolare livrea iridata tale da far impalidire perfino la vistosissima Copersucar dei fratelli Fittipaldi. Lo stesso Teddy Yip è anche sponsor della seconda Williams schierata dalla Ram nella trasferta nordamericana dell'anno dopo, rispettivamente per Cogan e Lees e rappresenta l'unico link con la precedente operazione Ensign. In questo caso, però, tutto termina con un nulla di fatto assoluto, perché nessuno dei due piloti riesce a qualificarsi nell'unico tentativo ciascuno che pongono in essere, come l'anno prima la Ensign, solo sulle piste di Montreal e del Glen. Nel 1981, infine, resta la fedeltà dello sponsor alla Ram di John McDonald, che questa volta schiererà una March 811 per Derek Daly. Nella gara successiva a Las Vegas, tuttavia, gli adesivi Rainbow cedono lo spazio a quelli del Moulin Rouge e fine della storia.

La riscoperta della Rainbow tra i fans

Passano i decenni e, malgrado si tratti di una storia breve e priva d'episodi intensi o prodezze in pista, la malia visuale dell'appariscente griffe Rainbow



LAT



LAT





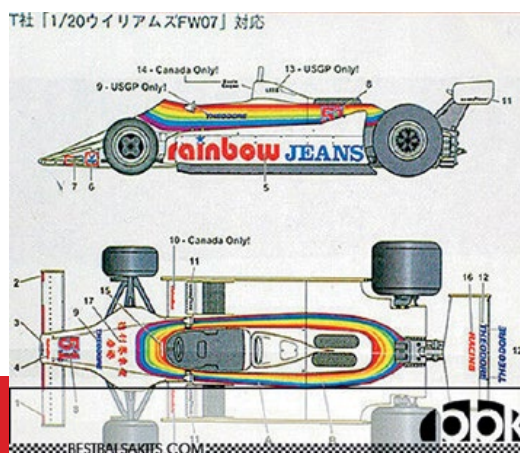
L'ARCOBALENO NON È STATO DIMENTICATO

A sinistra e a destra, Cogan su Ram-Williams in qualifica nel Gp Canada 1980, mentre, sotto, ecco Lees con la stessa vettura in quell'anno al Glen: entrambi resteranno esclusi dalla partenza. Nell'altra pagina, a sinistra, Surer su Ensign al Gp Usa East 1979 e, in basso, i modellini e le slot car in livrea Rainbow, riprodotta anche nelle decal Tamiya

continua a provocare conseguenze tra appassionati di varia natura. Nell'ambito del modellismo statico Tamiya Co. Ltd produce decal tali da permettere l'aggiornamento della gloriosa Williams campione del mondo 1980 anche in livrea Rainbow, mentre di recente Minichamps e Spark provvedono a produrre modellini che rendono omaggio, a un quarantennio di distanza, alla vecchia Williams e alla Ensign griffata dall'arcobaleno. E anche nell'ambito delle slot car non manca la citazione alla Williams di Lees, ovviamente con le insegne Rainbow.

E non finisce qui, perché ci sono conseguenze anche nelle corse per F.1 storiche dove la March 811 tuttora in servizio effettivo, a trentotto anni dalla sua nascita, viene schierata preferibilmente con le insegne Rainbow, proprio perché esteticamente di maggior impatto e decisamente più gradevole che in qualsiasi altra configurazione adottata all'epoca. Sono passati decenni, i tempi sono cambiati, la stessa Formula Uno non ha più quasi niente e nessuno delle filosofie e dei personaggi che c'erano allora, eppure la traccia lasciata dai Jeans Rainbow in qualche modo continua ad avere conseguenze, rivivescenze e piacevoli quanto romantiche citazioni.

Proprio perché simbolo e paradigma di un piccolo mondo antico fatto di provvisorietà, di modeste risorse, di tanto coraggio ma anche di una sorprendente, gustosa e simpatica vocazione a stupire. Minimo per uno o due weekend di corsa all'anno, ma, ma a ben guardare, a conti fatti, dopo tutto, praticamente per sempre. ●



MARATONA ALLA SVOLTA



Dakar

#Dakar2020

alla terza fase

DOPO 30 ANNI IN AFRICA E BEN 11 EDIZIONI IN AMERICA LATINA
LA LEGGENDARIA COMPETIZIONE APPRODA ORA IN MEDIO ORIENTE

RIVOLUZIONARIO CAMBIO DI CONTINENTE

Nani Roma impegnato nella
settima tappa della Dakar
2019, in Perù, l'ultima
incentrata in America
Latina. Adesso è la volta
del Medio Oriente



di Maria Guidotti

Africa, Sud America, Asia. Lo hanno chiamato Capitolo 3. Un ritorno alle origini, un foglio bianco da cui ripartire. Dopo 30 anni nel Continente Nero (1978- 2008) e 11 edizioni America Latina (2009-2019), la leggendaria Dakar approda in Medio Oriente e in particolare in Arabia Saudita, che dal 5 al 17 gennaio ospita l'edizione numero 42 del rally più massacrante al mondo. Lo spirito nomade ed avventuriero che caratterizza la grande maratona dal lontano dicembre del 1978, quando 74 pionieri si unirono al visionario Thierry Sabine, ideatore della competizione, resta intatto e ben 557 concorrenti hanno risposto alle sirene di un paese tutto da scoprire, dove la sabbia regna sovrana.

Cambiamento

Se nel 2009, la fuga dal Sahara era stata dettata dalla necessità di sfuggire alla minaccia terroristica, adesso la parola d'ordine è stabilità. Il balletto di dietro front che aveva costretto a limitare l'edizione 2019 al solo Perù, ha spinto gli organizzatori a esplorare nuove piste e il principe Mohammad bin Salman non si è fatto scappare l'occasione, offrendo un contratto di 5 anni a cifre di gran lunga superiori a quanto potevano offrire tre paesi dell'America Latina messi insieme. Artefice di ambiziosi progetti economici e sociali, il giovane ereditario sta traghettando il regno che naviga sull'oro nero, da una nazione chiusa e fedele a rigidissime tradizioni, ad una graduale apertura al mondo occidentale.

Rivoluzione

Il debutto della Formula E a dicembre 2018 e la Super Coppa Italiana (di calcio) subito dopo hanno

aperto la strada ad una graduale rivoluzione culturale che - sulle orme di quanto hanno già fatto altri paesi del Golfo - passa attraverso l'organizzazione di grandi eventi sportivi. Ma come riuscirà un paese fino a poco tempo fa chiuso al turismo e dove le donne possono guidare solo da poco più di un anno, ad ospitare la colorata ed indisciplinata carovana della Dakar? Snodandosi nelle zone più remote ed inospitali, l'impatto del rally si preannuncia quanto mai profondo e radicale.

«È un paese che si sta aprendo all'occidente ed è pronto ad ospitare la Dakar che conta ben 50 nazionalità diverse, uomini e donne, sia tra i concorrenti che nei team - ha dichiarato David Castera, il direttore della corsa in occasione della presentazione - ci siamo riuniti per riflettere. Abbiamo avuto molte garanzie da parte del Paese e sappiamo che c'è la volontà di apertura. Importanti eventi sportivi ci hanno preceduto e lo sport può aiutare a sostenere il cambiamento. È un prezioso strumento per far conoscere questa Nazione». Dal punto di vista sportivo, il rally ritrova la sua natura grazie alle sconfinite distese di sabbia. «Abbiamo trovato tutti i tipi di deserto - continua Castera - ma bisognerà cambiare un po' la mentalità perché eravamo abituati al Sud America, mentre qui siamo in un Paese completamente nuovo, con un deserto diverso, molto impegnativo e che richiede un altro stile di guida».

SONO SICURO CHE GRAZIE A QUESTA EDIZIONE VERRÀ RISCOPERTO LO SPIRITO DELLE ORIGINI

STEPHANE PETERHANSEL



Nel nome dell'avventura

Dodici Tappe, 5.000 chilometri di speciali cronometrate per un totale di 7.856 chilometri su un terreno che, come hanno anticipato gli organizzatori, sarà composto del 75% di sabbia. È lo stesso Direttore della Dakar, David Castera, a spiegare la filosofia del percorso, che per la prima volta porta interamente la sua firma.

«Abbiamo concepito le due settimane del rally con un crescendo di difficoltà, partendo da un livello di complessità già elevato. L'idea è esaltare le qualità del pilota. La Dakar è uno sport completo: la velocità pura da sola non basta, così come la tecnica di guida o la navigazione. Occorre mettere insieme tutte queste abilità. Non solo, in questa gara l'esperienza gioca un ruolo fondamentale. Le novità introdotte mirano a riportare al centro l'Avventura con la A maiuscola», ha sottolineato Castera.

Partenti

Il richiamo dell'oriente ha visto un sorprendente incremento del 5% dei concorrenti al via rispetto al 2019: 351 veicoli (contro 334 nel 2019) con 134 auto e Side by Side, 47 camion e 170 moto e quad. Vincitore della scorsa edizione, il qatariota Nasser al-Attiyah difenderà il titolo in un contesto geopolitico teso, considerato che il suo Paese è boicottato





**LA SFIDA RESTA ESTREMA
ANZI... DI PIÙ!**

A lato, il veterano Nani Roma, sotto lo specialista Al-Attiyah Nasser. e, in basso, l'eterno Carlos Sainz su Mini X-Raid

da una coalizione guidata proprio dall'Arabia Saudita. Con la sua Toyota dovrà resistere alle insidie dello squadrone Mini X-raid che schiera il due volte iridato e due volte vincitore della Dakar Carlos Sainz e Stéphane Peterhansel che di successi ne vanta ben 13. Per la prima volta alla Dakar il francese diventerà l'abitacolo con la moglie Andrea Mayer, che ha corso più volte il rally in moto e quad. Mr. Dakar punterà al 14° sigillo alla guida del buggy Mini John Cooper Works, ulteriormente adattato con una parte anteriore più corta al fine di rendere la guida più agevole e veloce sulle dune di sabbia dell'Arabia Saudita. «Con la Dakar che approda in Medio Oriente, inizia un nuovo capitolo, che per me è molto speciale - afferma il principe del Qatar Nasser Al-Attiyah - Ho vinto tre volte in Sud America e ci mancherà il calore del popolo latino, ma sono contento di questo cambiamento. Il Medio Oriente sta ospitando eventi sportivi ai massimi livelli, come la F.1 o la MotoGP e adesso la Dakar. Il terreno è completamente diverso dal Sud America e anche dall'Africa. Conosco bene la regione e in Arabia Saudita ho vinto il rally nel 2008 e nel 2011 per cui mi sento tra i contendenti alla vittoria».

«Sono sicuro che si riscoprirà lo spirito delle origini», commenta Stéphane Peterhansel, che può vantare 20 Dakar in Africa e 11 in Sud America, con ben 13 vittorie. «Ritroveremo i paesaggi sconfinati con la navigazione al CAP e terreni poco abitati. Torna l'avventura con la A maiuscola e la voglia di conoscere nuovi Paesi - ha commentato Mr Dakar. «Quando la Dakar si è spostata dall'Africa all'America Latina è stato un cambio epocale. Sarà difficile ritrovare la varietà dei paesaggi del Sud America ed il calore della gente, ma era giunto il momento di



Alonso molto cauto all'esordio

FERNANDO, OVVIAMENTE PILOTA UFFICIALE GAZOO RACING, AL SUO FIANCO AVRÀ L'ESPERTO CONNAZIONALE MARC COMA

Le Dakar est le Dakar. Avventura, sabbia, sforzo fisico pazzesco e pura follia. La velocità da sola non basta, così come la tecnica di guida o la navigazione. Occorre essere un pilota completo per portare a termine una sfida dove l'esperienza conta più del talento. Lo sa bene il 9 volte Campione del Mondo Rally Sebastien Loeb, che per ben quattro volte ha sfidato su una Peugeot vincente mostri sacri come Stéphane Peterhansel, il principe Nasser Al-Attiyah o il veterano Carlos Sainz. Quattro tentativi, conclusi con un nono posto al debutto, due podi e un ritiro. Loeb ha chiuso lo scorso anno la sua avventura dakariana, lasciando tutto il palcoscenico ad un ingombrante Alonso che sta tentando quello che nessun altro pilota al mondo sta facendo al momento, ovvero vincere in tutte le discipline del Motorsport per entrare nella storia. La posta in gioco è alta. Così come le aspettative. Per gli organizzatori si tratta

**PER ME SARÀ UN
VERO E PROPRIO
BALZO NELLO
SCONOSCIUTO,
DOVE TUTTO È
NUOVO E DIVERSO!**

FERNANDO ALONSO

”

di manna caduta dal cielo, tanta l'attenzione mediatica intorno al debutto di Alonso. Certo è che lo spagnolo prenderà il via per ben figurare e lo stesso Castera, direttore del raid, è convinto che «potrà vincere una tappa nel suo primo rally». Le dichiarazioni del pilota spagnolo, pronunciate alla stampa a Parigi in occasione del Gala FIA sono però caute: «La Dakar è la disciplina più estrema tra gli sport motoristici. E forse la più lontana dalle monoposto. Lo stile di guida è completamente diverso. Differente l'approccio. Non è un nastro di asfalto che conosci a memoria. È un balzo nello sconosciuto dove tutto è nuovo: il terreno, le distanze, le ore di guida. Se una gara di F.1 richiede un'ora e mezzo di concentrazione e ti puoi rilassare nei rettilinei, nei rally ogni metro richiede la massima attenzione e le ore alla guida possono essere anche otto o nove!». Per affrontare il rally più massacrante al mondo, Alonso ha scelto al suo fianco il connazionale Marc Coma, 5 volte vincitore della Dakar ed ex direttore sportivo del rally. Il duo ingaggiato da Toyota Gazoo Racing è stato impegnato in un intenso programma di prove a partire dall'estate scorsa. Lo spagnolo ha testato la macchina e familiarizzato con la navigazione in Namibia, Polonia, Spagna, Marocco, negli Emirati ed infine in Arabia Saudita, dove ha assaporato il primo podio nel Rally Raid.

«Sono pronto a sfruttare al meglio questa esperienza e a disputare la gara - ha commentato ancora Alonso - ma non mi sento pronto per vincere. Sono consapevole che devo fare esperienza. In altre occasioni, come la 24 Ore di Le Mans, Indy o Daytona mi sentivo competitivo. Qui no, devo avere una strategia diversa: non essere il più veloce, ma arrivare in fondo». ●

← cambiare, di esplorare rotte inedite - ha dichiarato Carlos Sainz - È un terreno ancora vergine per cui partiremo tutti senza riferimenti, senza vantaggi». Dal punto di vista sportivo si preannuncia un'edizione straordinaria che esalterà la navigazione e le capacità di guida, ma l'esperienza giocherà un fattore fondamentale. Uno scoglio, contro cui è destinato a confrontarsi il "rookie" d'eccezione, Fernando Alonso. Il due volte campione del mondo di F.1, che dal suo ultimo gran premio nel 2018 ha conquistato un titolo nel World Endurance Championship, due vittorie alla 24 Ore di Le Mans e una alla 24 Ore di Daytona, ha deciso di lanciarsi in questa sfida estrema a bordo di una Toyota Hilux mossa da un V8 5,0 litri, che lo scorso anno era salita sul primo gradino del podio con Nasser Al-Attiyah.

Scoperta del tutto inedita

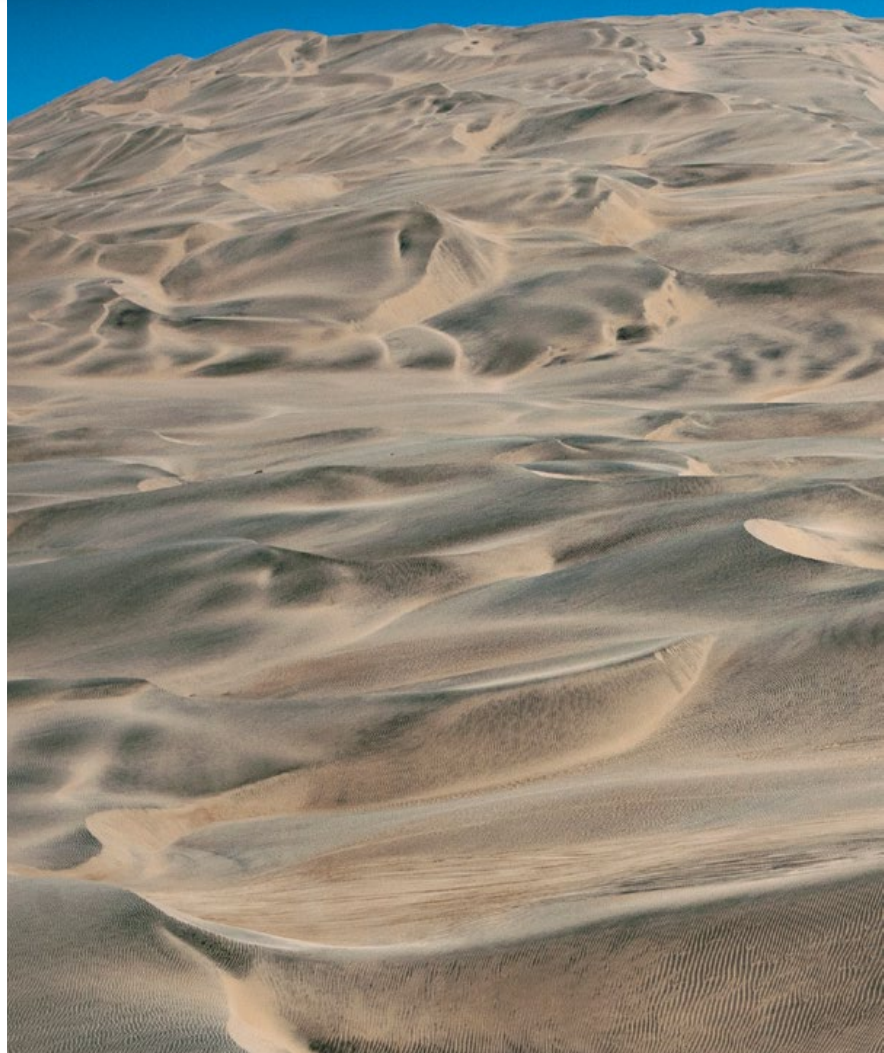
I 2,25 milioni di km² dell'Arabia Saudita come un foglio bianco per disegnare un percorso destinato a stupire. Viaggio nel viaggio, i nostalgici dell'Africa potranno godersi i paesaggi aperti e sconfinati che ricordano mitici passaggi in Algeria, Marocco o Mauritania. Le novità introdotte a livello di navigazione trasformano i moderni piloti in pionieri alla ricerca del CAP nell'immensità del Rub al-Khali, ossia "Il quarto vuoto", il secondo deserto di sabbia più grande del mondo che ricopre la parte più meridionale della Penisola araba.

Una distesa sconfinata lunga circa mille chilometri e larga 500, ancora ampiamente inesplorata e praticamente disabitata, descritta nella lingua araba come "quarta parte" dopo cielo, terra e mare. Un'area di oltre 650.000 km² disertata anche alle rotte carovaniere, che naviga sul più grande giacimento di petrolio al mondo, che la Dakar lambirà alla ricerca delle grandi dune del Sud.

Percorso subito impegnativo

Il rally entra subito nel vivo con una prima tappa impegnativa, Jeddah-Al Wajh, di 752 km di cui 319 di prova cronometrata che risale la costa puntando a Nord verso Neom. «La corsa inizia con una prima speciale che rappresenta un concentrato di quanto i concorrenti incontreranno nel corso delle due settimane del rally - commenta Castera - Già il secondo giorno le moto avranno solo 10 minuti per lavorare sui mezzi, senza la possibilità di cambiare le ruote, in questa nuova formula denominata "Super Marathon". La prima settimana di gara, caratterizzata da un terreno prevalentemente pietroso con passaggi di montagna e lunghi tratti sterrati su uno strato un po' sabbioso, visiterà Al Ula e Neom e si concluderà con l'arrivo del rally nella capitale Ryad per la giornata di riposo sabato 11 gennaio.

«La prima difficoltà sarà a livello di navigazione - spiega Castera - perché le aree attraversate presentano migliaia di piste. Non ce lo aspettavamo neanche noi. Sono talmente tante che non siamo riusciti a segnarle tutte neanche sul road book, così abbiamo dovuto creare un sistema di navigazione un po' diverso. La prima settimana metterà in luce i valori in campo e chi la supererà con una buona posizione in classifica, potrà considerarsi tra i favoriti». La seconda settimana inizierà con la speciale



**STAVA DIVENTANDO
UNA GARA SPRINT,
ORA INVECE
TORNIAMO ALLE
ORIGINI, CON PIÙ
NAVIGAZIONE**

DAVID CASTERA

”

più lunga del rally: 546 km di prova cronometrata tra Riyadh e Wadi Al-Dawasir. Dopo una tappa ad anello intorno a Al-Dawasir, i concorrenti affronteranno la giornata più lunga: 891 km tra prova speciale e liaison. Il giorno seguente sarà la prima parte della tappa marathon, dove saranno i piloti a doversi occupare della meccanica dei mezzi. L'arrivo è previsto a Al Qiddya il 17 gennaio. «La seconda settimana sarà caratterizzata da dune, sabbia e il tanto atteso "Empty Quarter", "Il quarto vuoto". Il rally cambia volto e si richiede ai concorrenti un approccio diverso - precisa Castera - la novità rappresentata dal nuovo sistema di navigazione, unita ai percorsi inediti esalta le capacità di adattamento del pilota. Il rally in Sud America stava diventando una gara sprint, torniamo alle origini con chilometri e chilometri di fuoristrada, qualcosa mai sperimentato neanche in Africa».

Temperature bassissime: attenzione!

Quest'anno il rally non dovrà vedersela con l'altitudine, ma con le bassissime temperature. In gennaio infatti è inverno in Arabia Saudita. Il sole cala intorno alle 17:30 e nel Nord del Paese il termometro di notte può scendere fino a -4 gradi, con le temperature medie massime che si aggireranno intorno ai



NUTRITA L'ATTESA PATTUGLIA TRICOLORE

Italiani al via in ventisette!

In totale sono 27 gli italiani al via, con le moto che restano la classe più nutrita. Due le auto al via: sono le Mitsubishi di Andrea Schiumarini, Enrico Gaspari e Marco Carrara con Leonardo Cini (Rteam), mentre i quattro camion al via rappresentano un concentrato di storia della Dakar, basti pensare a Giulio Minelli, che nel 1986 aveva accompagnato al trionfo Giacomo Vismara nella categoria "truck". Minelli sarà a Jeddah co-pilota di Claudio Bellina del team ItalTrans. Dopo la splendida avventura della PanDakar, tornano i due equipaggi del team Orobica (Giulio e Giacomo Verzelletti- Antonio Cabini e Paolo Calabria- Beppe Fortuna e Loris Calubini) che sfideranno dune alte fino a 250 metri con un camion prototipo di loro creazione. Infine il camion di assistenza veloce RTeam con Ricky Rickler e Buran Dragos. "Siamo partiti da un foglio bianco e abbiamo disegnato il telaio, la trasmissione, mentre Loris (Calubini) si è occupato delle parti Meccaniche" ha raccontato Paolo Calabria, "abbiamo testato il camion in Tunisia e la Dakar sarà un altro importante test per affinare il mezzo e poter lottare in future per un bel risultato". Tra i Side by Side merita un'attenzione speciale l'equipaggio tutto rosa di Camelia Liparoti e Annett Fischer. Debutta alla Dakar l'equipaggio composto da Elvis Borsoi e Stefano Pelloni, mentre Stefano Marrini torna in SSV per lottare per le posizioni che contano.

30° C e le minime agli 8. A differenza del Sud America, dove faceva buio intorno alle 9 di sera, saranno tanti i piloti quest'anno ad arrivare al bivacco con il buio. Una sfida ulteriore che ha portato gli organizzatori ad accorciare la lunghezza delle speciali.

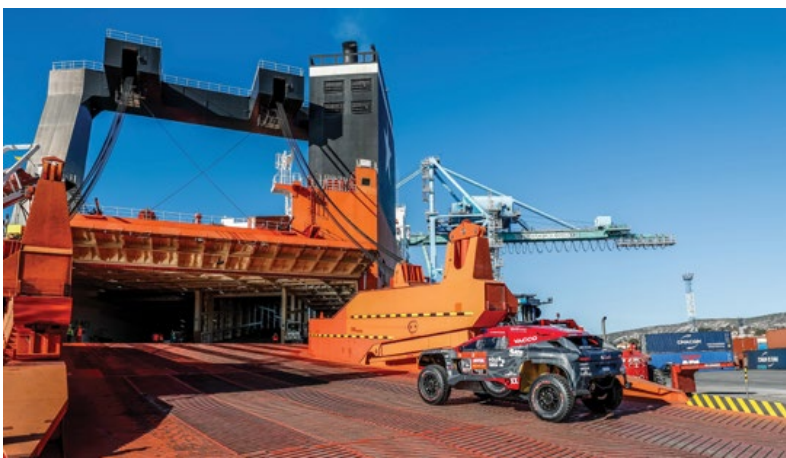
Novità nella navigazione

La grande rivoluzione è rappresentata dall'introduzione dei road book già marcati che consentirà agli organizzatori di consegnare la mappa di gara al mattino stesso della tappa. «Lo faremo in sei giornate. I piloti dovranno navigare seguendo semplicemente le note, senza l'aiuto di Google Map o qualsiasi informazione. Saranno tutti sullo stesso piano nell'interpretazione delle note e nella loro applicazione - spiega ancora Castera - Sarà il grande ritorno all'avventura. Non solo, si riduce il divario tra professionisti e amatori e allo stesso tempo anche la velocità e il ritmo di gara». Tra le altre novità, la "Super Marathon" per le moto, che entreranno subito in parco chiuso con la possibilità di lavorare solo 10 minuti sul mezzo e senza poter cambiare le ruote. Per ridurre al massimo l'intervento dei "map men", inoltre ogni giorno verranno poste delle telecamere nell'abitacolo delle prime 25 auto e sarà ridotto alle sole emergenze l'uso dei cellulari. ●

IL FASCINO DELL'IGNOTO

Sopra, il veterano ex motard Cyril Despres in piena azione. A destra, la presentazione ufficiale della corsa, tenutasi lo scorso 20 novembre.

Sotto, l'imbarco delle vetture a Marsiglia, nei primi giorni di dicembre



Dumas nuova sfida

SEMPRE ALLA RICERCA DI NUOVE AVVENTURE, ROMAIN CORRERÀ ALLA DAKAR CON PROTOTIPO AUTOCOSTRUITO, LA DXX, BUGGY A DUE RUOTE MOTRICI

di **Diego Fundarò**

Romain Dumas non è un tipo che si accontenta. I record (per vetture elettriche al Nurburgring, assoluti a Goodwood e Tianmen) battuti nel 2019 con la VW ID.R sono ormai un ricordo. Romain è sempre alla ricerca di nuove idee, che riesca a realizzare ad una velocità impressionante, pari se non superiore a quella naturale che ha quando si mette al volante. Lo incontrammo ad aprile a Monza alla prima prova del Blancpain e ci disse di voler correre la Dakar 2020 con un mezzo costruito dalla sua struttura, la RD Limited. E ci mostrò una foto sul suo telefono con la vettura già in fase avvan-

za di costruzione. Dopo appena 8 mesi non uno, ma ben 2 esemplari di buggy RD Limited DXX hanno superato le verifiche tecniche del Paul Ricard ed il 4 dicembre sono partite da Marsiglia destinazione Arabia Saudita, dove saranno al via della Dakar: «Volevo fare di nuovo la Dakar, ma con una macchina tutta mia – ha sottolineato Dumas – Il progetto è partito a

novembre 2018. Quando ne parlammo a Monza la macchina era solo una, ma in seguito è arrivata la commessa di costruirla una seconda per Rebellion, su richiesta del suo patron Alexandre Pesci. Decidemmo quindi che la prima sarebbe stata la sua, mentre la mia è stata finita di montare a fine maggio. È un lavoro che ci ha arricchito di conoscenze, perché si tratta di un'auto nuova partita praticamente da zero».

Dumas ha già partecipato 3 volte al raid, di cui due come assistenza veloce del team Peugeot ufficiale, ma gestendo la vettura con la propria squadra. Con la 3008 DKR nel 2016 si classificò 20°, mentre l'anno successivo entrò nella top ten, 8° assoluto dopo aver anche trainato Carlos Sainz dopo il terribile botto che mise fuori causa il campione spagnolo già nel corso della quarta tappa. Proprio da quelle esperienze è nata in Dumas la voglia di affrontare nuovamente l'avventura con un progetto suo al 100%. Nel suo garage all'interno del Polo Meccanico di Alès è quindi nata la DXX, buggy a 2 ruote mo-



**UN SOGNO CHE SI
REALIZZA IN 8 MESI**

È stata una vera e propria corsa contro il tempo quella che ha visto protagonista Romain Dumas per costruire due buggy in vista della Dakar. Un'operazione che si è concretizzata nell'arco di 8 mesi

trici dotato di telaio tubolare e carrozzeria in materiali compositi per un peso complessivo di 1700kg e spinto da un motore Ford V8 Coyote di 5 litri e trasmissione sequenziale a 6 rapporti Sadev. I punti in comune con la Peugeot sono tanti, come tiene a sottolineare Romain: «Ci siamo molto ispirati alla Peugeot 3008 DKR che ho avuto l'opportunità di guidare e che la squadra conosce bene. La parte centrale della vettura è molto simile, con stessa disposizione delle ruote di scorta ed apertura delle portiere,



**IL PROGETTO PER
LA NUOVA VETTURA
È PARTITO NEL
NOVEMBRE 2018.
ABBIAMO FATTO
DUE BUGGY**

ROMAIN DUMAS





ROMAIN HA GIÀ CORSO TRE DAKAR

Dumas ha già partecipato in tre occasioni alla Dakar. Il suo miglior risultato l'ha ottenuto nel 2017 giungendo 8° assoluto

ALONSO CORRE
IN UNA SUADRA
UFFICIALE E HA
SVOLTO 29 GIORNI
DI TEST, NOI SIAMO
UN TEAM
DI 7 PERSONE
CON APPENA 3
GIORNATE DI PROVE
ALLE SPALLE

ROMAIN DUMAS



che credo sia la migliore possibile. Inoltre ci erano rimaste molte parti che abbiamo riutilizzato, come il sistema gonfia pneumatici. Altre che ci piacevano e non erano più disponibili ce le siamo costruite da soli, come i triangoli delle sospensioni ed il parabrezza. In questo ci ha aiutato Norbert Santos che, avendo ceduto la sua società Norma (con cui Dumas ha vinto 3 volte la Pikes Peak), si è unito volentieri a noi, mettendo a disposizione la sua grande esperienza e capacità di costruttore di auto da cor-



sa. Anche il cambio è il medesimo della Peugeot, il che ci garantisce qualità e affidabilità al pari di una vettura ufficiale. Tutta la parte posteriore è stata invece interamente rifatta, perché il nostro motore non è un turbo ma un V8 atmosferico e tutto il telaio andava ridisegnato. La DXX è quindi più lunga della 3008 DKR e questo ci ha costretto a rivedere anche la distribuzione dei pesi ed il fondo vettura. Chiaramente non disponiamo di una potenza che ci permetta di competere con i turbodiesel, ma ho scelto il motore Ford per la sua affidabilità; penso che come primo anno sia più che sufficiente. Ci siamo anche rivolti ad una azienda italiana per tutto l'impianto elettrico; probabilmente con altri 2 mesi di tempo saremmo stati ancora più pronti, visto che siamo riusciti a fare solo 3 giorni di test in Marocco. Test che sono comunque andati bene, senza problemi particolarmente preoccupanti».

- Alexandre Pesci sarà al volante dell'altra vostra vettura, identica alla tua e rinominata Rebellion DXX, che riprende lo schema di colori della LMP1 che corre nel Wec. Pesci sarà al debutto assoluto...

«È proprio così, non ha mai corso in nessuna gara prima! Lo abbiamo fatto provare prima ad Alès, sullo sterrato. In Qatar ha poi preso confidenza con la sabbia su un fuoristrada Can-Am, quindi sono arrivati i test in Marocco con la DXX. Le due macchine sono nuove ed anche lui lo è, per la squadra non sarà per niente semplice. Ci aiuterà una vettura di assistenza, una Toyota 4x4 praticamente di serie che verrà guidata da Yves Tartarin. Spero di non avere troppo bisogno di lui».

- Sarai nuovamente in gara con Fernando Alonso, ti senti direttamente in competizione con lui?

«Assolutamente no. Lui corre in una squadra ufficiale e ha svolto 29 giorni di test, noi siamo un team di 7 persone con appena 3 giornate di prove alle spalle. Cercheremo solo di andare il più lontano possibile e vedere il traguardo sarebbe già il massimo. Per fare un paragone, è come se con la mia squadra partecipassi per la prima volta alla 24 Ore di Le Mans cercando di sfidare la Toyota: le chances sarebbero le medesime. Noi stiamo facendo un passo alla volta. Sarà una sfida vera, difficile, ma vale la pena provarci. Probabilmente il sogno di Alonso è riuscire a vincere la Dakar al primo tentativo, il nostro è di arrivare alla fine; ci proveremo con tutte le nostre forze». ●

Cavallino tartassato

IL BILANCIO NON È GENEROSO, CON VITTORIE CHE ERANO A PORTATA DI MANO SE NON ADDIRITTURA OTTENUTE IN PISTA E POI TOLTE. ECCO LA SITUAZIONE...

di **Diego Fundarò**

La 8 Ore del Bahrain è stato il giro di boa della stagione Wec: è quindi tempo di bilanci, di un 2019 certamente positivo per le Ferrari 488 Gte, che ha avuto il suo picco nella vittoria in Gte-Pro di Pier Guidi-Calado-Serra e AF Corse alla 24 Ore di Le Mans, ribadita poi dallo stesso equipaggio in Imsa (con Risi Competizione) alla Petit Le Mans. Ma le prime quattro prove Wec hanno aperto un piccolo strappo sulla bandiera col Cavallino, per risultati che non rispecchiano le prestazioni fornite; e non può consolare il primo posto di AF Corse nella classifica Am, con Perrodo-Collard-Nielsen. La classifica Pro vede il team ufficiale a 100 punti, staccato di 53 da Aston Martin e di 42 da Porsche, distacchi pesanti e difficili da recuperare anche con due gare a punteggio maggiorato (Le Mans vale doppio, Sebring ha coefficiente 1,5). Ma ciò che più brucia è la mancanza di vittorie o, meglio ancora, come sono svanite quando erano a portata di mano, se non addirittura ottenute in pista e poi tolte. A Silverstone Pier Guidi ha segnato la pole e la #51 era tranquillamente in testa quando la direzione gara ne ha comunicato al muretto la penalità di un drive through per un sorpasso sotto safety car. Il team ha quindi richiamato la vettura, ma nel momento in cui ha imboccato la corsia box, la penalità è stata revocata! In mezzo alle 6 vetture colpevoli di tale infrazione, i commissari avevano visto la #51 superare una Gte-Am doppiata. Manovra lecita, ma comunque contestata e ritrattata troppo tardi... Una svista degli stewards che è costata la vittoria.

Al Fuji le due Rosse non sono mai state in lizza, con le Aston decisamente più in palla. Ma la Full Course Yellow (per detriti in pista) decretata subito dopo l'ultimo pit stop della Ferrari, ha consentito agli avversari la sosta in fase di neutralizzazione, privando di un possibile podio Pier Guidi e Calado, nuovamente 4° al traguardo. La squalifica, sempre da loro subita e che ne ha vanificato la vittoria a Shanghai, grida ancora vendetta: lo splitter in parte staccato in un contatto al via non può considerarsi fattore determinante nel migliorare le prestazioni di una vettura. Ma il ricorso presentato dal team deve ancora essere discusso. Infine, la fresca delusione del

Bahrain, dove Rigon e Molina si sono visti togliere la possibilità di giocarsi fino in fondo il successo, come ha rimarcato a fine corsa il pilota veneto, ultimo vincitore (con Sam Bird) a Sakhir «È stata una bella gara e ho creduto alla vittoria fino alla fine. Nell'ultima ora alcuni piccoli inconvenienti ci hanno impedito di vincere. Prima non siamo riusciti ad accendere immediatamente la macchina al termine della sosta, perdendo alcuni secondi che avevamo però recuperato. Poi nella ripartenza il leggero pattinamento agli pneumatici posteriori che è stato sanzionato, a mio modo di vedere, in maniera eccessiva. Lo stop and go è stato pesante, perché eravamo più veloci e con gomme più fresche rispetto all'Aston Martin che ha vinto. La strategia era perfetta e voglio ringraziare il team per tutti i pit-stop. Sono contento della mia

prestazione e di come ha guidato Miguel, ma in questo momento non so se essere più felice per il podio finalmente raggiunto o amareggiato per una vittoria persa a causa di una penalizzazione eccessiva».

«Probabilmente è stata un po' troppo dura, ma è così - ha poi ribadito Molina - Ho avuto un piccolo problema, dopo l'ultima sosta la macchina non si accendeva. Ho dovuto usare un altro pulsante e ho avvertito un pattinamento che ho cercato di limitare, ma la direzione gara ha ritenuto di dover intervenire. Dobbiamo analizzare cosa sia successo. Alla fine avevo un buon

passo e la macchina era davvero buona da guidare, ma la vittoria è sfumata». A riprova che la Ferrari #71 avrebbe potuto vincere è il distacco di 13" pagato all'Aston #95, mentre la penalità è costata a Molina circa mezzo minuto.

Primo obiettivo del 2020 degli uomini di Antonello Coletta sarà quindi tornare al più presto sul gradino più alto del podio, provandoci fin dal prossimo impegno ufficiale alla 24 Ore di Daytona, classica della Florida che apre la stagione Imsa e che manca da molto nel palmares del Cavallino. Giuseppe Risi vi schiererà i vincitori della Petit Le Mans James Calado, Alessandro Pier Guidi e Daniel Serra, a cui si unirà Davide Rigon. Calado e Serra si sobbarcheranno anche i test del "Roar Before the 24" dal 3 al 5 gennaio e per il brasiliano sarà il primo impegno da pilota ufficiale Ferrari Competizioni GT, ruolo

**ALA FINE AVEVO
UN BUON PASSO
E LA MACCHINA
ERA OKAY,
MA LA VITTORIA
È SFUMATA**

MIGUEL MOLINA



**BILANCIO MOMENTANEO
TUTTO DA QUADRARE**

La Ferrari, sopra, nel pacchetto di mischia si sta distinguendo ancora una volta per il potenziale anche se le possibilità vanno ancora del tutto concretizzate in pista. Nell'altra pagina, il podio conquistato in Bahrain da Molina e Rigon



che assumerà in pianta stabile nel 2020; così come il giovane danese Nicklas Nielsen, fresco vincitore con Pier Guidi e Lavergne del titolo Gte in Elms e rookie dell'anno, che il giorno successivo alla 8 Ore del Bahrain è salito per un test sulla Gte-Pro di AF Corse. I programmi di entrambi saranno comunicati in seguito, ma Serra potrebbe sostituire Pier Guidi in Asian Le Mans Series a Buriram, concomitante con la prossima prova del Mondiale Endurance negli Stati Uniti a Austin, recentemente subentrata a San Paolo e prevista il 23 febbraio. Chissà che il manifesto della gara texana (con la #51 in primo piano) non sia di buon auspicio per le Rosse, ancora a secco di vittorie in questa stagione, ma non solo per demeriti propri. ●

NON SO SE ESSERE PIÙ FELICE PER IL PODIO O DISPIACIUTO PER LA VITTORIA CHE È SVANITA

DAVIDE RIGON





Hyundai vincitutto

Adamo. Il primo uomo sulla terra, quello che ha creato la dinastia umana. Adamo è anche il cognome di Andrea, Hyundai Motorsport Director, con cui è conosciuto nel paddock, come avviene coi grandi luminari, con i personaggi importanti, quelli a cui in modo riverenziale bisogna portare rispetto. Ed Adamo il rispetto se lo è guadagnato sul campo in meno di due anni, perché ha portato un marchio come Hyundai ad imperare nel motorsport, vittorioso nelle corse in pista e nei rally. E forse proprio questo è stato il successo che ha più valore, perché arrivato dopo 5 anni di tentativi andati a male. «Per noi il titolo costruttori è la cosa più importante» diceva Adamo a Monza, in occasione del Rally che ha visto le i20 R5 guidate in Brianza dai piloti ufficiali Thierry Neuville, Dani Sordo, Andreas Mikkelsen e Craig Breen, completare una ve-

**TRE TITOLI IRIDATI
IN DUE ANNI TRA
WRC E WTCR PER
LA SQUADRA
COREANA. SONO
GLI EFFETTI
DELLA CURA
ANDREA ADAMO.
ECCO PERCHÉ**

di **Antonio Caruccio**

ra e propria parata di fine anno. «Il mondiale Rally rimane per definizione quello dei costruttori. Storicamente restano iconiche le vetture, mentre in Formula Uno si è iniziato ad idolatrare i piloti» dice Adamo, confermando proprio le dichiarazioni di Monza. Ed infatti, lo scorso novembre, con la cancellazione del Rally d'Australia per gli incendi scoppiati proprio nelle aree che interessavano la disputa della 14ª ed ultima prova in calendario, Hyundai è salita sul tetto del mondo a "tavolino" senza poter celebrare in azione l'iride. Un percorso iniziato meno di un anno fa, dato che Adamo è arrivato alla guida del programma Rally poco prima del Montecarlo, quando ormai i piani erano già stati definiti da altri.

«Io ho riorganizzato una struttura che già esisteva e ci sono state delle persone che si sono avvicen-



IL NOSTRO CUSTOMER RACING SI È AFFERMATO IN OGNI SERIE IN CUI HA PRESO PARTE



date al fine di poter attuare dei cambiamenti e soprattutto d'intraprendere una direzione chiara che portasse ad una condivisione di obiettivi. Partire da zero in un certo senso è più difficile che mettere invece in fase un'azienda che tu vuoi funzioni nella direzione che hai programmato» prosegue Adamo, che nel frattempo tra i tanti successi ha avuto anche modo di ritirare il Casco d'Oro di Autosprint. Ma parte della grandezza della sua leadership arriva anche dal sapere come tenere unita una squadra senza screditare il lavoro altrui: «Non necessariamente quello che c'era prima era sbagliato, ma io mi sono trovato coinvolto in questo progetto ed ho voluto farlo seguendo la mia idea ed il mio piano» dice riguardo la precedente gestione del programma WRC di Hyundai.

La scelta di Adamo infatti è stata quella di andare controcorrente. In due decenni in cui il mondo del Rally si è esaltato per il talento prima di Sebastien Loeb, nove volte campione del mondo con Citroen consecutivamente dal 2004 al 2012, e di Sebastien Ogier dopo di lui, avendo monopolizzato il titolo piloti fino alla passata stagione. Il manager italiano invece ha voluto dare priorità alla propria vettura, massimizzando le caratteristiche di guida dei piloti. Al fianco di Neuville ha infatti schierato alternandoli in base alle proprie doti Loeb, Breen, Sordo e Mikkelsen, annichilendo la concorrenza di Toyota e Citroen. Ma proprio come facevano i grandi condottieri, Adamo ha imparato dalla storia: «Non mi sono inventato niente di nuovo, in un'epoca più o meno

UNO STORICO 2019 PER I COREANI

Il 2019 è destinato a rimanere un anno da ricordare nella storia da corsa della Hyundai. Che ha conquistato il primo titolo iridato nei rally e bissato la vittoria nel WTCR. Una fantastica striscia vincente per il motorsport della squadra coreana guidata da Andrea Adamo

recente era una cosa normale, lo fece ad esempio già Peugeot».

Nel 2020 però, per cercare di puntare anche al titolo piloti, Adamo ha ingaggiato Ott Tanak, estone fresco campione del mondo con Toyota e che andrà a stuzzicare da vicino Neuville. Gli sarà da sprono? «Thierry non ha bisogno di essere spronato, ma Tanak sarà sicuramente un valore aggiunto, altrimenti non lo avremmo ingaggiato. Dobbiamo cercare di prendere quello che serve per avere una squadra per vincere. Ribadisco che per come l'interpreto io, i Rally sono un campionato per i costruttori», e ci sarà quindi da attendere ancora poche settimane per la partenza del WRC 2020, da cui però mancherà Citroen, che ha optato per il ritiro.

Ma se vincere è difficile, lo è ancora di più confermarsì. Parallelamente alla conquista del mondiale costruttori WRC in Australia, Adamo si era diretto a Macao, dove il FIA WTCR stava disputando la sua penultima gara sulle strade di Guia. Proprio laddo- ➔



NEL WRC 2020 TANAK SARÀ DI SICURO UN VALORE AGGIUNTO, ALTRIMENTI NON LO AVREMO INGAGGIATO



ve nel 2018 Hyundai vinse il suo primo titolo al debutto nel campionato con Gabriele Tarquini, ad una gara dalla fine invece della stagione 2019, Norbert Michelisz aveva conquistato la leadership di campionato verso la finale di Sepang, che ha regalato tra le stelle della notte, anche la vittoria del mondiale all'ungherese di Hyundai. Poco conta in realtà che il WTCR non sia un mondiale sotto tutti i canoni, manca infatti l'ufficialità dei costruttori, presenti con una classifica riservata solo a team e piloti. E non ci mette molto infatti Adamo a fare chiarezza: *«Per me non si tratta di un reparto pista separato da quello rally, quanto di un programma clienti. Il nostro customer racing si è affermato in ogni serie a cui ha preso parte, e la vittoria nel WTCR è solo la punta dell'iceberg, dove però io devo sottolineare come la gestione del 2019 di questo prodotto sia stata eccellente. Pensate che il programma clienti è nato nel 2016 e nel 2017 è partita l'avventura TCR, in cui dobbiamo fare i conti con Balance Of Performance (BOP) e Compensation weight, che sono variabili molto importanti».*

Ma che cosa ha rappresentato dunque il 2019 ed il secondo titolo piloti? *«Uno step evolutivo del nostro pacchetto, perché BRC e Norbert hanno vinto contro un team ufficiale che ha schierato quattro macchine pensando di poter correre come si faceva una volta nel WTCC, ma abbiamo dimostrato che la filosofia con cui bisogna affrontare queste gare è un'altra».* Si perché Lynk&Co, marchio che insieme a Volvo è nell'orbita Geely, ha studiato una vettura per un'intera stagione, presentandosi con una formazione composta da Yvan Muller, Thed Bjork, Andy Priaulx e Yann Ehrlacher, puntando senza mezzi termini ad annichilire la concorrenza. Un programma per certi versi similare a quello Hyundai, che tuttavia ha usato la vetrina WTCR per essere una delle vetture più vendute in giro per il mondo nelle competizioni turismo.

Chi lo conosce bene, sa che Adamo non è un uomo politico. *«Quanto successo con Lynk&Co, non deve più accadere, perché esistono solo quattro macchine di questo marchio e non è un customer racing, si sono presentati come una squadra ufficiale, e sinceramente ad oggi prima di confermare i nostri piani per il 2020 voglio avere chiarezza da parte della FIA e di WSC su questa situazione. Il WTCR è un prodotto carino e simpatico, il prossimo anno correranno in Corea, ma non è certo un vincolo per la nostra permanenza»* continua Adamo, che comunque sa di avere tra i migliori piloti nel campionato.

«Quest'anno Tarquini non ha potuto lottare per il titolo, ma per me rimane tra i migliori al mondo, al suo pari ci sono Muller, Michelisz ed aggiungerei Esteban Guerrieri. Gabriele ha una capacità di analisi fondamentale ed offre un supporto nella gestione della vettura unica». E gli altri? *«Vedo bene per il futuro Mikel Azcona. Augusto Farfus e Nick Catsburg soprattutto, che ha alternato cose egregie ad altre meno, sulle altre due Hyundai speravo ottenessero risultati migliori, ma hanno avuto una stagione complicata e sono curioso di*



**IRIDATO NEI RALLY
AL PRIMO COLPO**

Al primo anno da capo del motorsport Hyundai Adamo ha subito conquistato il Mondiale Costruttori nei rally. Sotto a destra il manager piemontese con il direttore di As, Andrea Cordovani e il presidente dell'ACI, Angelo Sticchi Damiani alla premiazione dei Caschi e Volanti a Milano



**IN WTCR SERVE
CHIAREZZA DA PARTE
DI FIA E WSC. E LA
SERIE NON È CERTO
UN VINCOLO PER LA
NOSTRA PERMANENZA**



” PER L'ETCR ABBIAMO REALIZZATO UNA VETTURA PROTOTIPO CHE HA GIÀ PERCORSO 3000 KM DI TEST



rivederli in azione se ce ne sarà la possibilità» analizza gravemente Adamo, che non dimentica anche di aver lanciato nel WTCR Luca Engstler: «Sulla carta sono tutti campioni del mondo, ma poi quando vanno a scontrarsi con i mostri sacri si vedono le differenze. Essere veloci ed aggiudicarsi gare e titoli locali non fa

un campione, è un ragazzo potenzialmente veloce, speriamo di vederlo in futuro nel WTCR» conclude. Non manca nemmeno di tirare però una steccata ai suoi avversari. In vista del 2020 infatti la griglia di partenza vedrà l'addio in forma ufficiale di Audi e le Volkswagen che erano presenti in forma ufficiale in queste ultime due stagioni. «Non capisco sinceramente questo terremoto e tutta la preoccupazione dell'addio di un costruttore ufficiale in un campionato riservato ai customer racing a cui in teoria non avrebbe potuto partecipare in forma diretta». Una considerazione quindi sulla situazione del mondiale turismo che in qualche modo mitiga l'aggressività iniziale con cui si puntava quasi ad una retromarcia sui programmi WTCR, dove BRC potrebbe ridurre il proprio impegno da quattro a due vetture. Target, che con le i30 ha corso nel TCR Europa, ha rifiutato di prendere parte alla serie promossa da Eurosport e da Francois Ribeiro per i costi troppo elevati, e pare che ora il Team Engstler, divenuto importatore per la Germania, dove ha sede il quartiere generale di Hyundai Motorsport, e per l'Asia, possa subentrare con due vetture. Non a caso Sepang ha visto la presenza di due ulteriori modelli coreani per delle Wild Card, con il piccolo Luca protagonista in veste di coach driver e team manager al fianco di papà Franz.

Non si può però ovviamente non parlare di un futuro più a lungo termine ovvero quello riservato al mondo elettrico, l'ETCR, a cui Hyundai si presenta più agguerrita che mai. «Stiamo lavorando duramente ed abbiamo realizzato da tempo una vettura prototipo che ha percorso tremila chilometri di test. Ci siamo affidati a Stephane Sarrazin, che ha già avuto esperienze con la Formula E, oltre che a Farfus, che sarà la nostra bandiera per questo progetto, a cui abbiamo dedicato una ventina di persone che vi lavorano alacremente. La strada è quella giusta secondo me, seguire l'evoluzione in pista delle vetture elettriche per la realizzazione del prodotto nella gamma di serie, con delle piste vere, non certo in dei toboga cittadini, perché le corse non sono degli autoscontri ma uno sport nato per dare vita a delle competizioni vere».

Non a caso la Veloster, il modello con cui Hyundai parteciperà, è già accreditata ad essere la vettura da battere dopo che Cupra ha dovuto ricostruire il progetto iniziale per adattarsi al pacchetto batterie che sarà prodotto da Williams Engineering, e che il progetto Alfa Romeo con la Giulia, affidato alle cure della Romeo Ferraris, oltre che essere l'ultimo annunciato è inevitabilmente anche quello più acerbo. ●



di **Marco Giordo**

Dopo sedici stagioni consecutive nel mondiale Jari-Matti Latvala sarà il prossimo anno impegnato solo saltuariamente nella serie iridata. Ma cosa farà il simpatico 34enne pilota finlandese nel 2020?

«Mi sono appena iscritto al Rally di Svezia, correrò poi la Finlandia. Ho in questo momento il budget per disputare solo queste due prove, vorrei fare anche Sardegna o Galles, forse una la farò se il mio budget migliorerà. Con Malcolm Wilson non ho avuto nessun contatto, ho preferito restare con la Toyota, sarò l'ambasciatore di una nuova vettura sportiva vale a dire la Toyota Yaris 4WD 1.6 Turbo. Questo sarà il mio ruolo visto che Hanninen è il pilota tester, farò poi qualche rally storico con la mia Toyota Celica come ad esempio lo scorso weekend al Prealpi Master Show organizzato dal Motoring Club Sernaglia e dal mio grande amico Gabriele Favero. Inoltre mi occuperò di ricostruire nella mia officina in Finlandia vecchie vetture da rally riproducendo in casa le parti che mancano. Dal prossimo anno starò infatti fisso di nuovo al mio paese a Toysa e lascerò Montecarlo».

- Resta quindi fedele alla Toyota?

«Sì perché in Toyota sono stati molto corretti e leali con me e non posso che essere riconoscente con lo-»

**SEBASTIEN OGIER
ANCHE QUEST'ANNO
È IL GRANDE
FAVORITO
PER LA VITTORIA
A MONTECARLO**

JARI-MATTI LATVALA



SOLO DUE GARE
IRIDATE PER IL FINNICO

Chiusa la sua carriera da pilota ufficiale, Latvala correrà soltanto due gare nel 2020 al volante della Toyota: in Svezia e Finlandia



Monte

tutto da scoprire

JARI MATTI LATVALA FA LE CARTE ALLA STAGIONE IRIDATA CHE SCATTA DAL 22 GENNAIO
COME DA TRADIZIONE CON LA SFIDA LOTTERIA DEL RALLY DI MONTECARLO



ro, e così come ho già detto in pratica resterò legato alla casa giapponese come uomo immagine. Voglio comunque far bella figura nelle gare del mondiale a cui parteciperò, un programma che verrà allestito dalla Tommi Makinen Racing, e devo dire che questa soluzione mi sta bene, perché grazie ai miei sponsor privati resterò ancora impegnato nel campionato del mondo».

- E questo mondiale 2020 come lo vede?

«Il 2020 sarà diverso rispetto al recente passato. Dopo l'esordio nel 2017 della Toyota le cose erano migliorate parecchio con in pratica quattro squadre ufficiali in competizione tra loro, dopo lo stop della Citroen ci saranno meno Wrc Plus al via e quindi meno piloti. La competizione sarà sempre dura ma ci sarà meno lotta, perché solo Toyota e Hyundai possono vincere il titolo marche visto che MSport non è una squadra ufficiale. Insomma si tornerà indietro, sarà come dal 2009 sino al 2012 quando c'erano solo Citroen e Ford. Una situazione simile ma stavolta con la MSport come terzo incomodo. L'importante sarà ora nell'immediato non perdere altri team ufficiali».

MI SONO APPENA
ISCRITTO AL RALLY
DI SVEZIA E POI
SARÒ AL VIA
SOLTANTO
IN FINLANDIA

JARI-MATTI LATVALA

”

- E dell'imminente Rally di Montecarlo cosa ne pensa?

«Sébastien Ogier è anche stavolta il favorito perché conosce bene la gara e le condizioni meteo, l'unico suo handicap è che sarà questa per lui la prima volta sulla Yaris. Occhio dunque a Thierry Neuville che è uno che va molto forte in questa gara, dove a mio parere è allo stesso livello di Séb. Anche Tanaak farà la sua parte, e poi la Toyota va molto forte ecco perché Elfyn Evans potrebbe essere la sorpresa della gara».

- Ed il percorso come lo vede?

«Qualcosa è cambiato, non troppo a dire la verità. C'è soprattutto una prova nuova e poi una rifatta l'anno scorso, sostanzialmente è molto simile al passato ancora senza il crono icona di Sisteron anche stavolta. La tappa notturna di giovedì notte che partirà di nuovo da Montecarlo è a priori la giornata più complicata, vedremo».

- E cosa ci dice della sua beneamata Svezia, dove nel 2008 vinse la sua prima gara mondiale?

«E' simile al passato con una prova interamente nuova in Norvegia e un'altra nuova alla frontiera tra Norvegia e Svezia, c'è poi qualche cambio anche nel crono di Vargasen. Il mio obiettivo è il podio, sarebbe davvero per me un ottimo risultato».

- Lo sa che mancherà molto a noi giornalisti il suo garbo, e poi la sua capacità nello spiegare dettagliatamente il percorso e le speciali?

«Grazie, mi fa piacere. Sono uno a cui piace conoscere bene le varie prove speciali e devo dire che le ricordo molto bene».

- Rimpianti per quel mondiale perso in Germania nel 2014?

I NUMERI DI JARI-MATTI

34

ANNI, NATO A TOYSA (FIN)
IL 3 APRILE 1985

NAVIGATORE MIKKA
ANTTILA (FIN)

ESORDIO NEL MONDIALE
GALLES 2002

MIGLIOR PIAZZAMENTO
NEL MONDIALE: VICE
CAMPIONE DEL MONDO
2010, 2014 E 2015; 3°
NEL 2012 E 2013; 4°
NEL 2017 E 2018.

208

PROVE MONDIALI
DISPULATE

18

RALLY MONDIALI VINTI

67

PODI MONDIALI

539

PS VINTE

15

POWER STAGE VINTE

1668

TOTALE PUNTI
CONQUISTATI



LA TOYOTA
VA MOLTO FORTE
E AL MONTECARLO
ANCHE EVANS
POTREBBE ESSERE
LA SORPRESA

JARI-MATTI LATVALA

”

«Quello è stato il momento più difficile della mia carriera, non è stato un errore di nota, stavo pensando a vincere quella speciale nonostante avessi un minuto di vantaggio. Poi anche nel 2017 in Polonia e Finlandia ho perso non per colpa mia l'opportunità di giocarmi il titolo, con quelle due vittorie ci sarei stato anch'io in lotta con Ogier e Neuville».

ville».

- Per terminare, vedremo nel campionato 2020 la 7ª cavalcata iridata di Sébastien Ogier?

«Prima aspettiamo per capire come vanno le cose con questi cambi di casacca, è troppo presto per parlarne». ●



GLI ORARI DELL'88° RALLY DI MONTECARLO, PRIMO ROUND IRIDATO DEL 2020

MERCOLEDÌ 22 GENNAIO

Shakedown	16.01	Route de la Garde-Gap	km 3,35
-----------	-------	-----------------------	---------

GIOVEDÌ 23 GENNAIO

Partenza cerimoniale	17.00	Monaco (Quai Albert 1er)	
Prima tappa Monaco-Gap (42,96 km cronometrati)			
PS 1	20.38	Malijai-Pulmichel	km 17,47
PS 2	22.26	Bayons-Bréziers	km 25,49
Arrivo parco assistenza Gap h. 23.26			

VENERDÌ 24 GENNAIO

Seconda tappa Gap-Gap (122,58 km cronometrati)			
PS 3	8.36	Curbans-Venterol 1	km. 20,02
PS 4	9.56	Saint Clément sur Durance-Freissinières 1	km 20,68
PS 5	11.21	Avançon-Notre Dame du Laus 1	km 20,59
Parco assistenza Gap IN h.12.38 OUT h.13.21			
PS 6	13.54	Curbans-Venterol 2	km. 20,02
PS 7	15.14	Saint Clément sur Durance-Freissinières 2	km 20,68
PS 8	16.39	Avançon-Notre Dame du Laus 2	km 20,59
Parco assistenza Gap h. 17.29			

SABATO 25 GENNAIO

Terza tappa Gap-Monaco (75,20 km cronometrati)			
PS 9	9.38	St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 1	km. 16,87
PS 10	10.56	La Bréole-Selonnet 1	km 20,73
Parco assistenza Gap IN h. 12.32 Out h. 13.15			
PS 11	14.08	St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 2	km. 16,87
PS 12	15.26	La Bréole-Selonnet 2	km 20,73
Parco assistenza Gap IN h. 16.26 OUT 17.24			
Parco chiuso Monaco h. 21.24			

DOMENICA 26 GENNAIO

Quarta tappa Gap-Monaco (63,54 km cronometrati)			
PS 13	8.17	La Bollène Vésubie-Peira Cava 1	km 18,41
PS 14	9.08	La Cabanette-Col de Braus 1	km 13,36
PS 15	10.55	La Bollène Vésubie-Peira Cava 2	km 18,41
PS 16	12.18	La Cabanette-Col de Braus 2	km 13,36
Parco chiuso Monaco h.13.48			
Premiazione Place du Palais Monaco h. 15.00			
Totale 304,28 km cronometrati			

IL MONDIALE 2020 BUSSA GIÀ ALLE PORTE

La prossima edizione del Rally di Montecarlo, in programma dal 22 al 26 gennaio, darà il via al Mondiale 2020, dal quale Latvala brillerà per la sua assenza

ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY DI MONTECARLO

2012	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2013	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2014	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2015	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2016	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2017	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc
2018	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc
2019	Ogier-Ingrassia	Citrone C3 Wrc

Pollara

da Mondiale Jun

IL SICILIANO, VINCITORE DEL TRICOLORE RISERVATO AGLI UNDER, NON VEDE L'ORA DI GETTARSI NELLA NUOVA SFIDA. ESORDIRÀ AL RALLY DI SVEZIA



MARCO
HA CONCESSO IL BIS

Secondo scudetto in carriera nel Tricolore Junior per Marco Pollara che nel 2019 si è imposto nella serie riservata agli under con la Ford Fiesta R2

ior

IL 2020 DI MARCO

16 febbraio	Svezia	Neve/ghiaccio
19 aprile	Cile	Terra
7 giugno	Italia	Terra
9 agosto	Finlandia	Terra
18 ottobre	Germania	Asfalto



di Daniele Sgorbini

« Quando ho avuto la certezza che il prossimo anno avrei corso nel Mondiale Junior? Da subito, non appena al Tuscan Rewind ho realizzato di aver vinto il Tricolore Junior. Ho sempre avuto la convinzione che, se la Federazione mette in palio un premio, sia abbastanza seria da mantenere la parola data». Marco Pollara è carico a mille: il pilota siciliano, vincitore per la seconda volta in carriera del Campionato Italiano Junior, non vede l'ora di gettarsi a testa bassa nella sfida che lo attende. Sa che non sarà semplice affrontare le cinque gare della serie iridata riservata agli under, a cui si è aggiudicato la possibilità di partecipare vincendo lo scudettino tricolore ed entrando così nell'ambito dell'Acì Team Italia, ma al tempo stesso ha tutta l'intenzione di affrontare l'impegno al massimo delle sue potenzialità, senza lasciare nulla al caso. L'esordio sarà a febbraio al Rally di Svezia, in condizioni per lui del completamente nuove, mai affrontate in precedenza: «Penso di avere bisogno di fare esperienza sulla neve e sul ghiaccio, perché non ho mai guidato in quelle condizioni, che del resto da noi in Sicilia mica si possono incontrare.

A GENNAIO ANDRÒ AD ALLENARMI A LIVIGNO SUL GHIACCIO IN VISTA DEL DEBUTTO IN SVEZIA

MARCO POLLARA

”

Per questa ragione ho deciso che a gennaio, subito dopo le feste, andrò per qualche giorno a Livigno a far pratica sulla pista ghiacciata. Voglio noleggiare una Fiesta R2 in modo da utilizzare la stessa vettura che poi avrò a disposizione la prossima stagione. So che non sarà per niente facile, perché neve e ghiaccio non le ho mai viste neppure da lontano, ma al tempo stesso non ho nessun timore: voglio far bene e so che posso farlo». Lo scorso anno vi siete confrontati con i ragazzi del Mondiale Junior in Sardegna e non è andata benissimo per i colori italiani: «È vero, non è andata benissimo, però va anche detto che è molto difficile fare paragoni. Noi purtroppo non siamo abituati ad affrontare gare con un chilometraggio così lungo. Inoltre io non avevo la testa tanto alla singola gara, quanto piuttosto al mio campionato, volevo portare a casa dei punti senza strafare. Il primo giorno ho avuto qualche problema di surriscaldamento, ho perso alcuni minuti e quindi non aveva più alcun senso rischiare. Il secondo giorno tutti i miei avversari si sono auto eliminati, così ho badato a concludere e fare punteggio. Per quello che mi riguarda quindi un confronto vero non c'è stato».



TRICOLORE JUNIOR I PRIMI ISCRITTI

MARCEL PORLIOD
(AOSTA) CLASSE 1995

**MICHEL DELLA
MADDALENA**
(SONDRIO) 1997

EMANUELE ROSSO
(ASTI) 1994

ANDREA MAZZOCCHI
(PIACENZA) 1994

SALVATORE LO CASCIO
(CALTANISSETTA) 1998

RICCARDO PEDERZANI
(VARESE) 1998

GIORGIO COGNI
(PIACENZA) 1995

UGUIGLIEMMO DE NUZZO
(CASARANO) 1995

**SO CHE NON SARÀ
PER NIENTE FACILE,
PERÒ SO ANCHE
CHE DARÒ SEMPRE
IL 110% PER FARE
BELLA FIGURA**

MARCO POLLARA



- Da diretto interessato, qual è lo stato generale di salute del rallismo giovanile e della passione per il motorsport in genere, in Italia?

«Secondo me il livello è molto alto. Ci sono ragazzi che vanno molto forte e con i quali confrontarsi non è per niente facile. Gareggiare contro gente come De Tommaso, Bottarelli, Ciuffi o Mazzocchi credo sia molto formativo. Non è semplice emergere».

- E a livello di passione, come siamo messi? I ragazzi si interessano ancora ai rally e alle corse in auto?

«Credo che l'interesse ci sia ancora, anche se varia molta da zona a zona. Per esempio in Sicilia ci sono zone in cui la passione per i rally è fortissima e altre in cui il nostro sport è ben poco conosciuto. Il problema vero però non è tanto la mancanza di passione, quanto il fatto che per correre servano tanti soldi. L'Italia in più non sta attraversando un bel momento, trovare sponsor non è per niente facile. Io credo che la passione ci sia ancora, ma correre resta difficile per molti».

- Dopo aver vinto lo Junior nel 2017, cosa ti aspettavi dall'evoluzione della tua carriera?

«A dire il vero sono sempre rimasto con i piedi per terra. Sapevo che il passaggio dalla R2 alla R5 (nel 2018 Pollara ha corso con la seconda Peugeot 208 T16 di Peugeot Italia, ndr) sarebbe stato molto difficile però credo di aver dimostrato anche di saper fare dei buoni tempi, come ad esempio al Rally di Roma. Altre volte ho commesso qualche errore, ma nel complesso credo che sia stata una stagione positiva».

- Come mai è così difficile il passaggio della R2 alla R5, quali sono gli aspetti che mettono più in dif-

ficoltà un giovane che prova questo salto?

«Le auto sono davvero completamente diverse e richiedono anche una tecnica di guida molto specifica per l'una o per l'altra. Anche le note cambiano completamente, perché sulle R5 le curve arrivano molto più velocemente, subito una dietro l'altra. Il limite è molto più alto, ma serve del tempo per capirlo. Poi c'è l'aspetto tecnico, con le molte più regolazioni di cui una R5 dispone, tra rampe, differenziali, clic degli ammortizzatori. È un passaggio complesso, credo che serva un po' di tempo per potersi esprimere davvero al 100%».

- Maestri veri ne hai avuti, sino ad ora?

«Su tutti direi Andreucci. Devo davvero ringraziare lui e Anna, perché nei due anni passati in Peugeot mi hanno insegnato tanto. Anzi, a dirla tutta mi piacerebbe che la Federazione me lo affiancasse come tutor in questa esperienza nel Mondiale, anche se per ora non ne abbiamo ancora parlato».

- Realisticamente, quali aspettative ti poni per la tua prima stagione all'estero, in un contesto così impegnativo come quello del Mondiale?

«So che non sarà per niente facile però so anche che darò sempre il 110% per fare bella figura. Nessun pilota parte con l'idea di arrivare secondo o terzo, tutti vogliamo correre per vincere. A me piacciono le cose nuove e so che quest'anno ne troverò tante, a iniziare proprio dalla Svezia. Ho visto alcuni filmati, ci sono dei tratti in cui le Wrc stanno a limitatore anche per venti secondi. È impressionante la velocità che si tiene in quelle gare. Ecco, noi non ci siamo abituati perché le nostre prove sono molto più lente, ma non ho paura. È una sfida nuova e voglio godermela». ●



PORTACOLORI ACI TEAM ITALIA

Grazie alla conquista del Tricolore Junior, Marco Pollara avrà la possibilità di correre nel Mondiale Junior 2020 con i colori di ACI Team Italia

Tricolore Junior novità in arrivo

CALENDARIO, CONDIZIONI ECONOMICHE E MONTEPREMI, ECCO COME CAMBIA NELLA PROSSIMA STAGIONE LA SERIE RISERVATA AGLI UNDER

Un primo anno di rodaggio, che è servito per comprendere come e dove migliorare. La stagione da poco andata in archivio ha rappresentato una sorta di anno zero per il Campionato Italiano Junior corso in regime di monogestione, con le Ford Fiesta R2 preparate da M-Sport (le stesse che vengono impiegate nella serie iridata) e gestite dalla Motorsport Italia. Un campionato pensato sia per contenere i costi, sia per promuovere la carriera sportiva del vincitore, visto che permette la scalata verso il Mondiale Junior. Per la prossima stagione sono diverse le novità in arrivo, a iniziare dal calendario, con tre gare su asfalto e tre su terra ma con una prevalenza – in termini di punteggio – proprio per lo sterrato, in virtù del coefficiente 1.5 attribuito sia al Rally d'Italia (per il quale sarà valida solo la prima tappa) sia al Tuscan Rewind. Aggiunta anche la regola che impedisce agli ex vincitori del titolo di presentarsi nuovamente alla via.

Cambiate anche le condizioni economiche praticate ai ragazzi che vorranno correre nello Junior. Il prezzo per prendere parte alla serie è sceso infatti a 40.000 euro tasse escluse, cui vanno aggiunte le tasse di iscrizione per le sei gare in programma, pari a 900 euro più Iva. L'iscrizione allo Junior dà diritto agli equipaggi a essere inseriti nel programma AcI Team Italia. La cifra comprende il noleggio della vettura, le gomme (da regolamento se ne potranno impiegare 12 per le gare su asfalto e 10 per le gare su terra) un test pre campionato e tutta l'assistenza. Per evitare situazioni spiacevoli come quelle che si sono verificate l'anno scorso - tra defezioni

UN 2020 DIVISO IN SEI ROUND

19 aprile	44° Rally 1000 Miglia	Asfalto	
7 giugno	Rally Italia Sardegna (1ª tappa)	Terra	1,5
12 luglio	Rally San Marino	Terra	
26 luglio	Rally Roma Capitale	Asfalto	
18 ottobre	38° Rally Due Valli	Asfalto	
22 novembre	11° Tuscan Rewind	Terra	1,5

più o meno obbligate all'ultima di campionato si sono presentati in due – la Federazione ha saggiamente deciso di porre qualche paletto, obbligando i piloti a sottoscrivere un contratto con AcI Sport, in base al quale oltre all'anticipo di 4.000 euro all'atto dell'iscrizione, andranno versati 6.000 euro 20 giorni prima di ogni gara. Inoltre, salvo i reali casi di forza maggiore, chi non si presenterà al via di una prova di campionato dovrà comunque versare 3.000 euro, a meno che non si trovi un sostituto.

Ritocchi importanti sono in arrivo anche sul fronte assicurativo: le vetture godono di una polizza kasco, con un massimale di 50.000 per danni e di 70.000 euro per incendio, con una franchigia di 7.000 euro per il primo e il secondo incidente. Dopo il secondo l'assicurazione non coprirà più i danni del pilota, che dovrà eventualmente stipulare un'altra polizza personale. Tutto nuovo anche ciò che è stato previsto in caso di ritiro per problemi meccanici: nel caso in cui un pilota dovesse ritirarsi prima di aver effettuato almeno il 30% di prove speciali, gli verrà riconosciuto uno sconto del 50% per la gara successiva. Le vetture saranno assegnate a inizio stagione e rimarranno le stesse – per ciascun pilota – per tutto l'anno. E il montepremi? Al campione dello Junior 2020 andranno – a fronte dell'impegno a prendere parte allo Junior Wrc – 75.000 euro dalla Federazione, altri 30.000 da M-Sport e tutti gli pneumatici necessari da parte di Pirelli. ●

L'IDENTIKIT DI MARCO POLLARA

Due tricolori da under

Quello conquistato nel 2019 è in realtà il secondo Campionato Italiano Junior per Marco Pollara. Due titoli pesanti quelli messi nel carniere dal pilota siciliano nato il 20 febbraio del 1996. Il primo è arrivato nel 2017, vestendo la divisa da ufficiale nello Junior Team di Peugeot Italia. Un successo, quello di Marco al volante della 208 R2 gestita dal team dei Fabbri, che gli era valso la possibilità di proseguire l'anno dopo con la Peugeot 208 T16 R5, in una stagione che si è rivelata difficile ma che è stata utilissima alla maturazione del pilota. I primi traversi Pollara li ha fatti addirittura da minorenne, grazie all'opportunità concessa dai rally in circuito, con vari eventi in Sicilia subito al volante di vetture impegnative come la Peugeot 207 S2000 o la Clio S1600. Compiuti finalmente i 18 anni, subito a mettere le ruote in strada: un paio di stagioni in Sicilia e poi nel 2016 il salto nel giro del Tricolore dove riesce subito a mettersi in evidenza nello Junior e nel Trofeo Peugeot: quanto basta per essere chiamato, l'anno dopo, nella squadra ufficiale.



Citroen debutto ai raggi X

ANATOMIA DELLA PRIMA STAGIONE
DELLA C3 R5 SULLE SPECIALI
DEL CAMPIONATO ITALIANO

di Daniele Sgorbini



La fine di un'epoca e l'inizio di una nuova era: non c'è retorica nell'adottare anche questo punto di vista per raccontare una delle tante storie legate al Campionato Italiano Rally 2019. Una delle più attese, in fin dei conti. Perché è più che doveroso illustrare al meglio la transizione dalla Peugeot 208 T16 alla Citroën C3 R5, il passaggio dal lunghissimo dominio di Paolo Andreucci e del Leone al ritorno di Luca Rossetti e del marchio del Double Chevron nel Tricolore. Una successione molto difficile, un'eredità pesantissima da raccogliere, un voltare pagina carico di aspettative e di attese. Dunque, a bocce ferme, classifica finale di campionato a parte, com'è andata la prima stagione della Citroën C3 R5 in Italia? Come e quanto hanno lavorato gli

uomini della squadra per restare comunque ai piani altissimi del Campionato?

Il tabellone racconta che Luca Rossetti ed Eleonora Mori, al termine di un'annata in cui il livello di competitività è stato obiettivamente altissimo, hanno chiuso la stagione al quarto posto in campionato, dopo aver raccolto 65.5 punti, una vittoria e altri quattro piazzamenti a podio. Avrebbe potuto andare assai diversamente, senza alcuni episodi che vanno anche bene al di là della fortuna e che sono ancora sotto la lente d'ingrandimento di un'inchiesta. Del resto far scorrere il dito sulla linea occupata dall'ex campione d'Italia, d'Europa e di Turchia non basta a comprender davvero come sia andata la stagione. Un cammino cominciato subito col pie-



IL BILANCIO 2019 IN GIRO PER IL MONDO

C3 R5 195 rally corsi e 38 vittorie

Italia ma non solo: nella stagione sportiva appena conclusa, le Citroën C3 R5 hanno corso in 195 rally in giro per il mondo, portando a casa 38 vittorie assolute, 96 podi e segnando il miglior tempo in 389 prove speciali. L'ultimo centro è arrivato il 7 dicembre, in Francia, al Rallye Régional du Médoc, grazie a Sam Taveneau e Sébastien Pogut, mentre il primo dell'anno batte bandiera cilena e risale al Rally Santa Juana del 9 e 10 marzo, gara su sterrato vinta da Benjamin Israel con Marcelo Der Ohannesian alle note. In mezzo una lunga lista di altre affermazioni tra Francia, Spagna, Portogallo, Belgio, Polonia (qui Lukyanuk ha vinto la prova valida per l'Europeo, come aveva fatto prima Pepe Lopez alle Canarie), oltre al successo conquistato da Luca Rossetti ed Eleonora Mori in Friuli. Non meno importanti, per pesare la competitività della macchina, le affermazioni di categoria nel Wrc 2 Pro, in cui Mads Østberg ha messo tutti in fila in Argentina e in Spagna e nel Wrc2, dove Bonato ha vinto al Montecarlo ed Eric Camilli ha fatto centro al Catalunya.

poi però i frutti del lavoro condotto dal Rossetti col laudatore si sono fatti vedere. Il pilota friulano trapiantato in Valtellina è riuscito a cucirsi la vettura addosso proprio come voleva, sia per renderla adatta al suo stile di guida, sia per farla diventare velocissima in senso assoluto rispetto alla concorrenza. Del resto la macchina è nata con le coperture Michelin, mentre da noi ha corso con Pirelli, una differenza sostanziale e non certo di facciata. Tutto sommato l'adattamento è stato anche veloce e il grosso del lavoro nel team diretto da Paolo e Michele Fabbri si è concentrato sull'idraulica degli ammortizzatori e sulle tarature dei differenziali, oltre che sul materiale delle pastiglie dei freni. Le strade italiane sono mediamente più lente e più tortuose rispetto a quelle su cui si corre all'estero e proprio per questo è stato necessario adattare il comportamento della vettura. La prima vittoria stava per arrivare già alla Targa Florio ed è poi slittata alla fine dell'estate, in occasione del Rally del Friuli, dopo che a Roma è arrivato l'unico ritiro della stagione, per un'uscita di strada. Nel bilancio finale pesa quell'episodio, come pesano anche le forature di Verona e Montalcino. Eppure se alcuni numeri non tornano completamente sulla base del potenziale espresso, altri sono obiettivamente confortanti: nella graduatoria degli arrivi entro la top 5, Rossetti è secondo solo allo scudettato Basso, mentre nella stessa classifica la C3 precede sia Fiesta sia la Polo R5. C'è di che sorridere pure a mettere insieme il numero di successi in prova speciale, leggendo i quali si scopre che Rox e la Citroën hanno fatto pure meglio del neo campione d'Italia. ●

de giusto e vissuto alternando momenti d'esaltazione pura ad altri oggettivamente più complicati. Al Ciocco, al debutto della C3 R5 nel Tricolore, son subito arrivati dei segnali importanti, con una progressione nei tempi e nei risultati capace di lasciare il segno. Al suo esordio la C3 "italiana" è stata globalmente più veloce della 208 T16 e il podio di Rossetti al termine dell'appuntamento toscano è arrivato grazie anche allo scratch fatto segnare sull'ultima speciale.

A Sanremo è andata meno bene, ma alla fine è stato un episodio, spiegabile con l'aver preso una direzione di setup, nei test prima della classicissima ligure, che non si è rivelata quella corretta per far rendere al meglio la C3 sull'asfalto italiano. Da lì in

ROSSETTI HA CHIUSO AL 4° POSTO NEL CIR

Nella sua prima stagione nel Tricolore Rally la Citroën ha conquistato una vittoria con Luca Rossetti che ha chiuso il Cir al 4° posto



Pirelli-Wrc sarà monofornitura

COLPO GROSSO DELLA CASA MILANESE CHE DIVENTA FORNITORE UNICO DEL MONDIALE RALLY DAL 2021 AL 2024. TRONCHETTI PROVERA: «TECNOLOGIA E PASSIONE I NOSTRI INGREDIENTI»

Colpo grosso della Pirelli che si è aggiudicata il tender per il Wrc battendo la concorrenza della Michelin e degli indiani della MRF. La casa della Bicocca è stata infatti scelta dalla FIA (la Federazione Internazionale dell'Automobile) come fornitore di pneumatici unico per le stagioni dal 2021 al 2024 nel Campionato del Mondo Rally. In particolare la marca milanese fornirà tutte le vetture 4x4 che prenderanno parte alle gare valevoli per il WRC, vale a dire sia le WRC Plus che si contendono il titolo assoluto, che le vetture R5 che sono protagoniste sia del Wrc2 che del Wrc3, oltre che di diversi campionati regionali (in primis l'Europeo), e poi di altri nazionali di tutto il mondo. Proseguirà inoltre l'impegno della Pirelli anche nelle categorie riservate ai piloti più

giovani, visto che la casa milanese sarà fornitore di tutte le vetture del mondiale Junior WRC e fornitore unico dello Junior nell'Europeo. È questo un nuovo riconoscimento importante per la Pirelli, che essendo fornitore unico anche

in F1, è ora sempre più al top nelle competizioni grazie ai successi maturati in oltre 110 anni. «Tecnologia e passione sono i due ingredienti principali che Pirelli infonde nel motorsport - ha spiegato Giovanni Tronchetti Provera, SVP Prestige e Motorsport di Pirelli - e che ci hanno consentito di ottenere la fornitura nella massima serie al mondo di rally. Da anni già sosteniamo i giovani piloti nelle

categorie Junior, ora torniamo anche nella categoria principale». Mario Isola, responsabile Car Racing di Pirelli, ha inoltre dichiarato: «L'impegno al massimo

livello nei rally era un ritorno a cui pensavamo da tempo. E ci fa particolare piacere che si concretizzi con la scelta della FIA che arriva alla fine di una stagione in cui si è laureato Campione del Mondo l'estone Ott Tänak, cioè uno dei giovani nati nel programma Pirelli Star Driver. Fornire il Wrc accanto alla F1 ci darà modo di far progredire ulteriormente i nostri prodotti, misurandoci con le esigenze più diverse e impegnative del motorsport». Nel WRC, Pirelli metterà in campo la sua gamma di pneumatici già utilizzata nei diversi campionati rally nel mondo, dove la P lunga è fornitore.

Per l'asfalto, il P Zero RA con disegno asimmetrico e diverse mescole disponibili in base a condizioni climatiche e terreno; per la neve, il Sottozero Snow con o senza chiodatura, per il ghiaccio il Sottozero Ice J1, progettato espressamente per il rally di Svezia; per gli sterrati lo Scorpion K con struttura rinforzata e diverse mescole da scegliere in base alle condizioni.

Marco Giordo

**FORNIRE IL WRC
ACCANTO ALLA F1
CI DARÀ MODO DI
FAR PROGREDIRE
ULTERIORMENTE I
NOSTRI PRODOTTI**

MARIO ISOLA



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Tempestini-Palitta (Hyundai I20) in 24'46"9; 2. Bresolin-Ometto (Ford Fiesta) a 13"7; 3. Bettega-Cargnelutti (Skoda Fabia) a 15"1; 4. Scattolon-Nobili (Hyundai I20) a 22"3; 5. Trentin-De Marco (Skoda Fabia) a 28"6; 6. Signor-Bernardi (Ford Fiesta) a 30"5; 7. Romagna-Addondi (Ford Fiesta) a 32"1; 8. Cesaro-Gaio (Skoda Fabia) a 33"2; 9. Lovisetto-Lovisetto (Skoda Fabia) a 37"0; 10. Marchioro-Dall'Olmo (Skoda Fabia) a 45"7; 11. Lorenzon-Soldan (Skoda Fabia) a 49"4; 12. Donetto-Giatti (Skoda Fabia) a 54"8; 13. Versace-Caldart (Skoda Fabia) a 1'00"7; 14. Zecchin-Granai (Skoda Fabia) a 1'01"2; 15. Merli-Zortea (Skoda Fabia) a 1'02"3; 16. Zanin-Pizzol (Skoda Fabia) a 1'03"8; 17. Battistolli-Pollet (Skoda Fabia) a 1'04"4; 18. Aljosa-Jaka (Skoda Fabia) a 1'06"1; 19. Maselli-Arena (Hyundai I20) a 1'10"9; 20. Piccolotto-Cenere (Skoda Fabia) a 1'14"7.



RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

A destra Tempestini, sotto Bresolin e Bettega: ovvero i tre grandi protagonisti del Prealpi

Tempestini dominatore

SIMONE IN TESTA DALL'INIZIO ALLA FINE PRECEDE BRESOLIN E BETTEGA. UN'EDIZIONE DA RECORD CON 171 PARTENTI

SERNAGLIA DELLA BATTAGLIA - Il 21° Prealpi Master Show, 2° round della 12ª stagione del Challenge Raceday Rally Terra, è stata un'edizione da record con ben 171 partenti. La gara trevigiana è iniziata nella giornata di sabato 21 dicembre con la disputa di una speciale di 6,30 km sotto la pioggia e al buio. La successiva prova di 9,18 km, si è presentata quasi allagata. Il giovane Simone Tempestini, navigato da Masina Palitta su Hyundai I20, campione rumeno in carica, si è subito imposto e ha mantenuto la leadership della gara sino alla fine.

Dietro di lui protagonista Alessandro Bettega-Paolo Cargnelutti (Skoda Fabia R5), che ha vinto il primo passaggio del secondo giorno, ma nel secondo passaggio si è

girato perdendo tempo per rimettersi in carreggiata, ed è scivolato in quarta posizione, ma riuscendo nell'ultimo passaggio della giornata a recuperare una posizione e concludere terzo assoluto e primo tra i piloti Raceday. Bresolin-Ometto (Ford Fiesta WRC) hanno mantenuto un ritmo costante e ha concluso la gara secondi. Mentre Scattolon-Nobili (Hyundai I20), dopo essere stato per parte della gara terzo assoluto, è stato scavalcato da Bettega e ha concluso con un ottimo 4° posto finale. Per quanto riguarda il debutto della nuova classe N5, inserita sperimentalmente all'interno del Challenge Raceday Rally Terra, i riscontri sono stati positivi. Dei tre partecipanti si è ritirato Ezio Soppa-Mauro Marchiori (Citroen DS3) a causa

di problemi di differenziale, mentre gli altri due, i giovani Mattia Codato-Christian Dinale (Citroen C3) e Jacopo Trevisani-Andrea Marchesini (Kia Rio), hanno concluso

la gara rispettivamente 27° e 28° assoluti. Sulla terza prova hanno fatto segnare tempi due secondi a chilometro più lenti rispetto al primo assoluto e comunque primi del Gruppo N.

Nel femminile, con una guida attenta e precisa, Tamara Molinaro e Giacomo Ciucci, su Citroen C3, iscritti a Raceday, hanno concluso 24° assoluti. Colpo di scena nella PS 4 per la vittoria della classifica delle 2 Ruote Motrici. Nicolò Marchioro-Marco Marchetti (Peugeot 208 R2B), assoluti dominatori della classe dalla prima alla terza PS, si sono ritirati nell'ultimo tratto cronometrato per la rottura di un cerchio. La vittoria va a questo punto ad Alex Raschi-Cristiano Galante (Peugeot 208 R2B), bravi a resistere all'assalto finale di Fabrizio Martinis-Valentina Boi su identica vettura. Grande soddisfazione da parte degli organizzatori, Motoring Club, che nonostante le difficoltà hanno portato a termine una gara memorabile, confermato sia dai piloti che dal numeroso pubblico che ha affollato la prova sin dall'inizio, nonostante il tempo inclemente. ●



di Leo Todisco Grande

IL CIOCCO - Non è facile vincere il Ciocchetto Event, al debutto, su queste strade, con la Skoda Fabia R5 e, soprattutto, con condizioni meteo da tregenda a complicare il tutto. Ci è riuscito lo spezzino Claudio Arzà, che completa un pregevole terzetto di centri stagionali, insieme a Piancavallo nazionale e Pomarance, e che, nel contempo, potrà vantarsi di avere battagliato, e vinto, contro un certo Paolo Andreucci. Arzà, in coppia con l'esperto David Castiglioni, che si è aggiudicato l'ambito Trofeo in memoria di "Icio" Perissinot, è andato in testa già nella seconda prova speciale della prima tappa del rally natalizio per antonomasia, e sotto una pioggia battente, è riuscito ad incrementare il vantaggio fino a circa diciotto secondi. Il temuto ritorno di Andreucci, nella seconda tappa poi non si è verificato ed Arzà ha consolidato il suo pri-



fotografie AMICORALLY

Arzà che blitz!

IN UNA SFIDA ANDATA IN SCENA IN CONDIZIONI DA TREGENDA, LO SPEZZINO, AL DEBUTTO SU QUESTE PS, BATTE ANDREUCCI

mato fino al traguardo finale. «Per me è una vittoria importante - sorrideva alla fine lo spezzino - perché non ho commesso errori, in un percorso davvero molto insidioso, un rally vero, e poi perché è stato un onore essermi confrontato con un grande campione come Andreucci». E proprio il pluricampione italiano rally, tornato, per l'occasione, in coppia con Anna Andreussi, pur non sottraendosi, fino alla fine, al duello con Arzà, spiegava, serenamente, che il ritorno della sua sempreverde Peugeot 208 T16 R5 al set up "asfalto Ciocchetto", dopo una stagione di successo sugli sterrati del Campionato Italiano Rally Terra, non è stato così im-

mediato. Qualche sbavatura nella prima tappa, un passo più incisivo nella seconda, ma ormai il primo posto era troppo lontano. A chiudere il podio, meritato, andava alla fine il reggiano Gianluca Tosi, con Del Barba. Che conosce bene la Skoda Fabia R5, ma che non aveva mai preso il via al Ciocchetto e che è stato bravissimo a scansare tutte le trappole delle speciali all'interno della tenuta Il Ciocco. Prestazione di giornata, però, è stata quella di Tommaso Ciuffi, con il fido Nicolò Gonella al fianco. Il giovane neo campione italiano rally 2 Ruote Motrici, ha fatto letteralmente volare la sua Peugeot 208 R2, su un fondo a scarsa aderenza,

nel quale va a nozze. Da subito nelle zone di lusso della classifica assoluta, "Ciuffino" aveva il quarto posto in tasca fin dal via, fino a che, a due chilometri dal traguardo dell'ultima prova, la sua "peugeottina" si è ammutolita. Il quarto posto è andato così al rimontante Andrea Volpi, pilota elbano, con Adriani a fianco, che ha raddrizzato una prima tappa non brillante con una seconda frazione decisamente più aggressiva con la Skoda Fabia R5. Correre senza gomme rain, misura non disponibile per la sua Renault Clio R3, sotto il diluvio non è il massimo: ma il lucchese Luca Panzani non si è arreso, e il suo quinto posto finale, con Pinelli alle note, brilla in classifica. Andrea Marcucci, il padrone di casa, con Gonnella a fianco, nell'ultima speciale non è riuscito a prenderlo, pur dichiarandosi soddisfatto del debutto con la Skoda Fabia R5.

«Grandi protagonisti di questo Ciocchetto Event - chiosava alla fine Valerio Barsella, responsabile organizzativo - sono stati tutti gli equipaggi in gara, ma eroici sono stati i Commissari Sportivi, i Cronometristi e tutto il personale sul percorso, che hanno portato in fondo il loro lavoro, per due giorni sotto una pioggia sfiancante». ●





28° CIOCCETTO EVENT

Il Ciocco, 20-21 dicembre 2019
Assoluta: 1. Arzà-Castiglioni in 36'56"63; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 R5) a 16"78; 3. Tosi-Del Barba a 36"35; 4. Volpi-Adriani a 2'46"47; 5. Panzani-Pinelli (Renault Clio R3) a 3'25"72; 6. Marucci-Gonnella a 3'42"89; 7. Dal Castello-Zanet (Peugeot 208 R2) a 3'44"68; 8. Verbilli-Lamecchi (Renault Clio R3) a 4'04"63; 9. Marucci-Vellini (Peugeot 207 S2000) a 4'14"74; 10. Fanucchi-Martinelli (Renault Clio R3) a 4'32"60 (gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO A

Classe A0: 1. Baldassari-Marchi in 44'50"46; 2. Giorgetti-Giovacchini a 2'28"74; 3. Taccinori a 3'08"93 (tutti su Fiat 600 Sporting).

Classe A5: 1. Pilat-Refondini (Peugeot 205 Rallye) in 46'54"67; 2. Lucchesi-Della Maggiora (Rover Mg Zr 105) a 1'00"53; 3. Rossi-Osini (Rover Mg Zr 105) a 1'43"11.

Classe A7: 1. Mariani-Righetti (Renault Clio W) in 44'13"20.

Classe S2000: 1. Marucci-Vellini (Peugeot 207 S2000) in 41'11"37.

GRUPPO N
Classe N0: 1. Pellegrini-Soriani (Fiat 600 Sporting) in 50'57"47.

Classe N1: 1. Bertolacci-Sarti (Peugeot 106 XSI) in 47'08"51; 2. Favero-Gabrielli (Peugeot 106 XSI) a 11"36; 3. Meconi-Lombardi (Rover Mg Zr 105) a 17'20"39.

Classe N2: 1. Bracchi-Barbera in 43'09"15; 2. Facchin-Zanetti a 1'47"64; 3. Roncoli-Pizzi a 2'58"22; 4. Martinelli-Fratta a 4'00"30 (tutti su Peugeot 106 S16).

Classe N3: 1. Rossi-Panzani in 43'16"73; 2. Tintori-Ambrogi a 23"80 (entrambi su Renault Clio RS Light).

GRUPPO R
Classe R1B: 1. Martinelli-Morelli (Suzuki Swift R1) in 45'31"17.

Classe R2B: 1. Dal Castello-Zanet (Peugeot 208 R2) in 40'41"31; 2. Turrini-Bucciarelli (Citroen C2 R2) a 1'08"49; 3. Ambrosio-Micheli (Peugeot 208 R2) a 5'33"83.

Classe R3C: 1. Panzani-Pinelli in 40'22"35; 2. Verbilli-Lamecchi a 38"91; 3. Fanucchi-Martinelli a 1'06"88 (tutti su Renault Clio R3).

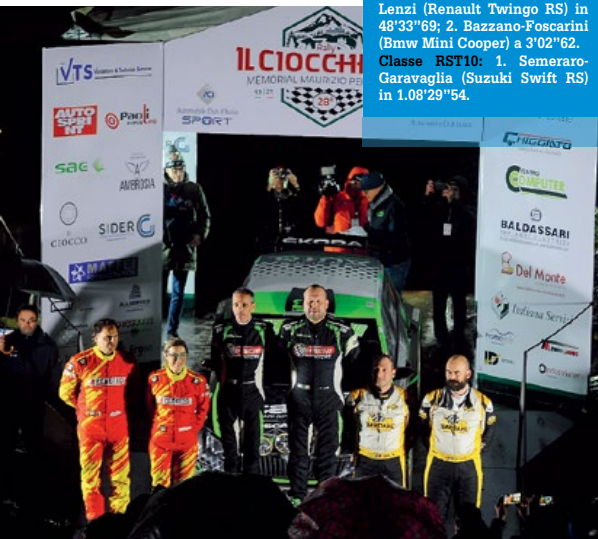
Classe R5: 1. Arzà-Castiglioni in 36'56"63; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 R5) a 16"78; 3. Tosi-Del Barba a 36"35; 4. Volpi-Adriani a 2'46"47; 5. Marucci-Gonnella a 3'42"89 (gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO RS
Classe RS16: 1. Innocenti-Lenzi (Renault Twingo RS) in 48'33"69; 2. Bazzano-Poscarini (Bmw Mini Cooper) a 3'02"62.

Classe RS10: 1. Semeraro-Garavaglia (Suzuki Swift RS) in 1.08'29"54.

PROTAGONISTI IN GARFAGNANA

In alto, l'equipaggio vincitore Arzà-Castiglioni su Skoda Fabia R5. Sopra, Ciuffi-Gonella 4° fino a due chilometri dal traguardo, poi ritirati. Nell'altra pagina in basso, l'equipaggio Andreucci-Andreucci e in basso il podio finale



SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

TUTTO LO STAFF DELLA SELEZIONE NAZIONALE PILOTI, AUGURA A TUTTI, MA PROPRIO A TUTTI, UN SERENO NATALE ED UN MERAVIGLIOSO ANNO NUOVO.

Quello appena passato, è stato davvero un anno eccezionale, ricco di eventi, gare, corsi, piloti e tanti nuovi (e vecchi) Campioni, che si sono confermati al top nelle varie categorie del vasto mondo della Selezione.

Ma tantissimi sono i programmi ai quali stiamo lavorando, e per questo vi consigliamo di seguirci sempre di più, attraverso tutti i nostri canali, per condividere la grande passione che abbiamo per il Motorsport, insieme a voi. Grazie ed ancora **TANTI AUGURI**.

Per info: selezenazionalepiloti@gmail.com

La Snp si può seguire attraverso i canali ufficiali social su facebook/ [selezenazionalepiloti](https://www.facebook.com/selezenazionalepiloti), Instagram e YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).

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, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclasse 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.



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 Cletia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

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

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

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 A1 del D.lgs 196 del 30

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

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

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

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

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018



Accertamenti
 Diffusione Stampa



Ghirelli very Smart

VITTORIO A 25 ANNI, DOPO I TRIONFI IN AUTO GP, SI È RIMESSO IN GIOCO VINCENDO CON LA EQ FORTWO E-CUP E MOSTRANDO TANTA CONTINUITÀ

di [Dario Lucchese](#)

Mai staccare la spina, ma andare sempre avanti per la propria strada. Ne sa qualcosa Vittorio Ghirelli, 25 anni, che dopo avere intrapreso la strada delle ruote scoperte vincendo nel 2013 il titolo dell'Auto Gp, si è voluto rimettere in gioco. Per farlo ha scelto la Smart EQ fortwo e-cup. Alla seconda stagione nella serie, sempre con i colori del Team Mercedes-Benz Roma, il giovane pilota di Fasano si è laureato primo campione italiano "elettrico" della storia. Un successo che è maturato solo nel conclusivo appuntamento di Adria, dopo un acceso testa a testa con Riccardo Azzoli. Una sola vittoria, ma anche nove podi su un totale di 12 gare, hanno condito la sua stagione. Alla fine a premiarlo è stata la costanza di risultati, fondamentale in un monomarca che ha avuto anche il merito di azzerare qualsiasi differenza sotto l'aspetto tecnico,

facendo viceversa emergere il talento. E di piloti di un certo livello quest'anno nella Smart EQ fortwo e-cup se ne sono visti diversi. Scendere da una monoposto per salire prima su una Gt, poi su una vettura Euronascar e infine su una elettrica, che effetto fa? «Avevo debuttato in questa serie nel 2018, sempre con Mercedes-Benz Roma, finendo quarto a pari punti con il terzo classificato, pur avendo dovuto saltare un appuntamento. All'inizio di quest'anno mi è stata data l'opportunità di riprovarci e non ho esitato un solo istante ad accettare. Rispetto alle altre vetture che ho guidato in passato, la Smart elettrica è totalmente diversa. Non solo per il motore, ma anche per le gomme stradali. Un mezzo che è difficile sfruttare al massimo. La prima regola è quella di avere una guida molto pulita. Le gare sono tutte molto spettacolari, perché l'equilibrio è



VITTORIO ALLA GRANDE HA VINTO IL TITOLO!

A lato, un radioso Vittorio Ghirelli in posa dopo il titolo meritatamente conquistato, dando il massimo al volante della Smart a emissioni zero, in alto



totale. L'ambiente inoltre è molto amichevole, anche se in pista la battaglia si conferma sempre acerrima».

- Quali sono le differenze maggiori in termini di guida?

«Principalmente cambia l'approccio nell'inserimento in curva, che deve essere quasi rallistico. La macchina tende a sottosterzare, quindi bisogna cercare di girarla in maniera impetuosa, per poi a centro curva raddrizzare il volante e mettere giù il gas. Un mix tra aggressività e pulizia di guida».

- Cosa ti ha impressionato di più?

«Ho corso un po' in tutte le categorie. Ovviamente nella Smart EQ fortwo e-cup la velocità è limitata, dal momento che si raggiungono circa 140 km/h. Però la macchina è molto divertente, specialmen-

**SPERO DI ESSERE
CONFERMATO
PER IL 2020
PER PROVARE
A DIFENDERE
IL MIO TITOLO**

VITTORIO GHIRELLI



te quando devi metterla di traverso e cercare di sfruttare ogni centimetro. Fai parte del mezzo. Lo senti molto tuo. Sei tu a fare la differenza. Inoltre è difficile trovare il limite senza aerodinamica. Devi sempre inventarti qualcosa e non puoi fare errori. Una vettura che richiede tanta grinta e precisione».

- E nel tuo futuro?

«Quest'anno ho vinto con Mercedes-Benz Roma. Spero di essere riconfermato anche per il 2020. Mi piacerebbe poter difendere il titolo. Sempre quest'anno ho debuttato anche nell'Euronascar, chiudendo terzo in campionato. Ero secondo fino a due gare dal termine. Purtroppo nei play-off, a Hockenheim, ho avuto un contatto e mi sono ritirato perdendo il doppio dei punti normalmente in palio. Comunque posso dire di essere stato in gioco fino all'ultimo per il titolo. Dal 5700 aspirato della Nascar all'elettrico c'è una bella differenza. Però, ogni volta che ho cambiato vettura, sono riuscito a resettarmi, reimpostando il mio modo di guidare. Ecco, mi piacerebbe confermare l'impegno in entrambe le serie».

- Tra la Smart del campionato e-cup alla F.E, in fondo le affinità ci sono, Come vede questa categoria, uno che come te ha corso in vari campionati a ruote scoperte, dalla F.Renault alla Gp3, fino all'Auto Gp, la Formula 2, la World Series e la Gp2?

«Penso che la Formula E sia una categoria molto spettacolare, che si disputa su tracciati altrettanto spettacolari. Un campionato che, come tutti sanno, attira molto a livello mediatico e ha tanti sponsor. Sotto l'aspetto della guida sicuramente non è facile trovare il limite e poi c'è un gran lavoro da parte della squadra. Tutti i piloti che vi prendono parte sono molto veloci. La differenza la fa anche chi riesce a dosare meglio l'energia».

- La Smart elettrica che cosa insegna a chi vuole



CAMPIONATO IN POSITIVA EVOLUZIONE

2020, il target è avere 25 auto

La Smart EQ fortwo e-cup nel 2020 affronterà la sua terza stagione, la seconda con la titolazione di Campionato Italiano Energie Alternative Acì Sport. Ancora da ufficializzare il calendario, che si articolerà sempre su sei doppi round. L'obiettivo è avere 25 vetture stabilmente al via. Vetture che subiranno un'evoluzione con gli ultimi aggiornamenti della Smart elettrica. Tra le novità c'è anche quella del Progetto Pilota, un master di guida riservato ai ragazzi di età compresa tra 14 e 17 anni, che si svolgerà sulla durata di cinque giorni prima ad Adria (nel mese di febbraio) e in seguito in Sardegna, nel periodo coincidente con la chiusura estiva delle scuole. L'obiettivo è formare i piloti a 360 gradi. Non solo corsi di guida, ma anche una "full immersion" per apprendere come è fatta la vettura, imparare a relazionarsi con i media e curare la propria forma fisica. E persino conoscere il lavoro svolto dai meccanici, dal team, dai commissari di percorso. A ciascun corso saranno presenti due pedagogisti. Le auto impiegate saranno naturalmente le Smart e-cup. Informazioni si possono avere scrivendo a info@smartecup.com.

**IL MONOMARCA
DELLA SMART
È MOLTO
FORMATIVO
E IDEALE PER
PILOTI GIOVANI**

VITTORIO GHIRELLI



puntare più in alto?

«Il campionato è molto formativo. A mio parere è molto adatto per i giovani. Anche sotto l'aspetto della sicurezza sicuramente è particolarmente indicato per chi è alle prime armi. Ti insegna a trovare il limite, a stare in bagarre con gli altri. Quest'anno abbiamo avuto quasi 25 vetture al via. Con i primi sei/sette piloti tutti molto esperti».

- Tornando indietro, quale è stato il periodo migliore della tua carriera?

«Naturalmente il 2013, quando ho conquistato il titolo dell'Auto Gp dominando. Mi sono sentito realizzato. Sarebbe stato bello fare in seguito un'intera stagione in Gp2, ma specialmente in Italia più sali di livello più tutto diventa difficile. Credo che bisognerebbe dare un supporto maggiore ai giovani che vanno forte. E posso assicurarvi che ce ne sono tanti. Il talento va sempre premiato». ●



Nannini brucia le tappe

IL SEDICENNE ROMAGNOLO È PRONTO A DEBUTTARE NEL FIA FORMULA 3 NEL 2020: «SARÒ IL PIÙ GIOVANE AL VIA, MA NON MI PREOCCUPO!»

di **Dario Lucchese**

Matteo Nannini brucia le tappe, annunciando per la prossima stagione il suo impegno nel FIA Formula 3. Ragazzo prodigio, 16 anni compiuti a luglio, nel 2018 ha debuttato in monoposto vincendo subito il titolo della Formula 4 Uae con due gare d'anticipo, sette vittorie, 16 podi e sei pole position. Da lì all'esordio nel Formula Regional europeo con Df Corse by Corbetta il passo è stato breve. Migliore risultato il sesto posto conquistato a Imola e quello di Barcellona. Quindi un'apparizione spot nella F.Renault 2.0 ad Abu Dhabi, dove ha centrato con la Mp Motorsport un quinto posto in gara-2 dopo avere staccato il terzo responso in qualifica. Sullo stesso tracciato, nei giorni successivi, è salito sulla vettura della R-Ace per dominare i test collettivi. Di stoffa sembra proprio essercene. Il 12 e 13 dicembre Nannini ha provato la F.3 a Barcellona con il team Jenzer, tornando in pista a Valencia la scorsa settimana. L'accordo con la squadra elvetica sembra ormai essere cosa fatta, anche se una decisione definitiva verrà presa proprio in questi giorni.

- Dal kart al debutto in F.4 sino alla Formula 3, passando dalla "Regional" e dalla F.Renault 2.0. Il tutto in 11 mesi. Non pensi che stia andando troppo veloce?

«Anche se ho poca esperienza, da quel che ho visto il 2020 potrebbe essere una buona stagione. Sarò probabilmente il più giovane in assoluto del campionato, ma nei test di F.3, anche nel confronto con altri piloti più esperti, sono andato abbastanza bene. Inizialmente pensavo di trovarmi a disagio per via della maggiore potenza. Invece, prendendo come metro di paragone la Formula Regional, non è stato questo che mi ha impressionato. Sono rimasto invece sorpreso dalla tenuta in curva, dalle regolazioni più complesse. Ho avuto anche l'opportunità di girare con la pista bagnata, guidando la vettura 2014, senza alcuna modifica. Nonostante questo in una sessione sono riuscito ad essere il più veloce. Con la squadra ho lavorato subito molto bene».

- F.4, "Regional", F.Renault 2.0 e Formula 3. Quattro differenti tipologie di vetture. Quale si è rivelata la più impegnativa?

«Per il momento la F.3, che richiede una guida precisa. A livello di insieme, quella più complicata sotto alcuni aspetti è la Formula Regional, perché è fondamentale sapere gestire al meglio le gomme. A livello fisico la più provante è invece la F.Renault, visto che con le Hankook fai un'infinità di chilome-



ANCHE SE HO Poca
ESPERIENZA DA
QUEL CHE HO VISTO
IL 2020 POTREBBE
ESSERE UNA
BUONA STAGIONE

MATTEO NANNINI



tri senza un particolare degrado e non ti fermi mai, anche se i tempi sul giro sono più alti».

- Torniamo alla stagione che si è appena conclusa, parlando del titolo della Formula 4 Uae. Te lo aspettavi?

«Ho avuto immediatamente la sensazione di poter fare bene. Ma ho cercato comunque di rimanere con i piedi per terra. Anche se ho vinto il titolo in anticipo, il campionato è stato sempre molto tirato».

- Cosa dici riguardo alla tua esperienza nel "Regional"?

«Il fatto di essere stato l'unico pilota all'interno del team non mi ha certo aiutato, perché soprattutto all'inizio non avevamo dei dati da comparare. Però ho fatto una buona stagione. Al Mugello sono arrivato terzo tra i Rookie. Competere con i piloti Prema è sempre difficile, però ho dimostrato in alcune occasioni di essere in grado di lottare ad armi pari con loro. A Imola, per esempio, sono riuscito a superare Enzo Fittipaldi, rimanendogli davanti. Non ho sofferto molto il passaggio dalla F.4, riuscendo ad adattarmi a una vettura che è certamente superiore di prestazioni. Un po' come è successo recentemente salendo sulla F.3».

- Quali sono le tue aspettative per il prossimo anno?

«Con Jenzer penso che potremmo ottenere dei buoni risultati. Spero di collocarmi subito nella "top





10", per poi puntare alle prime cinque posizioni e infine al podio. Fino ad ora ho corso soltanto su metà delle piste del calendario. Diciamo che nelle libere anziché cercare di capire quali soluzioni di setup adottare, dovrò maggiormente concentrarmi sulla conoscenza del circuito. Fatta eccezione per il Bahrain e per Zandvoort, dove saremo più o meno tutti nelle stesse condizioni».

- A Parigi sei stato premiato dalla FIA. Cosa significa salire così giovane sul "red carpet" del motorsport mondiale?

CRESCITA COSTANTE

In alto, quest'anno Nannini in F. Regional. Sopra, sul kart a inizio carriera. Sotto, durante i test di questi giorni in F3 con la Jenzer team col quale affronterà la sua prima avventura nel FIA Formula 3

«Essere l'unico italiano e avere avuto la possibilità di parlare con gente come Fernando Alonso, è stata un'emozione straordinaria. Correre in F3, assieme alla Formula Uno, sarà un'altra opportunità importante. Perché se riesci a fare bene, tutti gli occhi sono subito puntati su di te».

Il prossimo impegno certo per Nannini sarà adesso nei test del Bahrain, a inizio del mese di marzo del prossimo anno. Intanto continuerà con il solito tram-tram: scuola (frequenta il liceo scientifico a Forlì), poi un po' di studio a casa e la palestra. ●



CON JENZER POSSIAMO OTTENERE BUONI RISULTATI. PUNTO A ENTRARE SUBITO NELLA TOP TEN

MATTEO NANNINI





Max Bunker e Alan Ford

AUTORE, SCRITTORE E PERSONAGGIO DI CULTO, NEL 1974 PORTA IL GRUPPO TNT ANCHE NEI GP, CON LA STORIA "INTRIGO A MONTE CALVO". E ORA, NEI 50 ANNI DEL SUO EROE PIÙ LONGEVO, ECCOLO SVELARE TANTE PRIMIZIE...

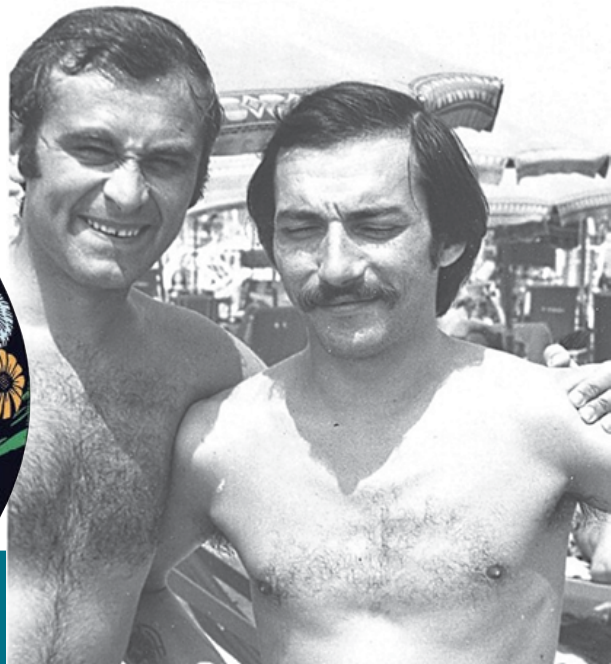
di Mario Donnini

L'innesco di tutto quel che segue avviene una sera d'inverno su Facebook. Posto la cover dell'Alan Ford n.59 "Intrigo a Monte Calvo" e improvvisamente decine, centinaia di lettori di Autosprint mettono il like entusiasti e nostalgici di quella storia a fumetti. Cercandola, invocandola e rivivendola come un paradiso perduto. L'era leggendaria di Magnus & Bunker, nei favolosi Anni '70. Okay. Messaggio recapitato. Salgo in treno e mi reco a Milano, nella mitica via Fatebenefratelli, in pieno centro, con il grande Max Bunker pronto ad accogliermi nella sede della 1000Voltemeglio publishing, diretta da sua figlia Raffaella, per raccontarmi tutto di quella volta del Gruppo TNT nei Gran Premi. E non solo. Perché il 2019 è un crogiuolo di anniversari: gli 80 anni d'età di Max Bunker al secolo Luciano Secchi, i suoi 60 di carriera nel fumetto, i 600 numeri di Alan Ford e il mezzo secolo esatto dell'agente segreto più timido dell'universo. E allora prendetelo come un regalo di fine anno, questo. Una specie di supplemento di Cuore da Corsa: omaggio alla fantasia, alla nostalgia, all'arte e all'ironia attraverso vita, sorte e miracoli di un grande uomo di fumetti e molto altro ancora.

- Max Bunker & Alan Ford. Cinquant'anni fedele a un personaggio, che nasce, si sviluppa e matura con un arco di vita simile a quello di un essere vivente. Fantastico. Lo sa che neanche Charles M. Schulz coi Peanuts era riuscito a tanto? Cosa prova? Oppure preferisce si parli di qualità e non di quantità?
«Dopo mezzo secolo di Alan

ICONA DEL FUMETTO NON SOLO ITALIANO

A lato, Max Bunker nel suo studio in compagnia dell'autore dell'intervista e, sotto, nella stessa posa con il compianto Magnus, al secolo Roberto Raviola, col quale ha composto per due lustri una coppia leggendaria. In basso, il Gruppo TNT e, nell'altra pagina, la cover della storia che vede gli agenti segreti più scalcinati del mondo alle prese con la F.1. Sull'ala anteriore della Lotus 72 campeggia la scritta "Magnus & Bunker"!



N. 59
L. 3.500
€ (1.81)

ALAN FORD

T.N.T.
GOLD

er d da F.1

Ford la quantità sta a significare che siamo di fronte a una qualità, altrimenti non ci sarebbe stata una continuità come questa, da seicento numeri e più. Sinceramente quando toccai quota cento numeri, mi sembravano già tanti, ma poi sono andato avanti ed è arrivato in scioltezza il duecento, quindi il trecento e così via. La verità è che a scrivere Alan Ford mi sono sempre divertito e mi diverto tuttora, perché mi muovo con i miei registri narrativi preferiti, mescolando ironia e dramma. Certo, non mi sono mica fermato, dopo il Gruppo TNT ho creato tanti altri personaggi, anche negli ultimi anni, tra i quali Kerry Kross, ex-agente dell'FBI e poi investigatrice privata. Omosessuale, quindi, per certi versi, anche avanti rispetto ai tempi, perché arrivata in edicola appena prima la metà degli Anni '90».

- Lei, Bunker, avanti c'è sempre stato. Coi suoi neri Kriminal e Satanik - ben oltre Diabolik -, ha cambiato la storia del fumetto e anche del costume, in Italia. E aveva solo 27 anni, quando stupiva insieme a Magnus, suo coetaneo e maestro di chine, tanto da costituire una coppia che sembrava un nome solo, come Battisti e Mogol o Garinei e Giovannini. Adesso, per come è il mondo, un 27enne cerca coraggio per chiedere l'aumento della paghetta ai genitori.

«Sono stato sempre precoce, sa? Sono nato nel 1939 e a cinque anni d'età sapevo scrivere. Correva l'anno 1944, mio padre era al fronte e mia madre era stata mitragliata da un aereo alleato, tanto che non usciva più dall'ospedale. Io stavo con mio nonno e avevamo per vicina una maestra in pensione, che m'insegnò a leggere e a scrivere. Ero un curioso, un inquieto. Eravamo a Milano città e pensai che quando suonava l'allarme per i bombardamenti io non volevo nascondermi perché desideravo vedere gli aerei».

- Il suo primo fumetto preferito?
«L'Uomo Mascherato».

INTRIGO A MONTE CALVO



IN ALAN FORD
MESCOLO IRONIA
E DRAMMA,
I MIEI REGISTRI
NARRATIVI
PREFERITI

MAX BUNKER

”

- Lei ovviamente non lo chiama Phantom.

«Eh, no, per noi bambini era proprio e solo l'Uomo Mascherato».

- Poi, quando lei è divenuto ponte nobile e tramite fondamentale per lo sbarco dei supereroi in Italia, ha trovato pure un nome italiano all'Uomo Ragno...

«Eh ma mica per vezzo, no, fu una scelta oculata e dovuta al fatto che da noi esisteva già un altro personaggio chiamato Spiderman. Iniziare con una causa per questioni di copyright non sarebbe stata certo una buona idea e così, per tagliare la testa al toro, da noi si usò la denominazione di Uomo Ragno».

- Prima di approdare all'ironia di Alan Ford, lei è entrato nella storia della cultura italiana tra fumetti, cinema - Oltre a girare film («Delitti, amo-



re e gelosia”), ne ha ispirati quattro: due su Kriminal, uno si Satanik e uno su Riccardo Finzi -, e si è cimentato con la prosa giallistica, vedi i 16 romanzi aventi per protagonista lo stesso Riccardo Finzi, ha creato trentatré personaggi per i comics, eppure tanti, perfino troppi, spesso fanno finta di non ricordarsene. Ecco, lei s'è sempre mostrato alieno alle mode politiche e ai partiti più comodi per sfondare. Che so, con gli appoggi e gli endorsement giusti adesso avrebbe un monumento equestre, un seggio senatoriale e le Tv si contenderebbero la sua presenza. Invece no. Pensa che essere sempre rimasto un uomo indipendente pesi molto, da questo punto di vista?

«Penso di essere un uomo libero, da sempre e per sempre. E di sicuro la libertà ha anche dei prezzi da pagare. Io sono un anarchico, nel senso buono del termine. Le faccio un esempio: amo i gatti, mi ci trovo bene insieme, perché vediamo le cose allo stesso modo. Non vogliamo imposizioni. Che so, provi a dare una pillola a un gatto e lui scapperà, uscirà, se ne andrà via. Funziona così, con loro. E io mi sento un gatto, restando nella metafora».

- Lei ha le carte in regola, il viatico e il mileu per essere considerato un intellettuale dalla creatività fluviale ma della figura tipica dell'intellettuale all'italiana non ha la prosopopea. Come mai?

«(Ride, ndr) Non so, ognuno è quel che è. La prosopopea è molto irritante, magari io l'ho evitata non prendendo mai troppo sul serio me stesso. Ecco, diciamo che mi prendo con le dovute pinze...».

- Sessanta anni in modo attivo nel fumetto, cominciando addirittura come traduttore di Flash Gordon, cinquanta di Alan Ford, decine di migliaia di pagine sfornate. Qual è la sua storia più bella? Quella che mostrebbe agli alieni per spiegare loro con pochi fogli chi è davvero Max Bunker?

«Agli alieni curiosi andrei incontro con una copia dell'albo n.11 di Alan Ford, intitolato "Il Numero Uno", uscito nel febbraio 1970. La sequenza d'apertura entra all'interno di un ospedale, a metà strada tra un ospizio per poveri e un campo di concentramento. In esso vi è una netta critica del sistema sanitario italiano dell'epoca che ha ancora una sua certa attualità. Ecco, fin lì non c'era entrato nessuno, nelle corsie di un nosocomio mostrando ciò che non era comodo mostrare. Nessuno aveva osato. Da qui un grande insegnamento: l'ironia è una chiave che, se usata nei modi e nei dosaggi giusti, ti fa entrare ovunque e fa passare di tutto. Vedi? ti sto dando del tu. Vuol dire che sono a mio agio. Dammi del tu anche tu. Anzi, visto che mi sei simpatico, ti permetto di chiamarmi "Eccellenza"».

- Ahahaha, questa è una battuta del Numero Uno, il capo del Gruppo TNT!

«È sua!».



ACCOLTI NEL REGNO DI MAX BUNKER!

Sopra, la targa che annuncia la Max Bunker Press, in via Fatebenefratelli, a Milano, anche se ora Alan Ford è edito dalla 1000voltemeglio Publishing. A destra, l'autore e, nell'altra pagina, il Gruppo TNT al completo, compresa Minuette Macon, la moglie di Alan

- Cosa rappresenta per Max Bunker l'automobile? «Lo chiamano mezzo e per me è proprio questo: da sempre la uso come uno strumento per spostarmi. Non amo particolarmente guidare, diciamo che non la vedo come oggetto di culto, proprio no, non mi interessa».

- Bene. E pure le corse in fondo non l'hanno mai troppo interessata, vero?

«Diciamo che in tutto questo girare in tondo non ci ho capito mai nulla, a dirla tutta».

- Però una delle storie più note e apprezzate di Alan Ford si svolge proprio nel giro dei Gran Premi...

«Mi è sempre piaciuto vedere Alan Ford e il Gruppo



MORENO, MENTE DI ZAGOR E AUTORE DI UNA BIOGRAFIA SU MAX

Burattini: "Il gruppo Tnt in

Per recensire al meglio la mitica storia "Intrigo a Monte Calvo", la parola va a Moreno Burattini, toscano 57enne, autore e anima dell'altrettanto leggendario Zagor, verso il quale è degno erede di Sergio Bonelli, e anche critico fumettistico sopraffino, oltre che autore dell'imperdibile biografia di Luciano Secchi, vale a dire "Max Bunker - una vita da Numero Uno", Cut-Up Publishing. Sentiamolo: «Con "Intrigo a Monte Calvo", Max Bunker porta Alan Ford e il Gruppo TNT sul set delle corse automobilistiche. La gara si svolge sulla pista di Monte Calvo, il cui nome ricorda chiaramente uno

dei più celebri circuiti di Formula Uno, quello di Montecarlo, nel Principato di Monaco. Come noto, il Gran Premio monegasco esordì nel 1929, ma la prima edizione valida per il titolo mondiale risale al 1950. Benché il nome della pista alanfordiana sia chiaramente una storpiatura parodistica, esistono varie località che si chiamano davvero Monte Calvo. La più famosa è una collina nei pressi di Kiev, in Ucraina, dove sono ambientate molte leggende popolari riguardanti la stregoneria, che hanno ispirato al compositore russo Musorgskij il celebre poema sinfonico "Una notte sul Monte Calvo", ma di

cui hanno scritto anche Gogol e Bulgakov. Giocando a divagare sul tema, ricordiamo quello che è il più celebre eroe dei fumetti che vive le sue avventure a bordo di macchine da corsa: il francese Michel Vailant. Il pilota di carta, creato da Jean Graton nel 1957, continua ancora oggi a venire realizzato dal figlio dell'autore, Philippe». Moreno quindi si spinge nel cuore della storia, scovando analogie e agganci assai interessanti con la storia delle corse: «La missione a Monte Calvo prevede che Grunf, l'ex aviatore che fa da assistente al Numero Uno, si proponga come driver: da vecchio kamikaze qual



TNT all'opera in un contesto relativo alle discipline sportive. In quel periodo c'era stata l'ippica, il calcio e perché no le corse di monoposto?».

- C'è mai stato un pilota che l'ha colpito particolarmente?

«Certo che sì e cito la storia della famiglia Ascari. Da papà Antonio, grande pilota degli Anni '20 e morto nel 1925 sul circuito francese di Montlhéry, al figlio Alberto, pluricampione di F.1, deceduto a Monza in prova. Ecco, la storia degli Ascari la trovo intensa, interessante. E lo stesso Alberto, il figlio di Antonio, era un gran bel personaggio. Semplice e schietto, come lo sono tutti i personaggi migliori. E io amo proprio le cose e le persone semplici. Tor-

**MI HA SEMPRE
AFFASCINATO
LA STORIA
CORAGGIOSA
DELLA FAMIGLIA
ASCARI**

MAX BUNKER



nando ad Alberto Ascari, mi ricordo che pochi giorni prima dell'incidente fatale era finito in acqua a Montecarlo e l'avevano salvato d'un soffio».

- Ecco proprio a Montecarlo, il nome che ricorre in quel numero di Alan Ford, anche se riadattato.

«Sì, per me di sicuro Montecarlo è la sede del Gran Premio più importante e che conosco meglio, ma solo perché a me il posto piace molto, tutto qui. Le racconto una cosa che mi è capitata lì. Una volta ero proprio al casinò e stavo giocando alla roulette, quando ebbi la gioia di vedere uscire un numero che avevo giocato. Che emozione! Sono lì mezzo confuso e mi cade qualcosa, così mi chino dimenticando totalmente di togliere le mie fiches dal tavolo verde, quindi lì restano. Morale della favola, esce per la seconda volta consecutiva il mio numero e la mia vincita diventa tale da consentirmi di coprire tutte le spese della mia vacanza! Con ricordi così belli e intensi, non potevo non ambientare in un posto come quello la mia storia per Alan Ford, no?».

- Lei si occupa di F.1 in pieno 1974, momento in cui le corse non vengono viste da quasi nessuno con l'intento di scherzare. Perché nella prima metà degli Anni '70 correndo si muore e neanche raramente. Ma lei non ha problemi e entra col suo piglio narrativo ai box narrando una storia tutta intrighi, macchinazioni e tradimenti, dipingendo le corse come luogo ideale per trame, politiche sporche e sabotaggi. Peraltro anche in questo caso la realtà le avrebbe dato ragione. Ma il punto è un altro: perché questa sua voglia di mostra-

re il dietro le quinte del paddock e trattare così l'argomento?

«"Intrigo a Monte Calvo" va spiegato e capito con la stessa cifra narrativa che ha il numero 21 del febbraio 1971, ossia "Bombafobia", il quale vede il giovane Alan ed il Gruppo TNT indagare su una serie di inspiegabili attentati dinamitardi che seminano il terrore in città. Le bombe, il terrorismo, la corruzione

e i maneggi nelle corse così come la mala sanità: lo stesso stile, in fondo. Basta utilizzare l'ironia nel modo giusto e riesci a dire cose che altrimenti non ti sarebbe permesso trattare senza avere problemi».

- Certo che in Alan Ford c'è tutto, Max Bunker non risparmia niente a nessuno, indistintamente.

«Guarda, a me salta puntualmente all'occhio il torbido delle cose, non certo il cristallino. E sottopongo poi quel torbido alla lente dell'ironia, che, pur deformandole un po', mostra le cose stesse e ce le fa giungere in modo tale da suscitare non solo ilarità e sorriso, ma anche riflessione. Credo sia il senso di tutto, no?».

- Alla fine in "Intrigo a Monte Calvo" il Gruppo TNT prende parte a due corse, ottenendo un primo e un secondo posto col fido Grunf nell'abitacolo. Niente male, no?

«Be', dai, Grunf di suo aveva già perso due guerre

BUNKER, SVELA TUTTI I RETROSCENA DI "INTRIGO A MONTE CALVO"

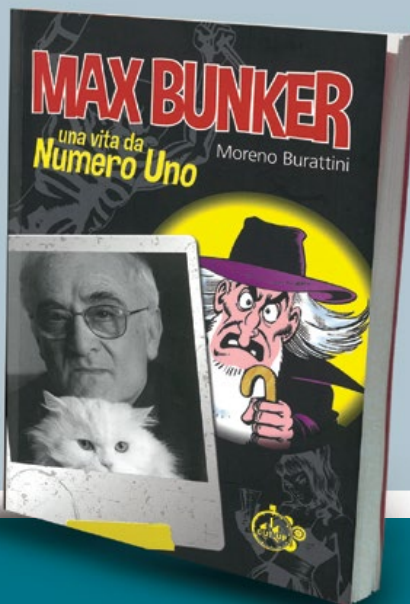
F.1 con tanti agganci storici

è, il tedesco si dimostra all'altezza della situazione. Il nome con cui si presenta è Guy Razzo: uno pseudonimo divertente che ha un interessante aggancio con la realtà storica. Guy Moll, infatti, è stato uno dei più grandi piloti au-

tomobistici della storia, sicuramente un mito nelle gare dei primi anni Trenta. Enzo Ferrari riteneva Guy il primo dei fuoriclasse ad aver corso per la sua scuderia e lo paragonava a Nuvolari e a Villeneuve («per il medesimo spirito aggressivo, la disinvolture di guida, la determinazione nell'affrontare il rischio»).

Il nome per esteso del campione, nato nel 1910 nell'Algeria francese, era Guil-

laume Laurent Moll. Cominciò a correre in macchina nei circuiti africani di Orano e Casablanca, per poi debuttare in Europa nel 1932 a bordo di una Bugatti. Gli ottimi risultati gli valsero l'ingaggio da parte di Ferrari, che gestiva l'attività agonistica dell'Alfa Romeo. Già con la gara di esordio, Guy vinse il Gran Premio di Monaco (appunto a Montecarlo). Da lì in poi fu un susseguirsi di entusiasmi e ottimi piazzamenti. Il 15 agosto 1934 però, una tragica (e per molti versi inspiegabile) uscita di pista a duecentocinquanta chilometri all'ora pose fine a suoi giorni sul circuito di Pescara».





mondiali, così si è preso una bella rivincita!».

- Quanto si è divertito il disegnatore - ossia l'immenso "Magnus", al secolo Roberto Raviola - a disegnare la storia del Gruppo TNT in F.1?

«Moltissimo, perché lui, a differenza mia, era un vero appassionato di macchine. Nella vita di tutti i giorni aveva un'Alfa Romeo Duetto, si intendeva praticamente di tutto ed era un gran compagno, una bellissima persona».

- Sulla vostra separazione professionale, avvenuta dopo 75 numeri di Alan Ford - si è parlato e soprattutto sparato tanto. La verità è che pochi sanno che tutto è finito con un gradito e simpatico ritorno, col numero 200 "Hic Hic... hurrà!" e che lo stesso Magnus se solo fosse vissuto di più avrebbe disegnato degli speciali per lo stesso Alan Ford, dopo il mitico Texone...

«Adesso ti svelo un particolare. In fondo io e Magnus abbiamo discusso una volta sola e del tutto al di là della separazione professionale, arrivata più avanti. È capitato in una storia di Maxmagnus, il dispotico sovrano col suo furbo servitore, ambientata nel periodo natalizio. Ecco, questa storia breve termina con l'albero che viene infine addobbato, ma con degli impiccati, quindi per certi versi con un pugno sullo stomaco al lettore, anche se il tutto è all'insegna del grottesco puro, non certo del violento fine a se stesso. Ecco, Magnus c'era rimasto male, perché una chiusa del genere la percepiva troppo forte per i ragazzi nostri lettori "i cinni", come li chiamava lui, da buon bolognese... Ma, vedi, erano sfumature, per il resto per tanto tempo siamo stati perfettamente e meravigliosamente complementari e mi piace che tu citi il nostro ritorno insieme nel numero 200 di Alan Ford».

- La Lotus 72 messa nella cover di "Intrigo a Monte Calvo" è meravigliosa, mentre la monoposto di mister Pistone, utilizzata da Grunf nella storia, ha qualche vaga rassomiglianza con la Ferrari 312B. Detto questo, per il resto Magnus non è che si trovasse perfettamente a suo agio a disegnare auto... Auto e cavalli non erano il suo forte... «Considera anche che tutta la nostra produzione è stata fatta all'interno della creatività intensiva e della fretta esasperata imposta da esigenze di produzione che definire impellenti è dire poco. D'altra parte eravamo giovani e certe cose se non le fai quando hai quell'età, quando pensi di farle? Eh!».

- Come vede Max Bunker la F.1 di oggi?

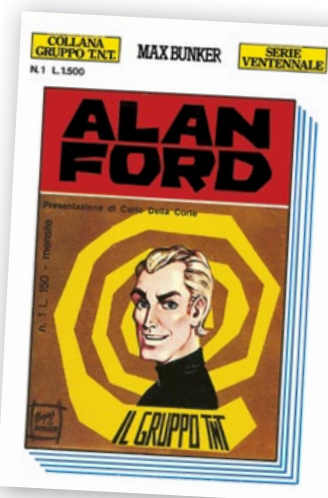
«Sinceramente, mi annoia. Non riuscirei certo a vedere un Gran Premio intero».

- Cosa pensa del presente e del futuro dell'automobile? Crede nell'ibrido e nell'elettrico, nella progressiva evoluzione tecnologica per contenere e tendenzialmente annullare le emissioni, oppure mantiene un certo scetticismo?

«Sinceramente penso che l'ibrido e l'elettrico costituiscono una buona scelta per evitare che i gas continuino ad ammorbare l'aria e non esiterei a comperarmi una di queste macchine. Sì, una ibrida la acquisterei anche volentieri».

- Giunto a questo punto, già oltre il numero 600 di Alan Ford, in teoria sarebbe possibile un ritorno del Gruppo TNT in Formula Uno?

«Certo che sì, non lo escludo. Potrebbe anche farlo.



MAGARI ALAN FORD E IL GRUPPO TNT IN FORMULA UNO POTREBBERO PURE TORNARCI, CHISSÀ...

MAX BUNKER



IL DISEGNATORE MAGNUS ERA UN VERO AMANTE DI MACCHINE E AVEVA UN'ALFA ROMEO DUETTO

MAX BUNKER



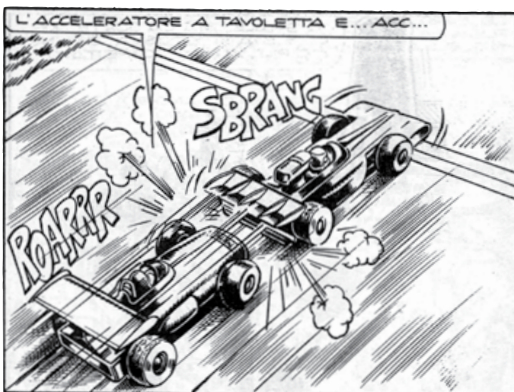
Dovrei solo avere il tempo e il modo di documentarmi adeguatamente».

- C'è chi in modo superficiale dice che l'Alan Ford al top è nettamente quello che va dal numero 1 al 75, ossia il periodo del sodalizio Magnus & Bunker, non dando la dovuta importanza al resto. In realtà leggere gli oltre 600 numeri è come setacciare un lungo fiume tranquillo, laddove puntualmente brillano delle belle e grandi pepite.

«Questo paragone mi piace e concordo con l'analisi. Alan Ford col tempo è cambiato perché ha sempre seguito di pari passo la realtà ed è il mondo stesso che è cambiato. E poi come disegnatore, dopo Magnus, tra i tanti, citerei su tutti il bravissimo Dario Perucca, con suo bellissimo segno a tutto tondo. A lui, così capace e anche riservato, il merito di aver dato graficamente nuova linfa ad Alan Ford».

- Nei suoi racconti ricorre puntualmente il Natale. Si sente un po' dickensiano, avvolto dallo spirito natalizio?

«No, no, non mi ci sento. Il Natale me lo ricordo ai



**DISEGNI E PERSONAGGI
MEMORABILI**

Sopra, il Gruppo TNT e una serie di vignette tratte da "Intrigo a Monte Calvo": i disegni sono tutti di Magnus. Nell'altra pagina, la cover del numero uno di Alan Ford, uscito nel 1969 e il suo autore Max Bunker insieme all'amico Stan Lee, genio creatore dei supereroi Marvel



tempi della guerra e guarda che un seienne di allora come capacità di cavarsela vale un 18enne d'adesso, sai? Ho visto sparare a tre presunti partigiani e poi buttarli nei Navigli... Il mio albero di Natale aveva solo mandarini e torroncini, fine. Semplicemente, nelle mie storie il Natale è un periodo interessante perché rende più critiche le differenze tra ricchi e poveri o tra soli e meno soli... Il Natale non so se renda tutti più buoni, io ricordo che a scuola ero una peste, sempre. Insegnavo io agli altri, pensa un po' (ride, ndr)... Ho frequentato il liceo classico e poi con gli studi l'ho piantata lì, perché per me l'università era una perdita di tempo... La verità è che io fondamentalmente sono un autodidatta».

- Be', per tutto quello che ha fatto, potrebbe arrivarle una laurea honor causa.

«Guarda, non la rifiuterei, anzi...».

- Lei è stato il primo a tenere nei suoi fumetti una rubrica di dialoghi e posta dei lettori. Buffo no? Tra le pagine dei terribili fumetti neri di Kriminal e Satanik ci si confrontava amichevolmente, mentre sui serissimi fumetti dotati del marchio lindo della Garanzia Morale tendenzialmente non v'era alcuna rubrica di contatto tra lettori e redazioni.

«Sì, nel mio caso è andata così. Dialogare coi lettori è stato ed è un evento naturale, d'altronde io non sono un attore, non recito, nella vita non ho pose. Sono cristallino e mordace. Ma, sai, bisogna andarci cauti col mescolare l'autore alle opere. Un conto è chi crea, ben altra cosa sono le creazioni».

- Può approfondire?

«Certo. Senti, ti racconto di due miei idoli: il cantante Elvis Presley e il compositore Burt Bacharach. A fine anni '50 riesco a esaudire un mio sogno, ossia incontrare di persona Elvis Presley, che stava fa-

**ADESSO
VI RACCONTO
QUELLA VOLTA CHE
ELVIS PRESLEY
MI SCAPPÒ VIA
CON UNA LOTUS!**

MAX BUNKER



**SÌ, SONO
UN PESSIMISTA,
MA PENSO ANCHE
CHE DOMANI È
UN ALTRO GIORNO...
E SI VEDRÀ!**

MAX BUNKER



cendo il militare in Germania, a Bad Nauheim, in quella che si rivelò la naia più seguita e fotografata della storia. Te la faccio breve, tramite una ragazza che sapeva in quale casa privata viveva Elvis, riusciamo ad avvicinarlo, ma l'impatto si rivela catastrofico, perché questo ci rifila un sonante "Fuck off!" e se ne va. Ora io ai tempi non sapevo cosa voleva dire Fuck off, ma, ecco, non fu simpatico. E ti aggiungo un particolare che piacerà ai lettori di Autosprint: Elvis quel giorno se ne andò a bordo di una bellissima Lotus bianca. Quanto a Burt Bacharach, l'ho incontrato dopo un concerto a Londra, trovandolo freddino e un tantino distante. Vedi? Un conto sono le meraviglie prodotte, altra cosa può essere l'impatto con chi le produce. Bisogna sempre saper dividere l'uomo dalla sua opera, ecco».

- Quando negli Anni '60 lei è finito sotto processo per l'impatto dei suoi fumetti neri sul costume e sul comune senso del pudore dell'epoca, paradossalmente è stato lasciato quasi solo: non è stato per niente difeso dalle parti più progressiste, liberal e colte dell'opinione pubblica...

«Anzi, c'è stato chi ha detto: "Gli sta bene!". Perfino Mina non stava dalla mia parte... Forse l'unico, a schierarsi con me che stavo sul banco degli imputati - poi me la sono cavata bene, eh -, dicevo, il solo a schierarsi dalla mia parte fu il grande Dino Buzzati, il quale disse: "Io questi fumetti li trovo così divertenti...". Pensa un po'!».

- Max Bunker, finiamo quest'incontro con la chiusura di "Broadway", il numero 99 di Alan Ford, quando dice che la vita è un mescolio di dramma alla farsa?

«Mi sembra un buon finale. Sono un pessimista, ma penso anche che domani è un altro giorno... e si vedrà!». ●

Ecco Gilles Villeneuve in azione nel 1981 con la Ferrari 126 Ck recante lo storico contrassegno. Il canadese vincerà a Monaco e in Spagna



LAT

DIVIDE I LETTORI L'IDEA CHE IN F.1 LA FERRARI LO... RECUPERI

Il numero 27 fa discutere!

Mi sembrerebbe molto logico non avere il n.27 in gara, in ogni caso recuperarlo sarebbe un omaggio al grande e compianto Gilles Villeneuve e poi verso la stessa Ferrari (...). E infatti sarebbe giustissimo riaverlo sulla Rossa, penso che tutti sarebbero d'accordo, all'unanimità.

Augusto68

Con tutto il rispetto, proporrei una soluzione super partes a partire dal 2022:

- Anzitutto, per il campione del mondo 2021 il N. 1 come riconoscimento tangibile in uso ai ai tempi che furono ;

- Per il vicecampione il N.27 come premio alla combattività .

- Invariato x tutto il resto...

Coulthard

Scusate se canto fuori dal coro, io il 27 ce l'ho pure come immagine del profilo nel telefono; e quando posteggio al solito supermercato, lascio la macchina al posto 27 di proposito, tuttavia preferirei che la Ferrari non lo riportasse a casa. Ha segnato un'epoca, epica ma anche triste e avara di vittorie. La seconda versione di qualsiasi film non rende quanto la prima, a meno che non si tratti di Guerre Stellari (scusate la di-

vagazione). In quasi mille Gran Premi corsi dalla Scuderia chissà quanti numeri hanno fatto la storia e sarebbero da ritirare... E già che diamo i numeri mi piacerebbe rivedere il campione del mondo in carica portare in pista l'UNO invece di lasciarsi influenzare dalla moda imperante partita nel mondiale...

Lotus M

Ancora oggi guardo le mie riviste di Autosprint e quelle foto con Gilles Villeneuve sono ancora mitiche e perciò suggerisco la richiesta della Ferrari volta a riavere e per sempre il numero 27 su una Rossa. Lo stesso figlio di Gilles, Jacques, nel campionato Cart usava sia il numero 12 che il numero 27 sulla sua macchina, cioè gli stessi che usava suo padre nei Gran Premi...

Zoran13

A proposito dell'idea di far tornare il 27 su una Rossa, non sono molto convinto. Penso che quel numero sia mitico solo perché legato a Gilles, lo stesso 27 in un altro contesto (pilota, scuderia, anche Ferrari stessa) non ha lo stesso valore di allora; cercare di farlo rivivere mi sa di nostalgia, e per me la no-

stalgia è triste. Sono più penso al ricordo attraverso date e occasioni speciali, ma nulla di più. Il ricordo sta nel cuore e nella mente e non deve essere ostentato. Rispetto la sua tesi, e accetterò se il 27 tornerà in Ferrari, ma sarà una cover che, per quanto bella sia, non è né sarà mai l'originale.

Luigi Manzoni

Secondo il mio modesto avviso, non sono i numeri stampati sulla carrozzeria, ma quelli "in dote" a quei grandi piloti (tutti) che la storia dell'automobilismo ha espresso. Già oggi siamo tutti ridotti a "numeri", allora parliamo di quel che rimane dell'umanità e dell'individuo.

Berto

Ripristinerei anche il 28 in Ferrari, l'anno dopo con esso Arnoux vinse in Canada, Olanda e Germania e, per chi sa un po' di storia, non è poco....

ac50063

Be', a quanto pare, il dibattito sull'opportunità di riavvicinare il numero 27 alla Ferrari e ai piloti ferraristi in F.1 qualche bella e calda reazione l'ha ottenuta eccome. E questi rappresentano solo un estratto dei tanti messaggi che abbiamo ricevuto, in maggioranza favorevoli all'idea. Piuttosto, colpisce il numero di coloro che vorrebbero di nuovo l'1 sul musetto del campione del mondo. Evidentemente - e non poteva essere altrimenti -, i rituali per gli appassionati dei Gp hanno un valore particolare e fondante.

AUTO SPRINT

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

Filiseti, Alfredo Filippone,

Giorgio Ferro, Diego Fundarò,

Alessandro Gargantini,

Marco Giorgio, 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 **INMOTO**

AM **GIUSTIZIA SPORTIVA** **SPORT STYLE**

ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE

**AUTO
SPRI
NT**



SCONTO DEL 45%
ABBONATI A SOLI
€ 80 PER 1 ANNO
PER NON PERDERE IL MEGLIO
DEL CAMPIONATO.

Abbonarsi a

**AUTO
SPRI
NT**

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

oppure spediscilo a

**Diffusione Editoriale Srl,
Via Clelia 27 – 00181 Roma**

Telefono: 06.78.14.73.11
da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53

Per pagamenti con carta di credito o PayPal
puoi visitare il sito **www.abbonatiweb.it**

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2020.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it

Mi abbono per un anno a **AUTO SPRI NT** al prezzo speciale di **€ 80,00**

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma – causale “Abbonamento Autosprint”
di cui allego fotocopia

La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl, esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore Srl Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o al seguente indirizzo contieditore@legalmail.it

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2020.