

FORMULA UNO WILLIAMS: C'È SIROTKIN, IDEA KUBICA TERZO PILOTA

AUT. 6.00 € - BE 6.00 €
MC, CÔTE D'AZUR 5.50 € - FRET 5.00 € - FRET 5.00 € - FRET 5.00 €
CH 7.70 CHF - CH 6.00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 3

Anno LVII Settimanale 16-22 gennaio 2018

3,00 Euro (Italy only)



Poste Italiane SpA, in A.P. - DL 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

FORMULA E



Tutto sulla sfida di Marrakech

ALFA ROMEO



Dal 2 gennaio è in edicola As collection sulla grande storia da corsa del Biscione



DAKAR

DEVOTI A SAINZ CARLOS

Comunque vada a finire l'esaltante impresa del **legendario madrilenno** resta una gran bella pagina di **motorsport** scritta all'interno di una sfida mai così **dura** e **selettiva**

MONDIALE RALLY 2018, ECCO LE QUATTRO REGINE



Citroen C3



Ford Fiesta



Hyundai i20



Toyota Yaris



DA
34^{,99} €
ALL' ANNO

Proteggi i tuoi dispositivi.



protezione dei propri dati in caso di furto o smarrimento del device, con la possibilità di localizzare il dispositivo perso o rubato. Tiscali propone le pluripremiate soluzioni di sicurezza Kaspersky Lab con un esclusivo **sconto del 30% in promozione lancio a partire da 34,99 €** all'anno. Scoprite subito su casa.tiscali.it/sicurezza

KASPERSKY 

 **TISCALI**



Sainz sei davvero sempre forte papà!

Senza sapere se ci sarà un lieto fine (noi ovviamente speriamo di sì) c'è una storia che la scorsa settimana, più di altre, ci ha appassionato. È quella che sta scrivendo alla Dakar Carlos Sainz, il papà del pilota Renault F.1 quello che una volta all'anno si mette la tuta, riaccende il suo magico luna park e fa comprendere a tutto il mondo da chi il figlio ha ripreso tutto quel talento. A 55 anni il madrilenone due volte campione del mondo rally è schizzato al comando del Grande Raid, uno dei più duri, selettivi, cattivi degli ultimi anni e ora incrocia le dita. E noi insieme a lui. Nell'ultima volta in cui la Peugeot corre la grande classica che da dieci anni infiamma il Sudamerica, Matador ha un'occasione quasi unica. Appendere definitivamente il casco al chiodo con un'ultima impresa leggendaria e tornare a fare il papà di Carlos Jr ai Gp di F.1. Questa settimana il Raid dei Raid si conclude in Argentina. Un paese nel quale Carlos Sainz continua a essere una grandissima icona. Proprio lì ha ottenuto la sua ultima vittoria nel campionato del mondo. Era il 2004 e lui artigliava il successo numero 26 nella sua carriera bi-iridata. Aveva 42 anni all'epoca e, prima dell'arrivo dei Cannibali di Francia Loeb e Ogier, diventava, nel frattempo, il pilota ad aver con-



quistato più vittorie di tutti nel Mondiale Rally. Da allora sono passati 14 anni. È tutto un altro mondo, adesso. Ma è bello pensare che Carlos possa chiudere il cerchio e mettere le mani sulla Dakar per la seconda volta proprio in Argentina (che gli ha regalato tre successi iridati) e in quella Cordoba a un tiro di schioppo da Carlos Paz dove celebrò il suo ultimo trionfo iridato nel Mondiale. Allora con la Citroen (la Xsara Wrc), adesso con la Peugeot. Certo, i conti si faranno alla fine. Dopo l'addio ai rally Sainz ne ha corse 11 di Dakar, vincendone

una nel 2010 ma ciò che è riuscito a fare quest'anno il Matador che il prossimo 12 aprile compirà 56 anni non può non essere evidenziato. Da evidenziare è anche ciò che è accaduto a Marrakech nel secondo appuntamento della Formula E. Dove

Felix Rosenqvist ha messo le mani sulla seconda vittoria della stagione ed è balzato in testa alla serie full electrics. Una vittoria che lo svedese ha costruito grazie a un grande sorpasso su Buemi al culmine di una corsa molto spettacolare e anche un po' indisciplinata dove non sono mancati i contatti al limite, quasi fosse una gara di kart. Una sfida dura e spettacolare all'interno di un campionato che sta crescendo round dopo round. ●

FORMULA UNO

- 12** SIROTKIN RUSSO DA SBARCO
- 20** F1-WEC-MOTOGP SUPERCONFRONTO
- 24** KVYAT AIUTA LA FERRARI
- 32** BALDI ALFISTA SOTTOVALUTATO

VELOCITÀ

- 36** FORMULA 2 FUOCO A VOLONTÀ
- 40** KERPEN AUF WIEDERSEHEN
- 42** DAYTONA DA IMPAZZIRE
- 46** ANGELELLI PENSA POSITIVO
- 48** CHEEVER OPERAZIONE USA
- 50** GOSTNER FAMIGLIA DA CORSA
- 52** SALITE GP DELLA MONTAGNA
- 74** DE DONNO A TUTTO CAMPO
- 76** 24 ORE DUBAI

RALLY

- 54** BIASION VA A 60
- 60** MONDIALE MONTE DI NOVITÀ
- 64** DAKAR SAINZ FACCI L'IMPRESA

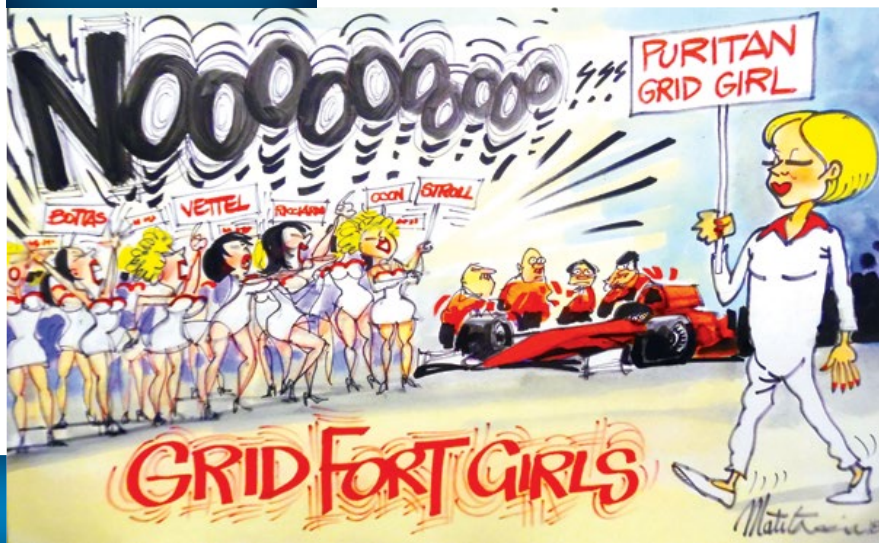
FORMULA E

- 80** LA GARA SE SON ROSENQVIST
- 86** FILIPPI IN TILT
- 88** MORTARA GIRA TUTTO STORTO
- 90** ROOKIE TEST
- 94** FE NEWS

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 6** UN FILO DI GAS
- 8** BASTIAN CONTRARIO
- 10** LE TELEVISIONI
- 26** CUORE DA CORSA
- 96** LE CLASSIFICHE
- 97** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 98** POSTASPRINT

DOMENICA SERRA



Cuor di leone s'incontrano

«Cuor di leone incontra il giovane Cuor di leone». E il cuore lo ha fatto stringere davvero l'incontro tra Nigel Mansell e Billy Monger sul palco dell'Autosport International 2018. Da una parte Re Leone e dall'altra il ragazzino che ha perso le gambe in un incidente in F4 a Donington e che adesso punta a tornare a correre in monoposto. Ha sottolineato Mansell: *«Billy è di ispirazione per tutti noi. Tutti ti resteranno negli specchietti per il resto della carriera ora, sei un grande simbolo per me e per tutto il Paese vedo qualcosa di speciale qui e ti sprono affinché un giorno tu possa salire su una Mercedes di Formula Uno»*. Incassata l'ammirazione del suo idolo Nigel, Billy ha spiegato: *«Quando avevo otto anni guardavo in tv ala F.1 e ammiravo i migliori piloti del mondo. Sono stato lo scorso anno anche a Le Mans ed ho amato ogni singolo minuto di quella gara, ma nel profondo del mio animo il mio obiettivo è sempre quello di diventare un pilota di F.1 come Hamilton o Button»*.





Ascari

centenario

Sono capitato per caso sulla data: 13 luglio 1918. Ho registrato un battito di troppo del cuore, uno soltanto. Ho pensato: caspita, cento anni. Cento anni dalla nascita di Alberto Ascari. Fotogrammi, una raffica, la memoria che vaga, vola.

Ci sono storie che vale la pena ricordare, per chi c'era allora; per chi, come me, non c'era ancora; per chi è venuto dopo e può avvertire le stesse emozioni, il peso intatto di una avventura così intensa e tragica; eclatante e dolente.

È difficile indicare un nodo primo del destino di Ascari. Ogni volta che penso rivedo una fotografia scattata a Monza, 1923. Antonio, suo padre, ha appena vinto il Gran Premio d'Italia. Il volto sporco di olio sembra abbronzato nella stampa in bianco e nero. Qualcuno aveva piazzato Alberto, anni cinque, sul cofano dell'Alfa P2, al fianco di papà. È una immagine - come capita talvolta - dotata di acustica. Si può sentire l'odore delle combustioni, il vociare in dialetto milanese, il ticchettio del motore appena spento.

Mentre immaginiamo l'emozione di quel bimbo vestito alla marinara, al cospetto di un padre enorme, nella dimensione, nell'immaginazione, trattato come un eroe dalla folla festante. Beh, certo, beh, sì: Antonio eroico lo era, nello sguardo, nella forza, nel piglio. Un uomo crudo, un grande pilota. Forte al punto da impressionare il suo giovane collega Enzo Ferrari, dieci anni di scarto (Ascari: 15 settembre 1888; Ferrari: 18 febbraio 1898).

Fu quello l'istante della prima svolta, di un precoce desiderio di emulazione? Forse. Fu l'elaborazione di un lutto improvviso eppure atteso? Chissà. Antonio: morto a 37 anni in seguito ad un incidente di gara, Montlhéry, Francia, giorno 26 luglio 1925, curva veloce a sinistra.

Alberto cresce, sogna. È un ragazzo adesso. Motociclette di nascosto dalla mamma. Automobili, in combutta con il vecchio amici di papà. Ferrari, ovviamente. Che l'aveva tenuto d'occhio per chiamarlo non appena lanciata la sua Scuderia. La coppia? Perfetta. Alberto che con la Ferrari vince il Gran Premio d'Italia - come il padre - 1949; Alberto che vola nella Formula 1 da primi capitoli. Due titoli mondiali filati, 1952, 1953. Nove Gran Premi conquistati consecutivamente. Un record del quale abbiamo sentito parlare di recente: eguagliato da Sebastian Vettel nel 2013. Battuto, non ancora. Gigi Villorosi, il suo amico, la sua ombra, lo chiamava Alberto, compagni in corsa, compagni di vita dentro una Milano da nebbia e paltò nel dopoguerra. Gli altri lo chiamavano "Ciccio". Il fisico, massiccio, una cosa da banco di negozio. Sì, ma quando

IN QUESTO 2018 ALBERTONE COMPIE 100 ANNI RIVIVIAMO LA SUA STORIA INTENSISSIMA, CALDA, TRIONFALE E DRAMMATICA. CON LA MORTE ARRIVATA NEL GIORNO 26, COME PAPÀ ANTONIO

DUE VOLTE IRIDATO IN F1 CON LA FERRARI

Ascari, sotto, nell'abitacolo della Ferrari di F1 con cui fu iridato nel 1952 e nel 1953. Sopra, è con la Lancia D50 e, nell'altra pagina, in compagnia di Enzo Ferrari



Ciccio afferrava il volante, prendeva la testa, si trasformava. Un signore fatto per correre, per correre al comando. Eccolo, eccolo lì. Che passa e fila, che spartisce con Juan Manuel Fangio il firmamento, la platea. Luce certo. Non solo, per niente.

Era riservato Ascari. Superstiziosissimo. Un gatto nero? Guai. Ferma la macchina, avanti a piedi. Casco e maglia azzurra, due amuleti sacri. Con i figli, Tonino e Patrizia, persino con sua moglie, Mieta,





razzo in omaggio, in onore di Tazio Nuvolari morto da poco, 11 agosto 1953. È un sorriso contro la rognia, contro e proprie ombre. E' un a-solo da finale. 1955: La Lancia Formula 1, siglata D50 viene pronta, dai che si riparte, si va. In pista e poi in mare, a Montecarlo. Un volo spaventoso alla chicane. Lo ripescano, lo salvano, è il 22 maggio. Lui, un'escoriazione al naso, robetta, il casco a riparare, che torni a casa, corso Sempione, Milano; che si riprenda, si riposi un po'.

Da casa, infatti parte la mattina del 26. Va a Monza, con il Villoresi, ci va in gita. Va a vedere Castellotti, suo erede designato, che prova una Ferrari. Ferrari, ecco. Appunto.

Pausa pranzo. Il retro-box pare un bar, un convivio. Si ma qualcosa attraversa l'anima, gli occhi di Alberto. È una stiletta, è un attimo, è un colpo di scena clamoroso. Chiede di fare un giro. Ad Ascari non si nega nulla. Infilta il casco di Castellotti. Infilta la cravatta nella camicia azzurra, salta sulla Ferrari e va. Un giro, due...

A Monza il suono dei motori passa tra gli alberi, è una musica nel vento. La nota qui è un urlo, uno fracasso da pianoforte devastato.

In questo squarcio Ascari muore. Non una spiegazione, un testimone, nulla. La Ferrari capovolta. Un segno azzurro, tra gli altri, sull'asfalto, identico al colore della camicia.

Alberto Ascari, guai a toccargli le sue cose, guai a nominare strane coincidenze, muore a 37 anni come Antonio; il giorno 26 come Antonio, in una curva veloce a sinistra come Antonio, suo padre.

Curva Ascari, da allora. Dove torno a guardare quegli alberi, sperando che mi raccontino ancora, che mi svelino cosa non so. ●

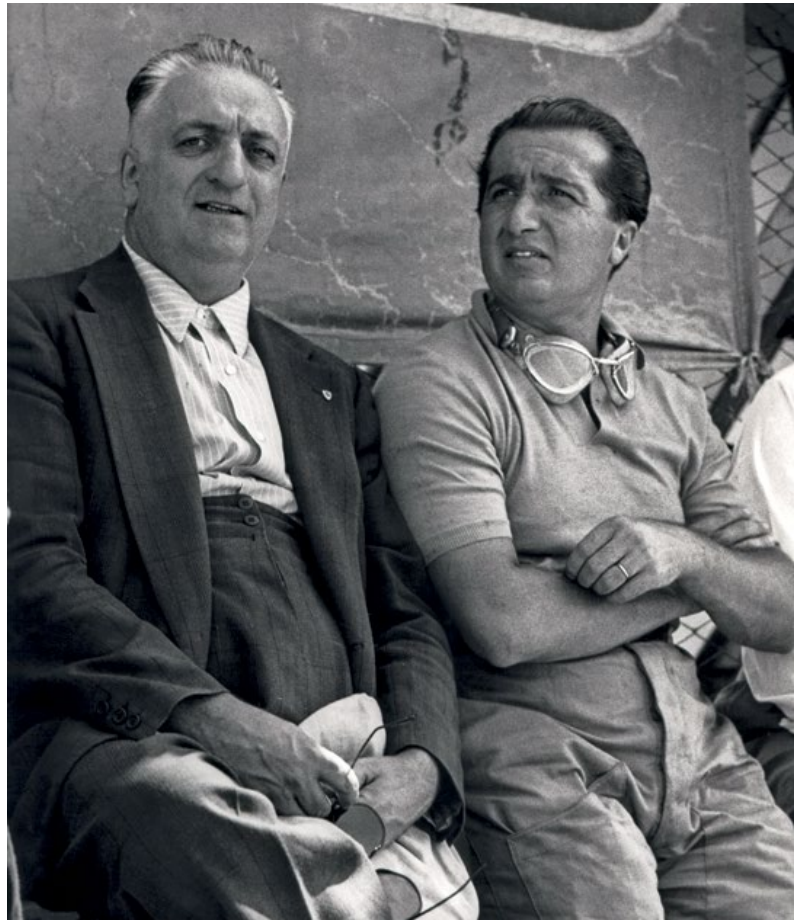
un distacco cocciuto. Freddo, glaciale. Un comportamento manifestato di proposito, come dire, meglio così, patiranno meno. Come dire, ma certo, lo so, con questo mestiere si va a morire. Era morto suo padre, del resto ed aveva sofferto come un cane colpito a bruciapelo.

Distacchi, separazioni. Il primo con Ferrari, per seguire un sentimento assonante. Forse, di nuovo. Il denaro - moltissimo -, 25 milioni si disse, si scrisse offerto da Gianni Lancia, una specie di assicurazione sulla vita della sua famiglia. Un progetto carico di ambizioni. La macchina per il Mondiale di Formula 1 non era pronta.

Così, Mille Miglia, anno 1954. Una corsa che ad Alberto non piaceva. Caos, curve a memoria, passaggi a livello, buche, ingombri da scartare. Imprecisioni certe per un pilota da linee perfette, da grande stile. E poi la Mille Miglia l'aveva già corsa. E tre anni prima aveva accoppiato una donna. Un orrore.

Mille Miglia 1954. Ascari corse e e vinse. La giubba di pelle, il viso sporco, così simile adesso a quello di Antonio. Il pedale del gas della D24 molle, che va giù e non torna, riparato con l'elastico della giarrettiere di un meccanico all'assistenza. Ma tu dimmi, ma pensa un po'. L'ultimo contrattempo dopo altri, tanti, compreso un incidente contro un autocarro alla vigilia della corsa. Avvertimenti annientati a 139 e passa di media, la pianura tagliata a

COLOMBO





Lettera aperta agli sportivi **italiani**

VEDERE ALONSO CHE FA IL CACCIATORE DI CLASSICHE, RIVALUTA TUTTI I PILOTI DI CASA NOSTRA CHE QUELLE GARE LE HANNO VINTE. E A PACCHI. MALGRADO LA NOSTRA INDIFFERENZA O QUASI

Carissimi, mentre seguivo Alonso nei test della 24 Ore di Daytona, prendevo atto con piacere che torna in auge il modello del pilota capace di eccellere quasi ovunque. La contemporanea presenza in pista di giovani lanciatissimi, belli, ricchi e snelli quali Stroll e Norris, per dirne due - ma pure del vecchio Loeb alla Dakar, fino a che è durata o del rilanciato Sainz Sr. - testimonia che è di tendenza fare i cacciatori di classiche.

Perché le grandi corse, cioè Le Mans, Daytona, Sebring, Indy e la Dakar, sono arene che vanno ben al di là della cronaca, consegnando alla storia - in contesti e misure differenti -, chi sa conquistarle.

Sì, la F.1 è un'ormai lunghissima corsa a tappe che non può né deve dare tutto nella carriera di un pilota, ricca di sfide più ampie, antiche e variegata rispetto al sempre più asettico Circus iridato.

E fin qui siamo tutti d'accordo. Ma stringetevi alla balaustra: il peggio viene ora.

Perché di campioni eclettici, completi, di cacciatori di classiche noi italiani ne vantiamo e mica pochi, eppure siamo i primi a considerarli poco, se non zero. Se tanto mi dà tanto, l'opinione pubblica di casa nostra dovrebbe solo sparire e aver schifo di se stessa, nessun sportivo o addetto escluso, compreso chi scrive.



SUTTON-IMAGES.COM

Su, per tanti è più importante la prossima feritoia sull'ala della Ferrari, magari un nolder stortino, rispetto ai valori veri, agli uomini fondanti e ai piloti notevoli che hanno scritto pagine meravigliose di storia.

Già: loro sono ancora quasi tutti in forma e belli lucidi, ma pochi se li filano, perché è in e tira più il selfie con Kvyat, nuovo tester dei videogames del Cavallino.

Ed è così che mentre Alonso soffriva a Daytona girando su una Ligier moscia, pensavo che in casa nostra c'è uno come Mauro Baldi il quale le classiche che sogna Nando le ha vinte, da Daytona a Sebring, passando per Le Mans, eppure il reggiano per meriti sportivi non lo loda neanche sua zia. E pensavo pure a Teo Fabi, poleman a Indy 1983 e probabile vincitore sino a che lo stoppò il bocchettone del

metanolo kappaò, ma pilota top nella Can-Am, poleman su Toleman e non solo in F.1 e, insieme con lo stesso ipersottostimato Baldi, pure campione del mondo piloti in Endurance. Mauro nel 1990 e Teo nel 1991. Col reggiano primo iridato su pista italiana, dai tempi di Alberto Ascari.

Che so, pensavo a Vincenzo Sospiri, in prima fila a Indy 1997 poi 2° in volata a Loudon, a Alex Zanardi che l'anno prima stava vincendo la 500 Miglia - ero lì, sullo speedway e quando il suo trionfo sembrava possibile, i colleghi americani facevano la fila per venirmi a chiedere informazioni su di lui, perché sarebbe diventato l'uomo del momento se un ammortizzatore, cedendo, non avesse rovinato la favola. Penso, ovviamente, a Alessandro Zanardi, che in Italia è amato dopo il dramma del Lausitzring e per le infinite lezioni d'umanità, mentre sarebbe stato più decente assai idolatrarlo già da anni per i due titoli Cart e miracoli a Long Beach, Laguna Seca o Elkhart Lake. Invece è diventato lieto al volgo solo perché Carmen Lasorella è andata a intervistarlo per la Rai su un letto d'ospedale, mentre cercava di spiegare che la vita può andare avanti alla grande, anche dopo l'orrore vissuto. E lui grande lo era già. Ecco, l'Italia delle corse ha dei nemici terrificanti. E sono gli italiani delle corse. O, meglio, tra questi, quelli che credono d'essere tali. Indifferenti, scorderci, superficiali.

Eppure d'oro in cassa ne abbiamo a forzieri. Penso a Emanuele Pirro, a Dindo Capello, a tutto ciò che ha fatto Riccardo Patrese, a quanto è stato bravo Bruno Giacomelli in tutte le categorie o al secondo Michele Alboreto, quello che, giunto a fine carriera in F.1, iniziò la parte secondo me più eroica, dolce, romantica e premiante della sua vicenda agonistica, accettando mille sfide, dal Dtm agli ovali fino all'endurance, pagando per questo, ahilui e ahinoi, l'estremo prezzo. Penso a un gentleman driver meraviglioso come "Momo" Moretti, che vinse Daytona e Sebring quasi sessantenne. Penso a miti che vorrei abbracciare tutti i minuti, come Arturo Merzario, l'ultimo degli stradisti, e Nino Vaccarella, signore delle Madonie, principe di Le Mans, arciduca di Sebring e visconte del Nurburgring.

Non escludo neanche Fabrizio Barbazza, al top in Indy Lights e 3° alla Indy 500 1987 col team Arciero, best rookie sempre a Indy e poi pure in F.1 con Minardi, nel 1993.

Parlo di alcuni e colpevolmente evito di citarne mille altri, perché magari anch'io ho la coscienza sporca. Come tutti noi e voi. Aggiungete chi volete.

Italiani in poltrona. Gente mediamente ben diversa e in peggio dagli appassionati inglesi, dai francesi, dagli americani e da tutti coloro che verso i loro campioni nutrono rispetto, cultura, consapevolezza minuziosa di diversa e capillare entità.

La verità? Alonso dalla parte sbagliata dei suoi trent'anni sogna di fare - dopo i due mondiali F.1 vinti - cose che tanti dei nostri hanno raggiunto alla grande, ma che noi, colpevolmente, abbiamo snobbato in diretta e poi rimosso o quasi.

Perché a noi italiani - sfigati come siamo certe volte -, ci arrapano più i sogni altrui, perfino quando son meno ambiziosi delle nostre bellissime ma dimenticate realtà. ●

Venti anni fa "Momo" Moretti su Ferrari 333 Sp vinceva la 24 Ore di Daytona. Un grande momento per un uomo che in qualità di influente gentleman driver era stato artefice politico e sportivo della barchetta portata al trionfo e anche sognatore per una vita di strappare il successo nella classicissima statunitense



Leclerc nato numero 1

IL GIOVANISSIMO DEB MONEGASCO È CHIAMATO A DIMOSTRARE DA SUBITO D'ESSERE CIÒ CHE SEMBRA DA SEMPRE: UN PREDESTINATO A SFONDARE. ANCHE CON UNA SAUBER

Charles Leclerc ancor prima di debuttare in F.1 ha già "spaccato"!!!

Ha vinto, da debuttante, la F.2, a suon di record. Assoluto quello delle pole (11) ed eguagliato quello dei successi in una stagione (7).

Vandoorne, il suo coinquilino in questa classifica di plurivincitori, ha conquistato il titolo alla sua seconda stagione ed era di 3 anni più vecchio ed esperto; 23 contro i 20 di Charles che fino al 2013 correva in kart. Ha iniziato sulla pista di proprietà della famiglia Bianchi e fu proprio Jules a suggerire il suo nome a Maranello. Non sarà comunque il più giovane debuttante in F.1, ricordando che Verstappen entrò nel mondo dei grandi a 17 anni. Più precoci di lui, tra quelli in attività, anche Stroll, Alonso, Ocon e Vettel. Avrà 20 anni e 160 giorni il 25 marzo, giorno del primo Gran Premio 2018, in Australia. Di fatto avrà tutto il tempo per crescere e diventare non più il predestinato, ma il campione. Se lo conosci però, vedi quanto scalpita e quanto ha dentro il Dna del campione. Un piccolo aneddoto. Di recente abbiamo organizzato a Sky una sessione di "scuola MEDIA" per i giovani piloti della F.1. In questa interessante giornata abbiamo effettuato anche una simulazione di conferenza stampa, con domande cattive o "pericolose", del tipo: "il tuo compagno di squadra è in lotta per il titolo, sei pronto nel caso ad aiutarlo e a cedere la vittoria?", "No, io penso alla mia gara, voglio vincere!". Ecco fossimo stati in una conferenza ufficiale apriti cielo. Questi corsi, bravo Massimo Rivola a pensarci, servono anche a questo per insegnare e suggerirgli: «Ehi Charles se rispondi così, anche se è quello che tutti pensano e pensavano da Barrichello agli altri, ti mangiano in squadra e mediaticamente». Ma non fu tanto la risposta a colpirmi, ma come la diede, con la cattiveria di chi vuole essere indiscutibilmente un numero 1. Come tutti vuole vincere anche a bim bum bam e ha l'istinto animale di quello che, abbassata la visiera, non ha più un cuore, ma solo nemici da battere e abbattere, poi, una volta rialzata, ha un cuore e il suo primo pensiero è sempre per due persone che non ci sono più, ma ancora fortemente presenti e fondamentali nella sua vita, papà Hervé e Ju-



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

CAMPIONE DI FORMULA CADETTA DA RECORD

Leclerc, sopra in tuta, e, in alto nei test con la C36, in F.2 ha spopolato e ora è atteso a grandi cose, anche da deb in F.1, nell'altra pagina, insieme a Ericsson, col quale porterà in gara la Sauber-Ferrari griffata Alfa Romeo

les mentore e amico. Ha corso e vinto nel week end della scomparsa del padre con una scritta enorme sul casco e sulla macchina "TI AMO PAPÀ", ha dimostrato di avere "due palle così".

È stato protagonista anche del mercato piloti, fortissimamente ricercato da Renault e uno dei suoi più grandi estimatori, il quattro volte campione del mondo Alain Prost, di certo non bau bau micio micio. Tanto ricercato che lo stesso Prost ha dichiarato che Sainz è stata una scelta di ripiego, non carinissimo per Sainz a dire il vero!

Ha convinto Ferrari a blindarlo e quasi a metterlo subito in macchina al posto di Raikkonen. Per quel-



lo c'è tempo, ma mai dire mai in stagione. Ha poi preso il posto di un pilota, di sicuro avvenire, almeno due anni fa, Pascal Wehrlein, che invece rientrerà purtroppo nella categoria delle meteore, nonostante due imprese titaniche ossia andare a punti con la Manor 2016 e con la Sauber 2017, due cancelli!

Avrà l'onore di guidare per la rientrante Alfa Romeo, per ora solo uno sponsor, ma la suggestione c'è.

Monegasco, ma molto italiano nei modi.

Carlo il Chierico, se proprio dovessimo tradurre Charles Le Clerc nella nostra lingua.

Cercando la definizione di chierico sulla Treccani si legge che trattasi di una figura con speciali doveri, positivi e negativi come l'astenersi da ogni attività disdicevole o troppo mondana, non allontanarsi dalla diocesi senza il consenso del vescovo.

Il vescovo in questione è Massimo Rivola, responsabile della Ferrari Drivers Academy, e quindi il confronto ci sta, l'altro vescovo è Nicholas Todt, figlio di, manager del Verstappen della Ferrari.

Già perché per noi Charles è un predestinato come Max.

A dire il vero fisicamente ricorda Jacky Ickx, tecnicamente è potenzialmente un mix tra Verstappen e Vettel. Ah però!

Dovrà comunque dimostrare tanto, perché ha vinto il campionato F2 a mani basse, ma si è trovato anche una concorrenza relativa, più per qualità dei team avversari che non per quella dei piloti. Messo questo piccolo dubbio, di fatto li ha demoliti tutti ed è quello che vuole fare adesso in F1, partendo dal compagno di squadra Ericsson.

Nel confronto, primo metro di giudizio, non ci potranno essere ne ma ne se. Dovrà impacchettarlo, chi sa di F1 capirà il perché dell'utilizzo di questo verbo, per fare così il primo gradino e dovrà portare al più presto la macchina a punti, per fare il secondo, poi per il terzo, che nello sport porta al più alto del podio, mancherà poco una volta indossata la tuta rossa. L'Alfa Sauber Ferrari, che in passato fu anche Bmw Sauber Ferrari, parte da dietro, ma non per questa da cenerentola. Avrà la power unit dell'anno in corso e non "vecchia" di un anno, come la passata stagione e avrà un punto di forza in Luca Furbatto, chiamato a risollevare le sorti telaiistiche e aerodinamiche elvetiche.

Se la macchina sarà da 15esima o 16esima posizione, Charles dovrà metterla P12 e così via perché solo così si diventa grandi. Certo Wehrlein lo ha fatto ma l'hanno speso, è il rischio che si corre quando non hai una Force India, come Ocon, ma un formaggio bucato da guidare.

Charles sa di correre questo rischio e per questo dovrà fare il predestinato per diventare presto campione. La F1 corre veloce e Riccardo in scadenza a fine 2018, così come altri piloti "da Ferrari", mettendo pressione.

Ma così come allora per Verstappen, chiamatele sensazioni, sento che è buono per fare grandi cose. Ha un vantaggio di partenza. Qualunque cosa farà, sarà il top per il suo paese, il principato, che ha avuto nella storia della F1, solo due piloti. Louis Chiron, ormai 51enne quando con Maserati conquistò l'unico podio per Monaco nella massima serie. Era il 1950 e ovviamente il Gran Premio era quello di casa. Il suo busto è posizionato nella zona della piscina. Poi c'è Olivier Beretta che a quasi 50 anni continua a correre nell'endurance.

Ha disputato nove gran premi con la Larousse nel 1994, senza lasciare il segno. Settimo il suo miglior risultato in Germania e fu ottavo a Monaco, posizioni che allora non assegnavano punti e per questo resta una meteora della F1.

Solo il tempo ci dirà se Charles è una stella.

In bocca al lupo Carlo il Chierico, IL PREDESTINATO! ●

Sirotkin

russo da sbarco

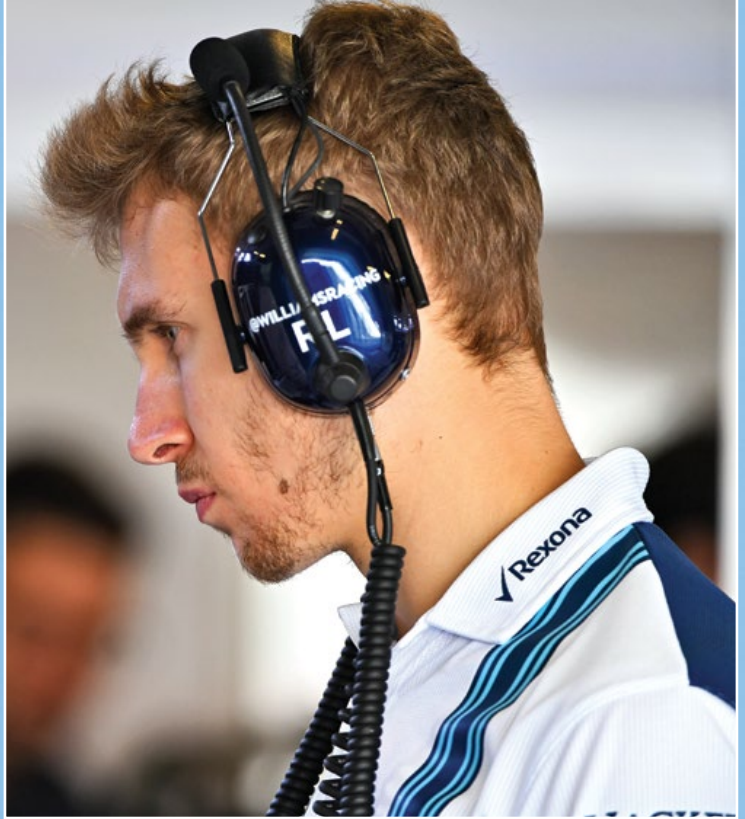
È IL 22ENNE SERGEY AD AGGIUDICARSI L'ULTIMO POSTO LIBERO IN F1, ALLA WILLIAMS FORMANDO ACCANTO A STROLL LA COPPIA PIÙ GIOVANE. SCOPRIAMO SEGRETI E CURIOSITÀ SUL DEBUTTANTE

di Massimo Costa

Sarà Sergey Sirotkin il compagno di squadra di Lance Stroll nel team Williams. La telenovela invernale è giunta al termine. Lo staff del team britannico ha definitivamente optato per il 22enne russo scartando, seppur a malincuore, l'opzione Robert Kubica. A convincere Paddy Lowe, i margini di crescita che può proporre Sirotkin mentre il polacco rappresentava un rischio troppo grande per la squadra dopo le difficoltà evidenziate nel test di Abu Dhabi nel trovare facilmente le prestazioni con le nuove gomme morbide portate dalla Pirelli. A costo di venire travolta dalle critiche per avere bloccato il sogno di Kubica, il cui tentativo coraggioso di ritornare in F1 a tempo pieno era stato sostenuto dai media e da milioni di fans, in Williams non si sono lasciati travolgere dai sentimenti. Come del resto aveva già fatto anche la Renault pochi mesi prima, decidendo di abbandonare la pista Kubica. Evidentemente mancava qualcosa in più che il buon Robert non può trovare a causa delle proprie condizioni fisiche. «Gira come Palmer», dissero dopo il test di Kubica con la Renault all'Hungaroring. Una frase che poteva essere vista da due angolazioni: confortante perché significava che il polacco poteva stare tranquillamente nel gruppo, sconcertante perché Palmer non era competitivo quanto il compagno di squadra Nico Hulkenberg tanto che poi è stato tagliato a stagione 2017 in corso, e più di tanto dal britannico non ci si poteva aspettare.

Renault ha scelto la seconda ipotesi, come dire che non c'era la volontà e più che altro il bisogno di avere un altro Palmer in squadra, e ha puntato su Carlos Sainz. La Williams si è trovata nella medesima situazione e quando è stato il momento di scegliere ha voluto Sirotkin. Che poi, non va dimenticato, è stato buttato nella mischia all'ultimo e provando per appena sei ore nella seconda giornata di test di Yas Marina una monoposto che non aveva mai guidato prima, la Williams FW40. E subito ha lasciato di stucco Lowe e gli altri ingegneri. Sarebbe curioso chiedersi: ma se non ci fosse stata l'opportunità Sirotkin creatasi quasi per caso, la Williams avrebbe optato per Kubica? Non lo sapremo mai. Sergey si è





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

IL SUO SPONSOR PORTA DIECI MILIONI DI EURO

C'è chi dice dieci milioni, chi di più: Sirotkin, sopra e, sotto, alla guida della Williams, di certo in Rotenberg ha un ottimo quanto invidiato pigmalione



giocato il tutto per tutto in un breve test e ha fatto "tredici". Quando si è capito che la Williams aveva preferito il russo al polacco, sui social si sono scatenate le critiche sia al team sia a Sirotkin, rispettivamente colpevoli di aver preferito i soldi portati dallo sponsor e di essersi comprato il sedile. Sergey, di buona famiglia moscovita (il padre è un apprezzato ingegnere aerospaziale in pensione) a un certo punto della sua carriera ha trovato l'appoggio della SMP Racing.

Di cosa si tratta? Di una vera e propria Academy che finanzia la carriera dei piloti russi fin dal karting. Il mentore risponde al nome di Boris Rotenberg, oligarca russo 61enne, che assieme al fratello Arkady ha fondato la banca SMP ed è coproprietario della compagnia elettrica e di gas (del fratello) SGM, acronimo di Sroy Gaz Montazh, una delle più grandi della Russia. Boris è per la rivista Forbes al numero 1.940 tra gli uomini più ricchi del pianeta, ma suo fratello Arkady se la cava ancora meglio: numero 782, curiosamente la stessa posizione di Lawrence Stroll e condivisa con un'altra ventina di super ricchi per un patrimonio di 2.6 miliardi di dollari. Appassionato di motorsport, amico del presidente russo Vladimir Putin con il quale ha condiviso fin da giovane la passione per le arti marziali (amicizia mantenuta nel tempo), Rotenberg è vice presidente della Federazione Russa di Judo, vice presidente della Federazione Russa di Hockey su ghiaccio, vice presidente della squadra di hockey su ghiaccio di San Pietroburgo. Rotenberg ha anche corso nel Challenge Ferrari europeo, poi si è fatto coraggio partecipando nel 2013 e 2014 alla classe Gt della European Le Mans Series prendendo parte anche alla 24 Ore di Daytona. Ha supportato piloti e team sia nel mondo Endurance sia nelle formule. È Rotenberg ad avere finanziato



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

ASSAI POSITIVO NEI TEST SVOLTI

Sirotkin con la Williams a Abu Dhabi ha dimostrato di essere veloce e prestazionale senza alcuna difficoltà. Al centro, il manager Gianpaolo Matteucci che lo ha seguito fino al passato recente

e voluto il recente progetto Dallara Lmp1 denominato BR1 che parteciperà al Wec del 2018 e attualmente sono una ventina i piloti russi che supporta. Sirotkin è la punta dell'iceberg seguito a ruota dai più giovani Matevos Isaakyan ed Egor Orudzhev in odore di salita verso la F.1, ma i due ragazzi hanno un po' deluso le attese negli ultimi due anni di World Series. Senza dimenticare Mikhail Aleshin, per un paio di stagioni in Indycar. Quando Sirotkin, al termine del 2017 vissuto come tester Renault, ha capito che non rientrava nei piani della squadra, SMP Racing ha trovato veloce-





scere in quanto debuttante, ma promettente per il futuro, la Williams non ci ha pensato troppo su. Per la cronaca, Kubica da par suo, secondo voci di pad-dock, poteva portare in dote una cifra di 8 milioni di euro, non certo brucolini comunque. Sirotkin affiancherà Lance Stroll e i due formeranno la coppia più giovane del Mondiale F.1 2018: 41 anni, 22 anni Sergey, 19 anni Lance. Ma chi è Sirotkin? La sua carriera in monoposto è partita nella italiana Formula Abartn nel 2010, a 15 anni, e nel 2011 ha vinto il titolo europeo della serie con Euronova.

L'anno seguente è rimasto legato al team di Vincenzo Sospiri partecipando al campionato AutoGp (terminato al terzo posto) e F.3 Italia (quinto). Nel 2013, a soli 17 anni, ha partecipato alla World Series Renault con ISR (nel 2012 aveva corso la tappa di casa al Moscow Raceway con BVM-Target) lasciando subito il segno per velocità e risultati: due podi e il nono posto finale nel campionato vinto da Kevin Magnussen. Nel 2014, ancora World Series Renault, questa volta con Fortec, dove se l'è giocata contro Carlos Sainz e Pierre Gasly, primo e secondo in classifica, ottenendo la quinta piazza finale (una vittoria, una pole, quattro podi) e il primo contatto con la F.1 via Sauber con la partecipazione al turno libero del Gp di Russia. Il 2015 lo ha visto tra i protagonisti della Gp2, terzo in campionato con la Rapax (una vittoria, una pole, cinque podi), poi con Art nel 2016 e nuovamente terzo (2 vittorie, tre pole di cui una a Montecarlo, otto podi). Nel frattempo è nato il rapporto con la Renault F.1 protrattosi per tutto il 2017 durante il quale si è dedicato in toto al lavoro di tester per il team diretto da Cyril Abiteboul, facendo qualche apparizione nel Wec per il team SMP, tra cui la 24 Ore di Le Mans. Sono state invece sei le partecipazioni totali alle prove libere dei Gran Premi: due nel 2016, quattro nel 2017. ●

mente una intesa con la Williams per il test di Abu Dhabi. E quando l'esito della prova è stato positivo, si è intuito che il ragazzo piaceva al team. Rotenberg ha messo sul piatto un bottino considerevole. Nessuno sa la reale consistenza del budget proposto da SMP Racing, ma si parla di 12 milioni di euro per una stagione, altri sostengono non più di 10. Rotenberg ha garantito il sostegno economico anche per il 2019, quindi si parla di almeno 20 milioni sicuri. Dunque, davanti alla prospettiva di disporre di una ottima entrata economica e di avere nello stesso tempo un pilota certamente da cre-



Matteucci ci crede tanto

IL MANAGER ITALIANO LO HA AVUTO TRA I SUOI PROTETTI E DEL RUSSO NUTRE MOLTA STIMA. ECCOLO SPIEGARE PERCHÉ

Il manager italiano Gianpaolo Matteucci ha seguito Sergey Sirotkin a partire dalla fine del 2012 e, al momento, il rapporto si è concluso per via dell'intervento massiccio di SMP Racing che ha sostenuto il passaggio del pilota russo al team Williams.

- Come e quando nacque il rapporto con Sirotkin?

«Ci siamo conosciuti verso la fine del 2012, quando il proprietario della ISR Racing, scuderia mia cliente impegnata nella World Series by Renault, mi chiese di

gestire la trattativa con il papà di Sergey che intendeva correre in quel campionato. Vi erano diversi problemi da risolvere, alcuni prettamente giuridici, materia a me familiare, altri di carattere "storico e ambientale" per me sorprendenti. Risolse con successo una impasse contrattuale tra sponsor concorrenti e aiutai Salaguarda, team principal ISR, a superare un certo grado di diffidenza storica, dovuta all'invasione della Cecoslovacchia da parte dell'allora Unione Sovietica, avvenuta nel 1968, ma ancora profondamente radi- ➔

← cata nella coscienza del proprietario del team ceco. Una situazione a me mai capitata prima. Il papà di Sergey, il professor Sirotkin, un luminare nel campo aerodinamico e ricercatore di tecnologie avanzatissime, rimase colpito dal mio contributo e mi chiese di seguire suo figlio già da quell'anno in Wsr».

- Cosa ti ha convinto a puntare su di lui quando Sergey era così giovane?

«Sergey è ancora molto giovane, figurati oltre cinque anni or sono. Eppure in quel ragazzo di 17 anni e un metro e ottanta-cinque, vidi una tale determinazione, una tale serietà, un rigore morale che mi colpì moltissimo. L'aspetto umano e una certa empatia immediata, oltre ovviamente all'aspetto prettamente professionale, mi spinsero ad accettare quella sfida, all'apparenza molto difficile. Completò il quadro iniziale il parere di Vincenzo Sospiri, suo mentore nelle primissime fasi della carriera di Sergey in monoposto, che me parlò come di un fenomeno potenziale».

- Come sono stati i suoi progressi in World Series?

«Il primo anno, proprio con ISR, è stato un

vero e proprio rodaggio. Molte cose erano date per scontate dalla famiglia, e questa non è assolutamente una novità per me, ma avendo di fronte un padre di quel profilo culturale e una mamma anch'essa ingegnere di altrettanto

profilo, ma con l'aggiunta di una devozione materna che non trova riscontro neanche nelle mamme italiane, ho avuto parecchio lavoro di sgrossatura da fare e diversi ostacoli e resistenze con le quali confrontarmi. Dal secondo anno, quello corso con la Fortec nello stesso campionato, le relazioni è andata a regime e i progressi sono stati tanti e costanti».

- E come giudichi la sua crescita in Gp2?

«Un esordiente che offra di getto tali prestazioni, non è cosa facile da trovare. Conclusi nel gennaio del 2015 l'accordo con la Rapax, scuderia italiana con valori tecnici, umani e morali d'altri tempi, nel senso positivo delle definizioni. La qualità e le caratteristiche di quella squadra, a mio parere, avrebbero rappresentato un valore aggiunto nella crescita agonistica, ma anche tecnica, del ragazzo. Così fu, in effetti, ed i risultati posero Sergey sotto l'attenzione dei grandi operatori della Formula



LA PRESSE

**È UN RAGAZZO
NON SOLO VELOCE
MA RICCO DI
DETERMINAZIONE,
SERIETÀ E RIGORE
MORALE**

GIANPAOLO MATTEUCCI

”



Uno e, circostanza per me più importante in quella fase, ottenemmo l'attenzione dalla SMP Racing, nella persona di Mister Rotenberg, che decise di dare un primo supporto già dalle seconda parte del campionato di quell'anno. Per tornare alla domanda, se il biennio in WSR ha rappresentato un liceo d'altissimo livello, senza dubbio la GP2 è stato un corso di laurea altrettanto se non più importante».

- L'approccio con la F.1, prima Sauber poi Renault come lo valuti?

«Rimanendo in tema scolastico, questa fase della crescita di Sergey possiamo paragonarla ad un master o a un corso di specializzazione d'élite. Con la Sauber ci fu una gestazione complessa, alla quale io non partecipai, anzi, diedi un parere negativo sotto il profilo della convenienza posta l'ancora scarsissima esperienza del



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



ragazzo a certi livelli. Devo, però, aggiungere che nonostante tutto Sergey, all'epoca non ancora diciottenne, fece un lavoro eccellente con la Sauber, più di talento che di conoscenza tecnica. Comunque, a cavallo tra il 2013 e il 2014, il papà mi chiese di intervenire a salvaguardia di quella relazione che si era via via complicata con la scuderia svizzera e così feci addivenendo ad una soluzione moderatamente sod-

disfacente, dal mio punto di vista. Con la Renault, invece, avevo un pilota parecchio più maturo rispetto al 2013 e la relazione, poi diventata biennale, è stata più bilanciata e orientata all'inserimento sul mercato dei piloti di Formula Uno.

- Qual è il suo principale punto di forza? E il punto dove ancora deve migliorarsi?
«Sergey è un pilota fortissimo. Fisicamente straripante, sovradimensionato rispetto al-

le richieste fisiche di una F1, è dotato di una piede pesantissimo e di un talento cristallino. Uno dei confronti, a volte anche serrati fra noi due, è stato incentrato proprio su questo aspetto. Sergey tende a lavorare moltissimo sulla preparazione di ogni singolo giro. Tra le altre cose si è laureato in ingegneria meccanica, una famiglia monotematica la sua, e tende a razionalizzare e ingegnerizzare tutto. Questo può diventare a volte, e diventa, un limite alle sue prestazioni, diminuendo l'apporto del talento a discapito dell'esecuzione pedissequa dei dettami ingegneristici. Cito sempre un aneddoto per spiegare il concetto. Silverstone è una pista molto ostica per chi non ci ha mai girato. Nel 2015 senza mai avervi percorso un giro, Sergey esordisce in Gp2 a Silverstone; circostanza che la maggior parte delle volte si traduce in una gara molto complicata per ogni esordiente, specialmente se con 600 cavalli dietro la schiena. Non aspettandosi nulla e quindi guidando con assoluta scioltezza e mancanza di riferimenti, Sirotkin 'stampa' un weekend da sogno: una pole, una vittoria e un giro veloce. Aveva solo fatto quel che gli diceva

SIROTKIN È FISICAMENTE STRARIPANTE, FISICAMENTE MOLTO GRANDE PER QUESTA F1

GIANPAOLO MATTEUCCI



il piede fidandosi della sua sensibilità, ma non ponendosi paletti culturali e informativi sul modo di affrontare quella pista».

- Lavorare con un pilota russo è stato diverso rispetto ai piloti italiani e sudamericani che hai gestito

in questi ultimi anni?

«Non è diverso, se mi passi la battuta, ma è... un altro lavoro. Se gestire i piloti italiani impone certe dinamiche professionali e lavorare con i brasiliani o gli argentini come mi è capitato nel passato, richiede un approccio più meridionale alle diverse questioni, lavorare con i russi è una storia a parte. Soprattutto se, detto con tantissimo affetto e rispetto, si ha di fronte un battaglione familiare di ingegneri di quel livello e di quelle convinzioni. Comunque è una esperienza che mi ha arricchito moltissimo e che mi ha dato, sino ad ora, enormi soddisfazioni personali e professionali».

- Secondo te come sarà il suo anno in F1?

«Se la trattativa dovesse andare a buon fine come sembra sia davvero andata e se Sergey riuscirà a dare ascolto al suo enorme talento, in pista dico che sarà una stagione piena di bei risultati e di sorprese». ●



SUTTON-IMAGES.COM

Kubica in panchina?

LA WILLIAMS GLI HA PROPOSTO UN POSTO DA TERZO PILOTA E ROBERT CI STA PENSANDO. SENNO' C'E' L'ALTERNATIVA NEL DTM

C'è una opportunità per Robert Kubica. La Williams, a differenza della Renault, non lo vuole abbandonare e gli ha proposto il ruolo di tester e riserva per la stagione 2018. Persa la possibilità di divenire pilota ufficiale del team diretto da Claire Williams, battuto da Sergey Sirotkin, Kubica non ha ancora messo nero su bianco sulla idea arrivata da Grove. Ci dovrà pensare bene perché per lui rimane l'unica possibilità per rimanere legato a un progetto F.1.

Kubica avrebbe l'opportunità di svolgere qualche test, di partecipare ad alcuni turni di prove libere del venerdì in occasione dei Gran Premi e, soprattutto, di poter sostituire in gara uno dei due piloti ufficiali (Sirotkin e Stroll) nel caso si

presentasse la necessità. Proprio la Williams, nel Gp di Ungheria 2017, ha messo in macchina in fretta e furia la riserva Paul Di Resta per l'indisposizione di Felipe Massa. Dunque, considerando che tutto può accadere nell'arco di una lunga stagione come è quella del Mondiale, Kubica si metterebbe in gioco tornando a respirare il clima delle competizioni in F.1, seppur da dietro le quinte. Sarebbe un ritorno al passato per Robert. Nel 2006, in arrivo dalla World Series Renault vinta nel 2005, Kubica venne ingaggiato dalla Bmw Sauber come terzo pilota e riserva. All'epoca i team disponevano di una terza vettura con la quale far girare il venerdì il giovane da allevare. Kubica, che nel frattempo svolgeva anche i test pri-

vati (ben 25 giornate), presenziò a tutti i 12 turni di prove libere del venerdì delle prime dodici tappe stagionali e dal Gp di Ungheria fu promosso a titolare al posto del licenziato Jacques Villeneuve, protagonista di prestazione scialbe.

Onta che evidentemente il canadese non ha ancora digerito considerando le pessime parole profuse nei riguardi di Kubica e dei suoi tentativi di tornare in F.1 alle televisioni con le quali collabora. Dopo tre gare, il polacco era già sul terzo gradino del podio di Monza...

Ecco, a dodici anni da quel periodo felice, Kubica si ritroverà nella medesima situazione benché in condizioni e prospettive ben diverse. Al ruolo di riserva e tester per la Williams, potrebbe anche affiancare un programma di gare nel Dtm. Si è parlato più volte di un suo possibile coinvolgimento nella categoria grazie a Toto Wolff e alla Mercedes.

Proprio per il costruttore di Stoccarda, Kubica aveva svolto il 24 gennaio del 2013 un test a Valencia oltre a lavorare al simulatore per il team F.1. Vedremo se Nico Rosberg, che da qualche mese si sta occupando della carriera di Robert, riuscirà a imbastire un progetto interessante. E non va dimenticato che nel Dtm vi è pur sempre un team Rosberg, anche se legato all'Audi. ●

Sospiri spiega Sergey

IL TEAM MANAGER FORLIVENSE SVELA IL RAPORTO PRIVILEGIATO CHE HA AVUTO COL RUSSO LANCIATO NELL'EURO F.ABARTH 2011

Iprimi passi in monoposto, Sergey Sirotkin li ha compiuti alla fine della stagione 2010 con il team svizzero Jenzer, partecipando alle ultime gare (Vallelunga, Mugello, Monza) della F.Abarth. Nel 2011 però, Sirotkin ha lasciato, a campionato F.Abarth in corso, la squadra di Andreas Jenzer per unirsi alla italiana Euronova di Vincenzo Sospiri. L'ex pilota forlivese si è sempre distinto per la capacità di scovare talenti nelle serie propedeutiche e dopo i vari Filippi, D'Ambrosio, Petrov eccetera, aveva notato che Sirotkin aveva qualcosa fuori dal comune. E così è nata una collaborazione durata per due anni.

- Vincenzo, nel 2011 Sirotkin viene da te e lo lanci verso la conquista del titolo europeo della F.Abarth...

«Ricordo bene quel periodo. Sergey correva per Jenzer, ma non si trovava bene e aveva manifestato l'intenzione di cambiare squadra. Dopo cinque appuntamenti è arrivata per lui la decisione finale di lasciare il team svizzero e nonostante il manager russo del pilota spingesse per portarlo alla Prema, Sergey ha voluto venire da noi, alla Euronova. Come mai? Perché, disse lui stesso, Vincenzo è l'unico che mi capisce. Era accaduto, dopo le prime gare dell'anno, che io e lui parlassimo spesso e visto che io vado lungo la pista per seguire i miei piloti, ma osservo anche gli altri, gli avevo detto che a mio avviso guidava molto bene, ma doveva lottare con certi problemi che presentava la sua monoposto. Lui rimase stupito perché erano gli stessi problemi di cui soffriva e che sembrava non venissero risolti. In quel momento avevo una monoposto libera e così Sirotkin è venuto da noi. Dopo un test a Franciacorta, ci siamo buttati nel campionato ed è andato benissimo perché nella serie europea ha vinto quattro volte su cinque la gara 1 conquistando podi nelle gare 2. E grazie ai punti accumulati ha fatto suo il titolo continentale. Poteva anche vincere il campio-

nato italiano, aveva fatto un gran recupero, ma proprio all'ultima gara si è toccato con Agostini e così si è classificato secondo».

- Nel 2012, un doppio impegno: AutoGp e F.3. Come è andata la gestione di ben due campionati?

«In AutoGP Sergey è stato splendido considerando i soli 16 anni, i tanti cavalli a disposizione e che arrivava dall'Abarth. Ha vinto due gare e colto sette podi che gli sono valsi il terzo posto finale dietro a ottimi piloti come Quaife-Hobbs e Varhaug. La sua freddezza e la capacità di controllo della vettura erano veramente impressionanti. Per esempio, via radio capitava che lo incitassi a recuperare sugli avversari. Gli dicevo, mi devi abbassare il tempo di due decimi, e lui incredibilmente tirava via due decimi. Rispondeva

sempre alla perfezione e in modo reattivo a ogni richiesta che gli comunicavamo. Il suo stile di guida era molto irruento e quindi dovevamo assettarli la monoposto affinché non consumasse troppo le gomme in gara, ma era veramente una "bestia". Ricordo che a Monza, durante una seduta di test, un tecnico della Zyteck venne nel no-

stro box segnalandoci che nei loro monitor si era accesa una spia riguardante l'acceleratore della nostra vettura, tenuto troppo aperto. Riscontro che noi non potevamo vedere in diretta. A Monza, l'acceleratore con l'AutoGp si teneva aperto per l'82 per cento del giro completo, Sergey lo spingeva al massimo per l'85 per cento. Quando scaricammo i dati capimmo che non era un problema tecnico... Sempre a Monza, Sergey ci disse nel weekend di gara che aveva un po' di sottosterzo a Lesmo 1 e Lesmo 2. Mi stupii che non disse altro perché se hai sottosterzo a Lesmo inevitabilmente ce l'hai anche alla Parabolica. Ma Sergey mi rispose che in quella curva ci pensava lui e in effetti... ci pensò lui. Vedemmo, poi anche da una foto, che la Parabolica la affrontava da rallista, gas giù, ruote dietro che patinavano e gran controsterzo in entrata. Pazzesco, e non perdeva neanche un decimo. Per non parlare di quella volta sul cittadino di Marrakech che fece una pole strabiliante neanche montando le gomme più morbide».

- E con la F.3 come si comportava?

«Per noi era il primo anno in quella serie e riconosco che non avevamo la miglior macchina del lotto. Ma lui andò bene comunque ottenendo due vittorie e chiudendo la serie al quinto posto. Ci furono due weekend, a Valencia e Budapest, in cui AutoGP e F.3 Italia erano assieme. Sergey volle prendere parte a entrambi i campionati e quindi scendeva in continuazione da una monoposto per salire sull'altra. E, nonostante la notevole diversità di potenza e di stile di guida richiesti, non aveva problemi tanto che a Valencia vinse con l'AutoGP e a Budapest vinse con la F.3».

- Ti fa piacere vedere Sirotkin scelto dalla Williams per quest'anno?

«Assolutamente sì. È un pilota di grande talento e merita ampiamente di poter correre in F.1. Sarebbe stato uno scandalo il contrario».

DI ME SERGEY
DICEVA DAI TEMPI
DELLA F.ABARTH
CHE ERO IL SOLO IN
GRADO DI CAPIRLO
DAVERO...

VINCENZO SOSPIRI



Sospiri con Sirotkin, pilota da lui allevato nelle formule promozionali con riscontri entusiasmanti, a detta del manager forlivese



Raffronto entusiasmante!

SULLA PISTA STATUNITENSE DI AUSTIN NEL 2017 HANNO CORSO SIA F1 CHE WEC E MOTOGP ED È IL LUOGO PRIVILEGIATO PER FARE UNA DETTAGLIATA COMPARAZIONE. ECCO CON QUALI SORPRESE



Chi ci segue su queste pagine ha imparato a conoscere le Mappature delle Efficienze con le quali sintetizziamo le performance delle vetture di F.1 in qualifica. Queste Mappature derivano da un'accurata e oggettiva analisi in reverse engineering dei rilievi cronometrici con il supporto fondamentale del modello di simulazione delle prestazioni su circuito. Ed esprimono la performance delle varie vetture discriminando le loro qualità in rettilineo ed in curva.

Insomma, questi grafici di sintesi rappresentano un metodo oggettivo per spiegare in prima battuta le qualità prestazionali delle vetture identificando le motivazioni addebitabili alle differenze riscontrate tra loro. Durante la scorsa stagione abbiamo monitorato le istantanee sui vari circuiti del Mondiale commentando i posizionamenti relativi e le evoluzioni da una gara all'altra.

TRE SERIE CULT ANALIZZATE IN PARALLELO

La Formula Uno, al centro, analizzata in comparazione con MotoGP, sopra e Wec, nell'altra pagina.

Un confronto possibilissimo sulla pista statunitense di Austin che nella passata stagione ha ospitato i tre campionati mondiali

Non solo, a fine stagione su quella base abbiamo potuto identificare le differenze mediamente emerse tra le vetture 2017 rispetto alle loro sorelle più anziane, valutando in questo modo anche il lavoro di progettazione e poi di sviluppo dei tecnici.

Comparazioni affascinanti

Chiaramente, le Mappature delle Efficienze sono un metodo di analisi esportabile anche alle altre categorie del Motorsport, con opportune ritarrature e adattamenti. A questo punto può nascere una curiosità legittima... Ma dove sarebbero posizionate sulla Mappatura delle Efficienze, per esempio, i prototipi LmP1 che corrono nel Mondiale Endurance? E le MotoGP che efficienze hanno, in rettilineo e in curva? Insomma, dove si andrebbe a posizionare la "nuvola" dei punti caratteristici delle LmP1 e della MotoGP sulla Mappa? In che posizione relati-

va rispetto alle F.1 che conosciamo bene? È ovvio che per poter fare questo confronto occorre avere dati cronometrici confrontabili e quindi raccolti sullo stesso circuito. Ma noi siamo fortunati perché c'è un tracciato dove nel 2017 hanno corso sia il Mondiale di F.1, che il Wec e il MotoGp. È ad Austin, in Texas. Ed è lì che facciamo la nostra analisi.

La McLaren di Alonso poco efficiente sul dritto

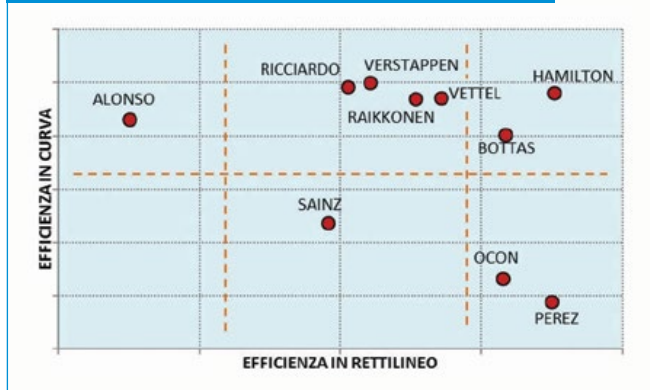
Prima di iniziare questo approfondimento andiamo a ripescare la Mappatura delle Efficienze identificata nelle ultime qualifiche di F.1. Notiamo un folto numero di vetture sostanzialmente allineate in termini di efficienza in curva, peraltro estremamente diversificate sul dritto.

La McLaren-Honda di Alonso si è distinta per essere fortemente penalizzata come efficienza in rettilineo, mentre la Toro Rosso di Sainz e le due Force India sono risultate decisamente meno brillanti nelle curve del tracciato.

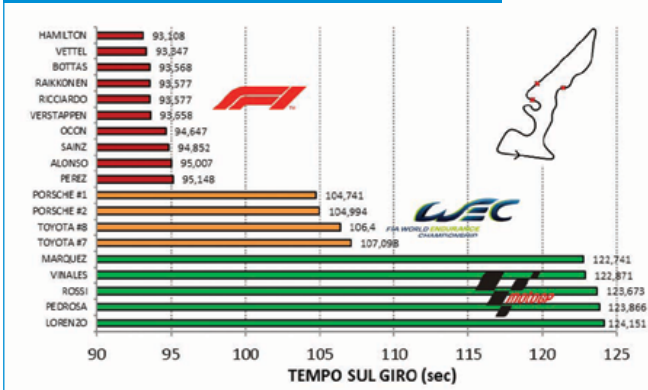


GETTY IMAGES

EFFICIENZA IN RETTILINEO E IN CURVA



TEMPI SUL GIRO TRA LE TRE SERIE



Passiamo ora a confrontare i tempi registrati sul giro secco in qualifica, giusto per inquadrare la situazione cogliendo le prime differenze tra le categorie. Vediamo come nel 2017 le F.1 siano state mediamente una dozzina di secondi più veloci delle LmP1 del Mondiale Endurance. E quasi una trentina di secondi più veloci delle MotoGP. Il tracciato di Austin lo conosciamo...

Dopo lo start in forte salita, inizia una parte mista con curve molto veloci in successione. Il settore centrale è poi caratterizzato da un lunghissimo rettilineo al termine del quale inizia una parte conclusiva abbastanza tortuosa.

LmP1 e F.1 pari nel secondo settore

Se escludiamo la MotoGP che è solita dividere il tracciato in quattro settori, le altre due categorie usano lo stesso frazionamento rilevando quindi intertempi confrontabili. Possiamo dunque iniziare a notare una cosa molto interessante... LmP1 e F.1 arrivano praticamente alla pari al termine del secondo settore. Tanto guadagnano (mediamente) i prototipi nel primo pezzo del circuito, altrettanto perdono nella parte centrale caratterizzata dal lunghissimo rettilineo. E quindi tutta la differenza che rileviamo sul tempo finale è accumulata nell'ultima

MOTO "LENTE" IN CURVA DOVE LE F.1... VOLANO!

In alto, Hamilton in azione con la Mercedes, re e regina della categoria al top complessivamente in termini di prestazioni

tortuosa parte del tracciato.

Dicevamo che i tempi intermedi delle MotoGP non sono confrontabili con quelli delle altre categorie. Però anche per loro viene rilevata la velocità massima in fondo al lunghissimo rettilineo del settore intermedio. Ed allora si nota che l'anno scorso le MotoGP sono arrivate alla staccata con circa 13-14 chilometri orari in più delle F.1. Nello stesso punto le LmP1 sono invece state decisamente più lente (-35 km/h circa rispetto alle F.1). Diciamo che questi dati iniziano a darci qualche indicazione interessante sia sull'entità delle prestazioni che sulle possibili motivazioni.

La parola al modello di simulazione

Detto questo, per rimanere oggettivi, ci facciamo aiutare dal modello di simulazione. Le simulazioni ci suggeriscono che la prestazione nei tre settori del circuito è influenzata da fattori diversi, proprio in seguito alle loro differenti caratteristiche. Nel primo settore conta parecchio l'efficienza aerodinamica visto che il livello di deportanza necessario per percorrere al meglio i curvoni veloci non va poi pagata con un elevato Cx. Nella parte centrale, com'è facile immaginare, contano ovviamente moltissimo le capacità velocisti-



che dei mezzi ovvero la loro efficienza in rettilineo, che poi, lo sappiamo, è un mix tra la potenza del motopropulsore e la resistenza aerodinamica. Infine la parte conclusiva del circuito è influenzata moltissimo dal carico aerodinamico e dalla capacità di sfruttare appieno il grip messo a disposizione dagli pneumatici.

Ecco allora che, se analizziamo oggettivamente tutti i rilievi cronometrici e le velocità nei vari settori, riusciamo a costruire le Mappature delle Efficienze, identificando le efficienze in rettilineo ed in curva che “stanno dietro” alle diverse performance espresse da queste tre categorie del Motorsport dei nostri tempi.

MotoGp, efficienza migliore delle F.1 sul dritto!

È interessante notare come le MotoGP abbiano mediamente un'efficienza in rettilineo migliore delle F.1. In effetti è abbastanza ovvio. E lo avevamo già intuito notando che le velocità massime rilevate in fondo al lunghissimo rettilineo centrale erano leggermente migliori di quelle di Hamilton & c. Chiaramente è in curva dove le moto perdono clamorosamente rispetto alle F.1 perché è la fisica a penalizzarle. Ed essendo l'efficienza in curva quella che ad Austin fa da padrona sul tempo sul giro, ecco che saltano poi fuori quelle grosse differenze

LE MOTOGP OTTIME IN RETTILINEO

Se soffrono in curva, le MotoGP, sopra a destra, sono assai efficienti in rettilineo. Sopra, il gruppone del Wec. I prototipi LmP1, sopra, alla staccata arrivano pagando circa 35 km di differenza rispetto alle F.1

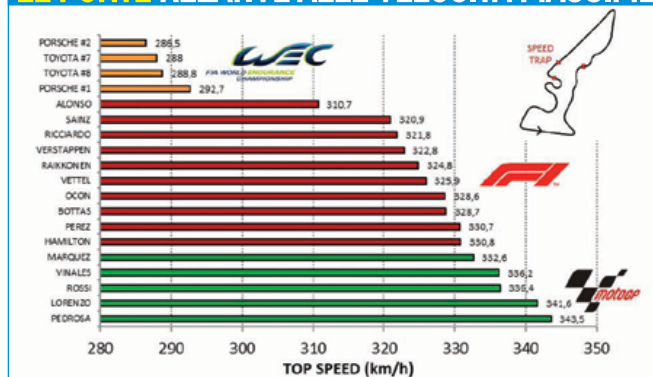
cronometriche sul traguardo. Le LmP1 invece sono parecchio meno performanti sul dritto sia delle F.1 che, soprattutto, delle MotoGP.

Però, grazie ad un buon grip degli pneumatici e ad una buona deportanza aerodinamica (soprattutto pagata con un Cx inferiore a quello delle vetture a ruote scoperte), riescono a compensare il gap rimediato sul dritto percorrendo le curve ad una velocità di non molto inferiore a quelle delle F.1 della passata stagione. Tra l'altro, a titolo di curiosità, va detto che nel 2016 le differenze in curva tra LmP1 e F.1 erano decisamente più contenute. Poi con la rivoluzione tecnica varata nell'ultima stagione le F.1 2017, più larghe e con ali più voluminose, hanno preso il largo.

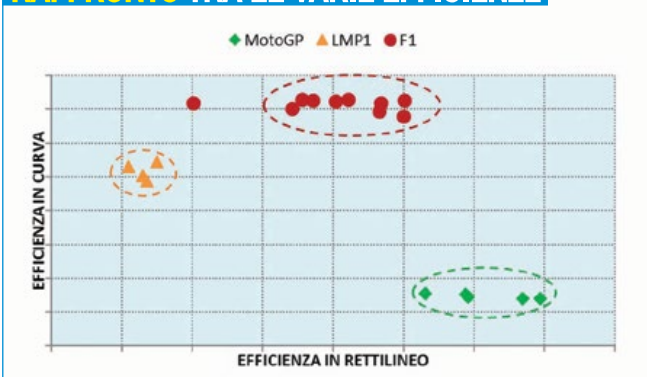
Il mix di rettilinei e curve fa sì che sul giro secco il distacco sia poi dell'ordine di una decina di secondi, come dicevamo all'inizio.

Questo è capitato ad Austin che ha delle caratteristiche che premiano in particolar modo la performance nelle curve veloci. Altri circuiti hanno magari un'impostazione tecnica differente, ma sostanzialmente il posizionamento relativo sulla Mappatura delle Efficienze delle tre categorie prese in considerazione sarebbe sostanzialmente simile con le F.1 al top dell'efficienza in curva e le MotoGP più efficienti sul dritto. ●

LE PUNTE RELATIVE ALLE VELOCITÀ MASSIME



RAFFRONTO TRA LE VARIE EFFICIENZE



Kvyat aiuta la Ferrari

DANIIL, USCITO DALLA F.1 ATTIVA A SOLI 23 ANNI, PASSA A QUELLA DIETRO LE QUINTE, DOVE SVOLGERÀ TEST AL SIMULATORE PER LA ROSSA

Il passaggio di Daniil Kvyat dalla Toro Rosso alla Ferrari è certamente una sorpresa anche se da qualche settimana questa possibilità aveva iniziato a girare nell'ambiente. Il ragazzo di Mosca cresciuto a Roma fin dai tempi del karting, giubilato dal gruppo Red Bull durante la fase finale della stagione 2017, aveva giocato le sue ultime carte con la Williams. Ma le porte di Grove non si sono aperte, troppo inconsistenti gli ultimi 18 mesi di Kvyat alla Toro Rosso. Così, il 23enne con sulle spalle 72 Gran Premi disputati con Toro Rosso e Red Bull, due podi in carriera grazie a un secondo posto a Budapest 2015 e un terzo a Shanghai 2016, ha trovato conforto nella Ferrari che non si è lasciata sfuggire un pilota di esperienza libero sul mercato. Kvyat sarà il primo russo a lavorare per il team F.1 di Maranello ed è stato insignito del ruolo di development driver. Di fatto, passerà il suo tempo al simulatore e non sono previste per lui prove in pista. Almeno per il momento. Maranello sembra essere divenuto un porto amichevole per i ragazzi scaricati dalla Red Bull. Prima di Daniil infatti, la Ferrari non si era fatta sfuggire Jean-Eric Vergne, appiedato dalla Toro Rosso alla fine del 2014. Il francese, con 58 gare disputate nel Mondiale F.1, si è occupato dello sviluppo al simulatore per due anni, 2015 e 2016. La scorsa stagione, al simulatore Ferrari hanno lavorato Antonio Giovinazzi, Antonio Fuoco e Charles Le-



fotografie GETTY IMAGES

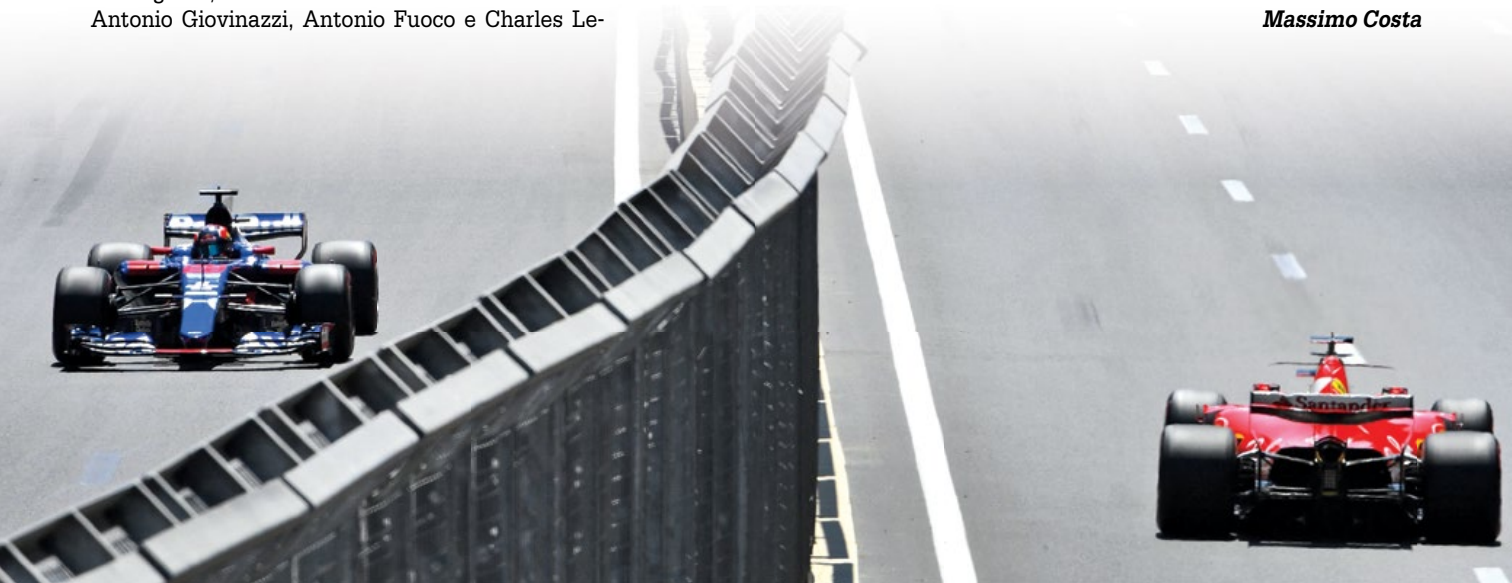
ORA CON VETTEL È TORNATO IL SERENO

In passato non sono mancati contatti e parole forti con Vettel, ma ora è tornato il sereno, con Daniil che aiuterà Seb da casa.

Sotto, un'immagine emblematica, col russo che dai tempi della Toro Rosso imbecca ora una direzione di marcia contraria, in orbita Ferrari. Anche se da solo Development driver e, al momento, non più in pista...

clerc, fornendo valide indicazioni a Kimi Raikkonen e Sebastian Vettel anche nel corso dei weekend di gara. Un prezioso supporto e per questo la Ferrari, considerando il passaggio in pianta stabile di Leclerc alla Sauber, ha messo a segno il colpo Kvyat. La sua presenza non andrà ad ostacolare il percorso di Giovinazzi. L'italiano rimane il tester e la riserva della Ferrari oltre che della Sauber. Con Kvyat, gli ingegneri della Rossa avranno buone informazioni sugli ultimi sviluppi Red Bull, il che non fa mai male sapere come si muove la concorrenza. Con questa opportunità, Kvyat se non trova alternative in campionati con vetture a ruote coperte, potrebbe vivere un anno sabbatico, lontano dagli abitacoli reali delle monoposto, ma dopo tanti "terremoti" psicologici che ha dovuto sopportare forse gli farà bene trascorrere qualche mese in tranquillità in un ambiente più sereno. E poi, mai dire mai. Di sicuro Kvyat, a soli 23 anni, non ha abbandonato l'idea di poter tornare a gareggiare in F.1. Entrare a far parte del gruppo piloti della Ferrari può creare qualche nuova possibilità futura con i team che utilizzano i motori di Maranello, Sauber e Haas. È però anche vero che per Vergne nulla si è concretizzato e così il francese si sta dividendo tra impegni nel campionato Wec e nella Formula E, dove è pilota ufficiale del team Techeetah.

Massimo Costa



MAZINGER, LA LEGGENDA PER LA PRIMA VOLTA IN EDICOLA.

NULLA SARÀ PIÙ COME PRIMA

UFO ROBOT: GRENIZER ©1975 Go Nagai/Dynamic Planning Inc. All Rights Reserved.



COLLEZIONA I 30 VOLUMI DELLA SERIE DEDICATA AL CELEBRE ROBOT.

Ogni martedì, con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport, potrai ripercorrere le storiche avventure di Mazinger. 30 volumi in una collezione inedita per l'edicola con tutte le trasformazioni più significative del famoso gigante d'acciaio.



**OGNI MARTEDÌ
IN EDICOLA.**



*A € 5,99 PIÙ IL COSTO DEL QUOTIDIANO.

Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail mazingerleggenda@corriere.it e mazingerleggenda@tuttosport.com specificando a quale volume della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

**DYNAMIC
PLANNING**
Since 1974

J-POP

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT



uido para Frenos



SERVICIO EXTRA SEVERO GRADO-260



Merzario

compie 40 anni!

LA CORAGGIOSA VICENDA DI ARTURO MERZARIO COME COSTRUTTORE DI F.1 PRESE IL VIA ESATTAMENTE 40 ANNI FA. E PER FESTEGGIARE QUESTA SIGNIFICATIVA RICORRENZA, IL "FANTINO" RACCONTA MINUZIOSAMENTE I DUE INTENSISSIMI ANNI VISSUTI NEL CIRCUS CON LE SUE VETTURE. DALLA PIONERISTICA A1, PASSANDO PER LA A2 E LA BRUTTA A3, FINO ALLA A4 CHE UTILIZZAVA UNA SCOCCA EX-KAUHSEN

di Mario Donnini

Domenica 15 gennaio 1978 nel Gp d'Argentina di F.1 Arturo Merzario prende il via in terz'ultima fila col 20esimo tempo, al volante della A1 autocostruita.

Quarant'anni esatti sono passati da allora e quella pietra miliare merita d'essere lucidata, ricordata e rivissuta, anche perché l'anno dopo, il 1979, avrebbe visto il "Fantino" ancora in F.1 con le sue creature, fiero portabandiera della razza dei piloti costruttori, ormai in via d'estinzione.

Sì, un buon motivo per rinverdire il tentativo coraggiosissimo dell'inossidabile comasco, classe 1943, ancora una volta pronto ora a calarsi nella

macchina del tempo e a sciorinare storie inedite, promettendo sorprese. «L'avventura inizia che ho al fianco l'amico Gianfranco Palazzoli - puntualizza Art -. L'antefatto è che nel 1976 corro per la March a due squadre, la A e la B. La prima ha la direzione di Robin Herd, la seconda la gestione del suo socio Max Mosley. Io sto in quest'ultima, con lo sponsor Ovoro di Mario Casoni, ma poi, a metà 1976, poco prima del famoso Gp di Germania al Nurburgring, quello in cui salvo Lauda, mi girano alla Williams-Wolf, dove Frank Williams mi doveva 70mila sterline, avendo emesso nel 1975 due assegni utili quanto la carta straccia».

ESORDIO DAI RETROSCENA DEL TUTTO SBALORDITIVI

Quaranta anni sono passati dal debutto di Merzario con la Merzario A1 in Argentina 1978. Con retroscena che il pilota svela in questa intervista-fiume. A destra, Arturo, nei colori 1979



Team F.1

IL 15 GENNAIO 1978 ARTURO FACEVA DEBUTTARE IN ARGENTINA LA SUA A1. NELL'ANNIVERSARIO IL FANTINO SVELA I SEGRETI DELLA PRIMA QUALIFICAZIONE E DI 2 ANNI DA PILOTA COSTRUTTORE



«L'hai presa alla lontana, ma vai avanti, meglio partire dagli antefatti. «Walter Wolf mi fa da garante del debito e mi dice di star tranquillo, ma le cose non vanno mica bene, perché a fine 1976 lui in pratica si libera di Williams e io non ho più possibilità d'avere i miei soldi. A quel punto di chance ne ho poche. Considera che a inizio 1976 Ecclestone non mi ha voluto alla Brabham in dote coi motori Boxer Alfa Romeo, perché mi considera uno veloce ma scomodo, quindi, se voglio correre in F.1 nel 1977, devo arrangiarmi. E così metto su una mia squadra, rilevando una vecchia March 761 proprio da Max Mosley, che è uscito dalla società con Herd per diventare avvocato di famiglia di Ecclestone, cosa che lo porterà a inizio Anni '90 all'elezione a Presidente Fia, con lo stesso Bernie da vice. In poche parole, il mio team indipendente nasce un anno prima del marchio Merzario, nel 1977, con la 761 rossa e col numero di gara 37 che poi erediterà nel 1978 la A1, la mia creatura, presentata ai Caschi d'Oro di Autosprint edizione 1977, a fine anno, alla presenza del mio grande amico, il direttore Marcello Sabbatini. C'è solo il tempo d'im-

pacchettare la monoposto e spedirla a Buenos Aires... «Il disegnatore è Giorgio Piola, che per realizzarla mi viene a trovare in treno da Genova a Milano, accomodandosi al tecnico con tanta buona volontà. Gli spiego a parole ciò che voglio, lui abbozza il pezzo sulla carta. E puntualmente lotto contro Palazzoli e i meccanici, perché loro non sono quasi mai d'accordo».

Cavolo e poi? «La A1 viene saldata e rivettata da me. Pensa che non ho una piegatrice e porto le lamiere da Bellasi, a Novara, ma poi, proprio perché voglio evitare che sembri fatta da altri, riporto via tutto il materiale e provvedo diversamente. Sai, era la mia baby, quella».

Oggi cosa ti rende più orgoglioso di quella avventura? «Senti questa. Io non ho i soldi per acquistare i radiatori di rame, che costano un milione e 800 mila lire l'uno, così vado a Monza da Pirola, concessionario Volkswagen, e mi faccio dare due radiatori della Golf, a 120mila lire l'uno. Funzionano alla grande. E qui sta il bello. Credici o no, a Buenos Aires, nel bel mezzo delle qualifiche infuocate del Gp d'Argentina, mi si avvicina Colin Chapman, geniale boss Lotus, e mi chiede: "Arturo, come hai fatto a avere quei radiatori? Se me ne procuri un paio, saprò sdebitarmi". "Okay, Colin, vedrò cosa posso fare". E lì accade l'imprevedibile. Io in pista sto faticando come una bestia con la neonata A1, non solo per problemi di gioventù, ma anche perché monto gomme GoodYear orrende, girando fuori dai tempi utili a entrare in griglia. E indovina cosa succede?». C'è di mezzo ancora Chapman? «Lui, sì. Colin torna e mi fa portare un treno di gomme GoodYear già usate dalla Lotus. "Monta queste - mi dice -, poi vedrai la differenza. Ma, mi raccomando, quei radiato-

IL MOMENTO PIÙ BELLO? QUANDO HO DEBUTTATO IN ARGENTINA 1978 INCURIOSENDO COLIN CHAPMAN!

ARTURO MERZARIO



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

IN ARGENTINA UN ANNO DOPO CON LA A1/2

Arturo, sotto, nel Gp d'Argentina 1979 a Buenos Aires, con la Merzario A1/2 davanti alla Copersucar di Emerson Fittipaldi e alla Ats guidata da Hans-Joachim Stuck. Sopra, il "Fantino" parla con Patrick Tambay nel weekend del Gp di Svezia 1978, quando la sua A1 vide la bandiera a scacchi ma non venne classificata





ri, appena puoi, anche nella prossima gara, prestameli, eh". *Morale della favola, gomme ex Lotus sulla nuova Merzario, giù in pista il sabato mattina e... bang! Tempone che mi colloca al passo per entrare in griglia e alla grande. Wow! Sto sognando, quando all'improvviso al box, nel bel mezzo delle qualifiche pomeridiane, arriva Tony Ferreiro, addetto Goodyear, il quale dice d'aver saputo che sto montando pneumatici che non dovrei neanche sapere che esistono. Le gomme mi vengono requisite, ma il crono fatto segnare resta buono ed è proprio in quel modo che riesco a qualificarmi per il primo Gp della mia vita al volante della mia creatura».*

Quindi il momento più bello della tua avventura da Costruttore è proprio nel primo Gp, vero? *«Certo che sì. In fondo mi resta la soddisfazione indescrivibile di prendere subito il via con la mia bambina metallica e di ricevere, per alcune componenti, gli elogi di Chapman, il più geniale tra i tecnici della F.1. Il quale poi ovviamente, nel Gp del Brasile, riceverà i miei due radiatori di riserva ex Vw Golf e pure questo lo apprezzerà moltissimo».* Puoi svelare la vera composizione societaria del



SONO ANDATO AVANTI SENZA SOLDI E CON SPONSOR CHE IN REALTÀ ERANO DEI BUONI AMICI...

ARTURO MERZARIO



Merzario Team F.1? *«In realtà il nome lo metto io, sì, ma nel 1978 coproprietari siamo in tre: Arturo medesimo, Gianfranco Palazzoli e l'amico Antonino Conti detto "Nino", tutti al 33,3%».*

L'affidabilità è la croce della tua monoposto A1. Qual è il motivo di base? *«Risorse scarse e errori qua e là. Per esempio nel primo Gp mi ritiro per la rottura del giunto omocinetico. Niente a che vedere con la sfortuna, visto che c'era un errore nel calcolo dello scuotimento. In poche parole, il semi-asse era leggermente corto, l'assetto sbagliato e da lì, inevitabile, arriva la rottura. La prima di una serie».*

A parte il Gp di Svezia, a metà stagione, in cui vedi la bandiera a scacchi ma non vieni classificato, parti in 8 Gp, quindi in pratica sei in griglia di partenza una volta sì e una no, di media. Sai che non è per niente male?

«Ecco, lo penso anche io - replica Merzario -. Ero in due modulazioni: o mi qualificavo di poco o per pochissimo restavo fuori. Cioè, me ne stavo dove dovevo stare, in un anno in cui gli iscritti erano tanti e, ricordiamolo, la Goodyear ai team non privilegiava dava gomme che facevano semplicemente schifo. Più dure del legno e vergognosamente poco prestazionali. Ma, sai, so come funziona la faccenda. Se fai il salto di qualità, poi i gommisti ti aiutano, ma non poteva essere il mio caso, in quelle condizioni». Negli otto Gp 1978 in cui parti, a un certo punto vieni inesorabilmente doppiato. Ebbene, ricordo che ogni volta davi platealmente e correttamente strada, tirando fuori il braccio per indicare al pilota che ti stava superando la traiettoria esatta con la quale t'avrebbe dovuto passare... (Ndr, Arturo fa una pausa e si commuove: sì, sorprendentemente, piange...) *«Mi hai ricordato una cosa vera, puntuale, che mi ha fatto tornare lì, come se stessi ancora alla guida della Merzario... E mi vengono i brividi a pensarci, a rilevare che son passati già 40 anni e forse la cosa più bella è essere ancora qui, così in forma da ricordare e raccontare tutto...».*

A stagione iniziata la Merzario A1 viene modificata, evoluta e diventa bella scura, di colore. A Monza, per il Gp d'Italia, nelle prequalifiche, viene schierata una seconda macchina per Alberto Colombo, "Il Capellone di Varedo", che resta subito a piedi e non passa il turno. Colombo corre con un mini-budget raccolto dalle donazioni dei lettori di Autosprint. *«Io non c'ero, ero andato a correre in F. Atlantic. Peccato, Alberto meritava meglio. Da lì parte il periodo in cui ingaggio l'ingegner Giorgio Valentini, ex Autodelta, che modifica la A1 ex Colombo, sposta il radiatore sul muso, ritocca le fiancate e la fa diventare la A1/2 con cui inizio la stagione 1979 e mi riquifico in Argentina e a Long Beach, la mia ultima partenza iridata, mentre lo stesso tecnico realizza la A3 destinata a arrivare più avanti».*

La A1/2 era vecchia e superata da subito. *«Sai perché? In pratica era ancora una A1, ma Bernie Ecclestone ci consigliava di cambiare la cifra, per da-*

1977 March 761



1978 Merzario A1



1979 Merzario A1/2





«re l'immagine all'esterno che a ogni inizio stagione c'erano macchine nuove, così la mia viene segnalata come A2, ma in realtà era solo la A1 modificata dallo stesso Valentini».

Sinceramente quella che viene dopo, la A3, era una delle F.1 più brutte della storia. «Cavolo, è vero. Brutta proprio. Comunque con me il tecnico Valentini dura tre mesi, da settembre 1978 a fine anno, poi se ne va. Non solo, a fine 1978 cambia anche la composizione del mio assetto societario, con Pallazzoli e Conti che non sono più miei soci. Per il 1979 sono proprietario al 90% e il mio commercialista Pino Mariella ha il restante 10% delle quote. Intanto eredito la A3 che era pessima e andava meno della vecchia. Un disastro. Ci ho speso tanto, pensa che aveva tutte le leve delle sospensioni in titanio, ma non c'eravamo proprio».

La A3 a Montecarlo la guida Gianfranco Brancatelli - perché tu sei infortunato e hai il gesso a un polso -, ma non si qualifica. In quel weekend Willi Kauhsen manda un telex alla Federazione, col quale ufficializza il ritiro ufficiale dal mondiale.

E Allora tu... «Io alzo il telefono e chiamo Willi - racconta Merzario -. Ci avevo corso insieme ai tempi dell'Abarth e nel 1975 per l'Alfa Romeo era l'intestatario del team iridato, così c'era un bel rapporto, tra me e lui. Volevo finire la stagione e con la A3 sapevo di non andare da nessuna parte, così gli proposi di rilevare a rate il materiale del suo ex team. Parliamo un po' in inglese, un po' in tedesco e un po' in italiano. Detto e fatto. Comprò a poco due telai, il suo camion, un cambio e mezzo, caliper, distanziali, ammortizzatori e due musetti e qui voglio chiarire un aspetto che mi ha fatto sempre incazzare».

Prego, Arturo. «Ecco, c'è chi dice che io da metà 1979 e sino a fine stagione abbia corso verniciando una Kauhsen di giallo. Falso. Totalmente falso. Io della ex Wk1 di Willi rilevai due vasche e usai di base la monoscocca, sulla quale però feci realizzare la mia carrozzeria e trapiantare le sospensioni ex A3. Quindi di fatto ciò che scaturì, cioè la A4, era una Merzario originale e mia a tutti gli effetti, anche come proprietà intellettuale e originalità progettuale».

Okay, ma non avevi più cash... «Infatti ho chiamato l'amico Sergio Ceppi, che mi ha subito prestato quei pochi soldi che Kauhsen voleva. Bisogna saper improvvisare, nella vita. Poi glieli ho restituiti. A lui



IN CANADA 1979 HO SMESSO INSIEME A LAUDA. STRANA LA VITA: UNITI NELLE FIAMME DEL 'RING 1976 E NELL'ADDIO

ARTURO MERZARIO



LA MERZARIO A4 NON ERA UNA KAUSHEN!

Sopra, la Merzario A4 utilizzata da Arturo nella seconda parte del 1979, con tanto di sponsor... funebre a Monza, a destra.

Era basata su scocca Kauhsen Wk1 ma in realtà era una monoposto nuova, ottenuta trapiantando le sospensioni della A3 by Giorgio Valentini, sotto

e a tutti. Ho sempre pagato i miei debiti, io. Sempre. Ecco perché a tutt'oggi posso sfanculare il mondo. Posso permettermelo».

Col la A4 disputi l'ultima gara in F.1 - anche se non iridata - al Gp di Imola 1979, il Gp Dino Ferrari, in cui giungi 11° dietro alla Williams-David Price Racing del mito Giacomo Agostini... «È la sola volta in cui sono stato classificato in una gara di F.1 con la mia creatura - puntualizza il Fantino -. È stato il mio saluto agonistico alla massima formula».

Nel 1980 ti dai alla F.2 ma corri con una M1, che sembra una A4 in miniatura... «La mia squadra fu messa in liquidazione e a fine 1979 passai momenti orrendi. Pieno di debiti, avevo 30 operai, una fac-

1979 Merzario A3



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

1979 Merzario A4





Dai, parlaci dei tuoi sponsor, oltre alla Marlboro di cui sei da sempre fedelissimo, perché sono meravigliosi sinonimi di un'altra F.1, struggente e casarecchia. Allora, 1978: Forniture Bernini. «Era un mobilificio e il proprietario mi dette pure il capannone di 2mila metri quadri in cui aveva sede la mia factory». Flor Bath? «Profumi, di proprietà di Callisto Tanzi, patron Parmalat». Masini Sementi? «Masini era il cognato della cantante Miranda Martino. Azienda forte, di Piacenza, ma mi dava due lire...». Gulf? «Dovevo avere la Fina, ma il mio uomo morì, così prendo qualche spicchio dalla Gulf italiana, col marchio d'abbigliamento, difatti era Gulf Sportswear». Andiamo al 1979: che dici di Rete Gamma? «Era il mio amico Aldo Valtellina, coi suoi impianti di linee telefoniche». E Rodacciai era la famiglia Roda, vero? «Sì, le acciaierie del vecchio Beppe Roda, che mi ha dato 30 milioni di lire, anche se non gliene fregava niente di comparire. Voleva solo ormeggiare la barca a Montecarlo nel weekend del Gp e allora, visto che conoscevo il capitano del porto, mi diceva: "Arturo, ti aiuto ma non voglio l'adesivo, rimediami solo l'attracco buono per la mia barca, nel fine settimana della corsa". Pensa che mondo era...». Poi a Monza 1979 accanto agli scaffali Abbate c'è la stupefacente agenzia di pompe funebri Sofam-La Varesina. Come mai? «Il titolare Mario Sciannameo al tempo è sposato con la nipote del Bernini, quello dei mobili. Siamo a cena insieme e questo mi fa: "Ué, Merzario, io ho un marchio funebre, sennò per Monza soldi gliene darei! Peccato...". "Peccato un corno, faccio io, te caccia la grana, ché io ti metto in alettone!". Beccai 10 milioni di lire cash e andate! Ma, attento, altre volte arrivavano appassionati tipo Roberto Benelli, fratello del compianto "Riccardone", che mi davano contanti in mano per pura passione e via, senza adesivi o che. Come una catena di solidarietà. Il terribile 1979 l'ho finito così, comunicando poi nel weekend di Imola al Bernie Ecclestone che la mia vicenda in F.1 si chiudeva qui». L'ultima sera, in Canada, quando la Merzario è sparita per sempre dai Gp, hai cenato con Niki Lauda, che si stava ritirando, salvo ritornare tre anni dopo. «È verissimo - ricorda Arturo -, e pensa te il destino: al Nurburgring lo salvo e tre anni dopo decidiamo di smettere con la F.1 praticamente insieme! Come se la sorte ci volesse unire nelle svolte più forti». Due gemelli esistenziali? «See, manco per il cavolo... Lui in F.1 si è fatto d'oro, io con l'avventura Merzario sono diventato l'unico a uscire dai Gp con meno soldi di quando c'ero entrato... Ma adesso, quarant'anni dopo, posso e devo accettare tutto ciò che è successo e dico che era un sogno coltivato fin da bambino. Sai, all'anagrafe sono segnato come Arturo e da infante favoleggiavo di costruire l'Arturia, che vinceva pure dei Gran Premi... Le cose sono andate un po' diversamente, ma va bene lo stesso. Oh, fino a un certo punto, ce l'ho fatta!». ●

tory di buon livello e decisi di andare avanti con 4 maestranze e il tecnico Ernesto Degan, utilizzando ciò che era rimasto per fare un po' di F.2. La M1 ha un telaio che deriva nel disegno dalla F.1 ma è più piccolo e fatto ex novo. Poi nel 1981 continuo con la M1 e nel 1983 schiero la M28, quindi nel 1984 chiudo in F.2 da costruttore, con la M84. La barchetta Symbol è tutta un'altra storia». In tutto, quante F.1 hai realizzato? «Dunque, tre A1, di cui una cannibalizzata strada facendo e, delle due restanti, una trasformata in A1/2. Poi una sola A3 e meno male. Infine due A4, una viaggiante e un muletto completo. Quindi, in tutto, sei F.1 teoriche e cinque monoposto vere».

O MI QUALIFICAVO O CI ANDAVO ASSAI VICINO. QUINDI, SPECIE NEL 1978, NON SONO ANDATO COSÌ MALE, ANZI
ARTURO MERZARIO

1980 Merzario M1 F.2



1983 Merzario M28 F.2



LA MIA F.1 MI HA PORTATO SOLO GUAI MA GRAZIE A ESSA SI È AVVERATO IL SOGNO CHE AVEVO DA BAMBINO
ARTURO MERZARIO



Baldi alfista sottovalutato

MAURO È UNO DEI PILOTI LA CUI CARRIERA MERITEREBBE BEN ALTRA CONSIDERAZIONE E GLORIA SIA PER IL 1983 COL BISCIONE (E AUTOSPRINT) CHE PER I FANTASTICI TRIONFI NELL'ENDURANCE

di Mario Donnini



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Mauro Baldi, reggiano purosangue, classe 1954, è tra i piloti italiani che hanno vinto di più nell'era moderna, ma quasi nessuno lo sa. Primo campione del mondo tricolore su pista dopo Alberto Ascari, nel 1990, con la Mercedes nel mondiale Endurance, ha trionfato pure nella 24 Ore di Le Mans 1994 su Dauer-Porsche 962 e due volte nella 24 Ore di Daytona, nel 1998 su Ferrari 333 Sp e nel 2002, su Dallara-Judd, facendo sua la 12 Ore di Sebring, sempre nel 1998 con "Momo". Vincendo in tutto 16 prove del mondiale di durata, l'Euro F.3 1981 e, già che c'era, il Gp di Monaco F.3 1980. Nel 1983 ha vissuto il suo momento migliore in F.1, da pilota ufficiale dell'Alfa Romeo Euroracing. «Diciamo che è stata la mia vera occasione - racconta Mauro -. In F.1 c'ero arrivato solo l'anno prima, nel

**SPONSORIZZATO
PURE DA AUTOSPRINT**
Ecco Baldi in Olanda 1983 mentre supera la Spirit-Honda di Johansson. Il reggiano giunse 5°, suo miglior risultato con l'Alfa Romeo EuroRacing, sponsorizzata anche da Autosprint: l'adesivo è visibile sulla fiancata, davanti alla ruota posteriore destra. Nell'altra pagina, Mauro in veste di top driver endurance

1982, con la Arrows, facendo il salto direttamente dalla F.3, dove avevo vinto la serie continentale proprio con Pavanello dell'Euroracing. L'esordio era stato difficilissimo, perché l'Arrows aveva sbagliato macchina, realizzando una vettura quasi inguidabile. Addirittura a Kyalami, nel primo Gp, il mio compagno di squadra Marc Surer aveva sbattuto e s'era rotto i piedi. Patrick Tambay, chiamato al suo posto, dopo pochi giri aveva detto "No grazie, io questa roba non la guido". Ecco, non fu facile, per me che avevo saltato la F.2 e arrivavo direttamente dalla F.3, ma malgrado questo andai due volte a punti, sesto in Olanda e Austria, quando i punti li facevano solo i primi sei, così arrivò la chance 1983 con lo stesso Pavanello, che mi conosceva bene, tramite la Marlboro, che mi seguiva dalla F.3. C'e-

to

È IN EDICOLA DAL 2 GENNAIO
UN AUTOSPRINT COLLECTION
IMPERDIBILE



rano tutte le premesse per fare bene, visto che la 183 era una buona macchina con un valido motore, ma poi le cose presero una piega un po' diversa». Cosa non andava, in quell'Alfa Romeo a gestione Euroracing? «In pratica soltanto una cosa, ma importante: le turbine dell'Avio si rompevano sempre. Mancava assolutamente affidabilità, dopo pochi giri si era a rischio e questo faceva sì che il morale fosse assai basso. Non c'era una via d'uscita a questa situazione. La monoposto era veloce, potevamo fare cose bellissime, ma senza vedere il traguardo, tutto restava sul piano teorico».

E così l'ingegnere Carlo Chiti prese una decisione inevitabile, scegliendo di montare nascostamente delle turbine KKK al posto delle Avio, per uscire dall'imbarazzante cul di sac... «Sì, certo, ma le KKK

L'ALFA ROMEO
DELL'EURORACING
È STATA L'UNICA F1
VALIDA CON CUI HO
CORSO, MA C'ERA
UN GRAVE GUAIO
ALLE TURBINE...

MAURO BALDI

”

AUTO
SPRI
NT

26



non venivano date sia a De Cesaris, il mio compagno di squadra, che a me. No, toccavano a turno a uno o all'altro, ce le davano col contagocce, così i problemi erano risolti, ma a metà. Sai, ricordo tre o quattro gare in cui nei primi giri ero in top five, per esempio a Hockenheim nel Gp di Germania, con realistiche possibilità di puntare al podio, ma le turbine si rompevano ancora e addio sogni di gloria. Poi il motore Alfa turbo era assetatissimo, consumava l'ira di Dio e anche questo non aiutava di certo».

A budget come eravate messi? «Finanziamenti non fenomenali, ma buoni. Si poteva fare bene. E comunque al-

la fine qualche bella soddisfazione me la sono tolta, giungendo 5° nel Gp d'Olanda e 6° a Montecarlo. In ogni caso, di gare di F.1 che ricordo con piacere ce ne sono poche, perché con l'Alfa Romeo correvo puntualmente senza alcuna sicurezza di vedere la bandiera a scacchi - nella metà dei Gp in programma fui costretto al ritiro. E al debutto con la Arrows e in seguito, nel 1984 e nel 1985 con la Spirit-Hart, negli scampoli di stagione che riuscivo a disputare, non c'era nessuna competitività, ma solo sofferenza, con monoposto del tutto senza pretese, quindi zero possibilità reali di ben figurare».

Da come racconti il tuo vissuto con l'Alfa Romeo, non hai metabolizzato con entusiasmo quel rapporto, non lo hai respirato da pilota-tifoso ma lo hai classificato con la scettica razionalità di chi capisce da subito che i problemi del momento sono superiori del blasone del marchio... «Diciamo che ho ragionato fotografando la situazione. Era premiante essere al volante di un'Alfa Romeo ma non lo era in quelle condizioni specifiche. In ogni caso qualche bel risultato ci fu, perché tra l'altro Andrea De Cesaris ottenne due bei secondi posti».

Rimpianti per la tua carriera F.1? «No, nel senso che ho fatto quel che potevo col materiale che avevo. Non ho buttato via nulla. Nel 1983 sono stato sottoposto a un provino dalla Brabham e c'erano possibilità di andare a correre facendo il compagno di squadra di Nelson Piquet, che era d'accordo al mio ingaggio. Ero appoggiato dalla Olivetti, la cosa sembrava quasi fatta, ma poi non è successo niente e per me, di fatto, l'avventura in F.1 è finita lì. Perché senza monoposto di livello, è inutile sperare in qualcosa di buono».

Nei Gp 1986 sei tornato in ballo, a livello di voci, con la fantomatica squadra che voleva metter su Cecilia Ekstroem... «Di vero c'è solo che lei mi ha mandato una lettera nella quale si diceva interessata,



SUTTON-IMAGES.COM

DUE VOLTE A PUNTI CON L'ALFA ROMEO

Mauro Baldi nel 1983 con l'Alfa Romeo dell'EuroRacing finì due volte a punti con un quinto e un sesto posto quali migliori risultati. Eccolo al Gp di San Marino - dove giunse 10° -, davanti alla Lotus-Renault del compianto Elio De Angelis

ma poi la cosa è finita lì. Non c'era nulla di concreto e niente accadde, infatti. Io alla Ekstroem non l'ho neanche mai vista di persona».

Invece nell'endurance ti sei rivelato uno dei più grandi dell'era moderna. «Mi fa piacere che tu lo riconosca. Ho corso con la Mercedes pre-Schumacher, vincendo tanto e levandomi soddisfazioni enormi, lottando contro un compagno di squadra tosto come Jean-Louis Schlesser e divertendomi davvero. Poi mi sono ritagliato negli anni un ruolo da professionista delle gare di durata che mi ha portato tanti altri successi, belle gare pure nella lunga e gloriosa stagione della Ferrari 333 Spin America, e la piena realizzazione che mi era mancata in F.1. Anche se in quegli anni l'endurance era tenuta un po' in ombra dal Circus iridato. Così tanti miei momenti belli sono finiti un po' oscurati e quella parte di carriera ha ottenuto successo ma non visibilità».

Nel 1983 con l'Alfa Romeo hai corso sfoggiando sulla carrozzeria la pubblicità di Autosprint, poi nell'avventura Spirit-Hart, a Imola, in un Gp di San Marino, hai addirittura portato in gara la sponsorizzazione di Rombo. Nota il contrappasso: sei l'unico pilota al mondo a esser stato appoggiato direttamente dai due settimanali da corsa italiani, eppure la tua vicenda stupenda di vincente a ruote coperte a tutt'oggi resta in gran parte nell'ombra...

«Pensa, io a questa cosa della decal di Autosprint neanche ci avevo fatto realmente caso - ammette Mauro -, evidentemente ero concentrato solo a correre. La sponsorizzazione una tantum di Rombo per la Spirit invece l'ho ancora in mente, forse perché l'adesivo era più grande... Posso solo dire che nella mia carriera conservo con immenso piacere la consapevolezza di quanto di bello ho ottenuto. Il resto non spetta a me starlo a sottolineare. Complessivamente, ho fatto buone cose e questo mi rende felice e tranquillo».

L'AFFIDABILITÀ ERA UN PROBLEMA TIPICO DELLA MIA ALFA, PER CUI NON MI SONO GUSTATO QUESTA AVVENTURA

MAURO BALDI



RIPERCORRI IL MITO DELL'ALFA ROMEO
CON **LO SPECIALE DA COLLEZIONE.**



IN EDICOLA CON

**AUTO
SPRI
NT**

In occasione del grande ritorno dell'Alfa Romeo in Formula 1, Autosprint ti racconta le origini del grande marchio italiano dagli albori ad oggi con un inserto esclusivo di 132 pagine. Riscopri il fenomeno da corsa attraverso le interviste esclusive ai piloti, gli aneddoti e gli inediti raccolti in un numero speciale.*

*A € 5 più il costo di Autosprint.

Fuoco a volontà

PER IL SECONDO ANNO DI FILA ANTONIO SARÀ AL VIA DELLA F2. UNA STAGIONE DECISIVA PER IL PILOTA FDA, UNO SNODO FONDAMENTALE DELLA SUA CARRIERA

di [Alessandro Gargantini](#)

Al secondo anno in Formula 2, sono molte le aspettative riposte sul 2018 da Antonio Fuoco, che avrà l'obiettivo di far crescere il nuovo arrivato Team Charuz e mantenersi aperta una strada verso la Formula Uno, anche perché c'è sempre maggior prossimità tra le due categorie. Il ventunenne pilota calabrese si sposterà dunque dalla Prema Racing, con la quale ha ottenuto ripetuti successi al debutto in monoposto oltre a esordire al fianco di Charles Leclerc in Formula 2, per diventare un vero e proprio punto di riferimento per la scuderia ceca ubicata a due passi dal centro di Praga. L'inizio della preparazione alla nuova stagione è appena iniziato, ed abbiamo approfittato di una breve pausa per intervistare il pilota che dal 2013 porta i colori del Ferrari Driver Academy. Il driver di Cosenza si è soffermato sulla stagione appena conclusa ed ha tracciato gli obiettivi della sua prossima e decisiva sfida.

- Tra circa un mese si riaccenderanno i motori delle nuove vetture di Formula 2. Come procede l'avvicinamento all'esordio stagionale?

«Con il Ferrari Drivers Academy proprio nel corso di questa settimana abbiamo una full immersion di cinque giorni nei pressi di Saint Moritz. Di fatto, si tratta del primo passo ufficiale nella nuova stagione. Certamente, anche nel periodo invernale mi sono mantenuto fisicamente pronto. Con la Formula 2 inizieremo molto presto quest'anno e saremo in pista già a metà febbraio. La prima mezza giornata di prove sarà un vero e proprio shakedown della nuova vettura. Tutte le squadre si ritroveranno in pista il 15 di febbraio sul tracciato di Magny Cours e avranno all'inizio un solo telaio ciascuna. Sono molto curioso di comprendere il comportamento della nuova monoposto. Attendiamo il primo telaio, che dovrebbe arrivare entro il venti di gennaio».

- Sarà una macchina completamente diversa?

«Non avendo avuto l'opportunità di conoscerla



Dopo un 2017 con la Prema, Antonio Fuoco correrà la prossima stagione in F2 con Charuz, team al debutto nella serie fa il suo esordio nella nuova monoposto più pesante di 70 kg rispetto alla versione precedente.

Tutte le squadre si ritroveranno in pista il prossimo 15 febbraio sulla pista di Magny Cours

direttamente, mi sono fatto ragguagliare da altri piloti che sono stati coinvolti direttamente nello sviluppo della nuova macchina. Dal punto di vista dello stile guida, non mi aspetto enormi differenze, anche se la filosofia della nuova macchina è assai diversa. Occorre considerare che la nuova monoposto peserà circa settanta chili in più, sarà più larga ed avrà un motore turbo. Di fatto, si aprirà una nuova pagina nella storia della categoria. Mi aspetto che a far la differenza non sarà solo la performance sul giro, ma saranno soprattutto la capacità di rimanere su livelli elevati nei long run in gara e la gestione degli pneumatici».

- Avete già definito col Team Charuz i piani di lavoro?

«Sì, dovremo partire al duecento per cento, oltre



il limite, a velocità doppia rispetto alle precedenti stagioni. Dovremo capire velocemente come reagisce la macchina e farci trovare preparati sin dai primi test. Chi avrà la capacità di leggere meglio questi aspetti e predisporre un buon set-up di base sin dall'inizio, avrà certamente un vantaggio competitivo enorme».

- Quali obiettivi ti poni per il 2018?

«L'esperienza sarà un elemento importante nel comprendere la nuova macchina, ed il fatto di essere alla seconda esperienza nella categoria certamente mi darà una mano. Questo elemento è ancora più rilevante se si considera che la squadra sarà al debutto. Dovremo perfezionare da subito tutti gli aspetti organizzativi e fare un ottimo lavoro di base prima di scendere in pista. Date le tante

**DOVREMO PARTIRE
AL 200% OLTRE IL
LIMITE A VELOCITÀ
DOPPIA RISPETTO
ALLE PRECEDENTI
STAGIONI**

ANTONIO FUOCO



novità, è naturale che soprattutto all'inizio ci sarà da faticare il doppio per raggiungere il livello organizzativo e di esperienza dei nostri rivali. Il team sta lavorando bene e sono certo che faremo un ottimo lavoro, con la consapevolezza che dovremo lavorare molto di più rispetto agli altri».

- Il fatto che si parta da zero con una macchina nuova, può parzialmente aiutare le scuderie nuove come la vostra?

«Sì, partendo da zero si resettano i parametri ed in parte si ricomincia tutti sullo stesso piano. Secondo me le squadre che frequentano da tempo la categoria e conoscono alla perfezione il comportamento delle gomme Pirelli avranno comunque un concreto vantaggio. I team esperti sono in grado di fare la differenza e trovare più velocemente un

buon assetto di base. Rappresenta un vantaggio per la nostra squadra il fatto di non avere nessun pilota esordiente, visto che anche Louis Deletraz ha già disputato una stagione in Formula 2. Potremo dare una mano ai nostri ingegneri sia nelle fasi di test iniziale che nella definizione delle strategie. La squadra sta anche cercando di dotarsi di staff tecnico con esperienza nella categoria».

- Una vittoria, cinque podi e un giro veloce, in valore assoluto, costituiscono un bilancio di tutto rispetto per un debuttante. Che bilancio hai fatto della tua stagione d'esordio?

«È un risultato accettabile se costituirà le basi per disputare una seconda stagione ad alto livello. Certamente, l'ottava posizione in campionato non è in linea con l'obiettivo che mi ero posto ad inizio stagione. Si sono verificate troppe coincidenze sfortunate che mi hanno fatto perdere il ritmo dei capoclassifica nella prima parte del 2017. Un mio errore, o un pit-stop sbagliato, ci sono costati tanti punti. Nelle prima corsa in Bahrain siamo stati competitivi, ma in quelle successive ho accusato problemi nelle prove libere che mi hanno

costretto a presentarmi in qualifica senza l'adeguata preparazione. Un aspetto che, da rookie, non mi ha certamente aiutato. A Montecarlo un errore nella corsia box mi ha impedito di partire dalla pole nella corsa della domenica. E quando vai in difficoltà, poi è molto difficile recuperare. Penso che a partire da Budapest e Spa abbiamo di fatto iniziato un nuovo campionato, sicuramente positivo. È questo è il punto dal quale voglio riprendere la nuova stagione. Con la Prema Racing ovviamente mi sono trovato in maniera eccellente ed è stato una frustrazione non raggiungere gli obiettivi che ci eravamo posti. Con il team della famiglia Rosin c'è sempre stato, e sempre ci sarà, un ottimo rapporto: stiamo parlando di una squadra fantastica con un palmares invidiabile che mi ha consentito di vincere il mio primo titolo in Formula Renault nel 2013 e debuttare ad alti livelli nell'Europeo di Formula 3».

- L'anno scorso, nell'arco di una settimana, sei passato dalla prima fila di Spielberg all'ultima di Silverstone, una pista sulla quale in passato avevi vinto ripetutamente. Come ti spieghi una tale discontinuità di rendimento?

«Sinceramente, quello che è successo nel fine settimana nel Northamptonshire non lo ha capito nessuno! Semplicemente, non c'era modo di far andare forte la macchina! Penso sia stato un fine settimana da dimenticare, forse il più brutto da quando corro, anche perché andavamo molto piano senza comprenderne le motivazioni. E non c'è nulla di peggio per un pilota! È stato un inespugnabile blackout mio e della squadra per quel che concerne la mia vettura».

«Sinceramente, quello che è successo nel fine settimana nel Northamptonshire non lo ha capito nessuno! Semplicemente, non c'era modo di far andare forte la macchina! Penso sia stato un fine settimana da dimenticare, forse il più brutto da quando corro, anche perché andavamo molto piano senza comprenderne le motivazioni. E non c'è nulla di peggio per un pilota! È stato un inespugnabile blackout mio e della squadra per quel che concerne la mia vettura».



SUTTON-IMAGES.COM

Sopra, Fuoco con la Ferrari SF16H in un test a Barcellona nel maggio 2016. Sotto, Deletraz prossimo compagno di squadra di Fuoco che nella passata stagione ha corso con la Prema assieme al campione della serie Charles Leclerc

- Come è stata la convivenza sotto la stessa tenda con l'astro nascente Charles Leclerc?

«Quello che Charles ha fatto l'anno scorso va certamente considerato come qualcosa di assolutamente fenomenale, che va al di fuori degli schemi. Difficilmente in futuro assisteremo a qualcosa di simile. Il pilota monegasco ha compiuto delle imprese strepitose sia in qualifica che in gara, nel contesto di una stagione in cui tutto gli è girato nel verso giusto. Penso che lui sia stato bravo a sfruttare al meglio questo aspetto e costruire un'annata irripetibile, nella quale a lui è andato oltre il cento per cento della sua forma. Ovviamente essere al suo fianco, può aiutare ma anche destabilizzare, anche perché non riesci a capire e giustificare ra-

PER LA NOSTRA SQUADRA AVERE A DISPOSIZIONE DUE PILOTI ESPERTI SARÀ UN VANTAGGIO

ANTONIO FUOCO





divertito. Ma anche nelle altre categorie ho sempre cercato di imparare il massimo. Forse è stato un errore lasciare la Formula 3 dopo un solo anno, ma una serie di fattori mi hanno portato per la stagione successiva da Carlin in GP3, che a fine anno ha lasciato la categoria. Nella stagione successiva, con il Team Trident, sono invece stato in lotta per il titolo fino all'ultimo appuntamento stagionale».

- Il legame tra F.2 e F.1 sta diventando, ultimamente, sempre più saldo. Pensi che una stagione al top di possa dare un biglietto per la massima serie?

«L'obiettivo più grande per me è quello di aiutare la squadra ad essere competitiva fin da inizio stagione ed esprimermi sempre al massimo, poi vedremo cosa succede».

- Chi saranno a tuo avviso i rivali più temibili nella corsa al titolo?

«Certamente Nyck de Vries con la Prema, ma anche Latifi e Albon della Dams ed il duo britannico della Art Grand Prix composto da George Russell e Jack Aitken».

zionalmente la differenza di prestazioni. Se si analizzano le nostre prestazioni, in diversi casi il divario non è stato ampio ed ho utilizzato l'esperienza vicino a lui per costruire una seconda parte di stagione su alti livelli. Penso di aver reagito con la giusta reattività, anche perché avere al tuo fianco un pilota molto forte aiuta certamente a crescere».

- Hai vinto in tutte le categorie nelle quali hai corso, in Formula Renault, Formula 3 e Formula 2. Quale ritieni sia stata la tua migliore stagione fino ad ora?

«La vittoria al mio primo anno in monoposto, nel 2013 nel Torneo Alps di Formula Renault, mi è rimasta nel cuore. Con quattordici podi in quindici gare, e sette pole position mi sono davvero

IN ARRIVO FORTEC, CARLIN E CHARUZ

F.2 2018 con 3 nuovi team

Già nello scorso mese di novembre, ancora prima che venisse disputato l'ultimo atto stagionale di Abu Dhabi, gli organizzatori della Formula 2 hanno annunciato il nuovo calendario e la lista delle scuderie che saranno ammesse alla prossima stagione. In merito alle squadre, ci saranno tre nuovi arrivi: due dalla Gran Bretagna (Fortec e Carlin) ed uno dalla Repubblica Ceca (Charuz). È stato lasciato un posto aperto, che potrebbe essere colmato dall'italiana Rapax o dalla Russian Time, rispettivamente la quinta e la prima squadra del 2017. Per quel che concerne la squadra di Mosca, la decisione di fare un passo indietro arriverebbe direttamente dalla proprietà, legata a doppio filo alla famiglia del pilota Artem Markelov. Quanto al team italiano, la scuderia di Andrea Bergamini ha ricevuto diverse richieste. Ora tutti attendono la decisione degli organizzatori, che non potrà tardare anche perché la consegna dei primi telai è previsto nei prossimi giorni.

TRA RAPAX E TRIDENT SONO 3 I SEDILI DA ASSEGNARE

Prema Racing	Nyck de Vries, Sean Gelael
DAMS	Nicholas Latifi, Alex Albon
Team Charuz	Antonio Fuoco, Jean Louis Deletraz
Carlin Motorsport	Lando Norris, Sergio Sette Camara
ART Grand Prix	Jack Aitken, George Russell
Arden	Nirei Fukuzumi, Ralph Boschung ?
Team Trident	Santino Ferrucci, ?
Racing Engineering	Maximilian Gunther? - ?
MP	Luca Ghiotto ? - ?
Campos	?
Fortec Motorsport	Alfonso Celis ? - ?
da assegnare	Team Rapax/Russian Time



di **Alessandro Secchi**

Nella memoria degli appassionati ci sono tantissimi luoghi legati alla storia delle corse e dei piloti. Questi ultimi, tra i tanti visitati durante la carriera, ne ricordano senza dubbio uno in particolare: quello nel quale hanno mosso i primi passi nel motorsport. Le prime accelerate e frenate, le prime curve prese senza sapere se ne sarebbero usciti indenni.

Il karting segna l'inizio della carriera di tanti giovanissimi, ed è di questi giorni la notizia della futura chiusura di uno dei kartodromi più famosi nel mondo, quello situato a Kerpen-Manheim. Impianto noto ai più non tanto per le gare disputate sul suo asfalto, tra l'altro di livello anche internazionale, ma per le generalità di chi su quelle curve ha posto le basi della carriera sin dalla tenera età, ovvero la famiglia Schumacher.

Il 2020 segnerà infatti la fine dell'impianto situato ad ovest di Colonia, il cui terreno giunto a termine della concessione verrà destinato all'espansione di un sito di estrazione mineraria ad opera della società RWE Group, secondo produttore di elettricità tedesco. Nemmeno un'antica chiesa, abbattuta nei giorni scorsi, è stata risparmiata nel processo che porterà tra un paio d'anni alla scomparsa del luogo dove Michael, Ralf e tanti altri giovani piloti (tra cui Sebastian Vettel, parlando di passato ancora "presente") si sono cimentati in gioventù.

Qualsiasi tentativo di mediazione per mantenere il kartodromo o trovare un punto adiacente in accordo con la popolazione nel quale costruirne uno nuovo non è andato a buon fine: ad annunciarlo, con rammarico, è stato proprio Ralf sul sito Express.de, aggiungendo che la tradizione e la promozione di nuovi potenziali piloti sta pian piano esaurendo le sue risorse in Germania. Pertanto il destino è segnato per l'impianto e costituisce una cattiva notizia per il Kart Club presieduto da Gerhard Noack, del quale fanno parte 500 membri

UNA MALINCONICA FINE ANNUNCIATA

A lato, da sinistra Ralf e Michael Schumacher giovanissimi, alle prese con un kart. Sotto, l'entrata di Kerpen, nell'altra pagina, Ralf sconsolato per la sorte segnata del kartodromo



Kerpen auf wiederseh

IL 2020 SEGNERÀ LA FINE DEL KARTODROMO DOVE SIA MICHAEL CHE RALF SCHUMACHER MOSSERO I PRIMI PASSI. UN PEZZO DI STORIA CHE SE NE VA...





di cui 150 bambini. Sempre dall'Express si evince che mantenere l'impianto consisterebbe in una riduzione dell'area mineraria di appena lo 0,25%, una percentuale irrisoria. È il sindaco di Kerpen Dieter Spurck a comunicarlo, scaricando di fatto la responsabilità dell'operazione sul governo e sulla stessa RWE. A Kerpen, per ora, resterà attivo invece l'impianto indoor, il "Michael Schumacher Kart and Event Center" situato circa tre chilometri più ad est.

Il kartodromo di Kerpen vanta un'antica storia. Viene inaugurato nel marzo del 1980 nell'attuale location, ma le origini risalgono a tre lustri prima quando in memoria di Wolfgang von Trips, scomparso a Monza nel 1961, viene istituito il "Go-Kart Club Amici di Wolfgang Graf Berghe von Trips" con base a Horrem, uno dei quartieri di Kerpen. Il primo obiettivo dell'associazione è quello di costruire una pista di Kart che viene inaugurata il 19 aprile 1965, su un sito di proprietà del conte Von Trips.

I genitori dello sfortunato pilota partecipano attivamente al sostentamento dell'associazione e, quando l'impianto diventa famoso tanto da ospitare competizioni internazionali, le difficoltà dei trasporti della zona rendono necessaria la ricerca di un nuovo un nuovo sito, che viene individuato nel 1977 nel quartiere Manheim. Tre anni più tardi, come detto, il Club intitolato a von Trips inaugura l'attuale impianto che diventa subito punto di riferimento nella nazione, con il Campionato Europeo Karting che si svolge nel 1981 che vede, tra i suoi partecipanti, un certo Ayrton Senna.

Il maggiore dei fratelli Schumacher, nel frattempo, si è fatto le ossa aiutato dal padre Rolf, custode dell'impianto per anni, girando e consumando l'asfalto sfruttando le gomme usate dai piloti con più possibilità economiche. Nel 1983 partecipa, tra i vari Hakkinen, McNish, Frentzen e Christian Fittipaldi, al mondiale Karting categoria Junior.

Il resto è storia: lo sarà, tra due anni, anche quella del "suo" Kartodromo. ●



en

STORIE AMERICANE



Daytona

da impazzire

CON L'EDIZIONE 2018 LA CLASSICA DELLA FLORIDA TORNA A ESSERE LA PUNTA DI DIAMANTE DELL'INIZIO DI STAGIONE NEL PANORAMA INTERNAZIONALE DEL MOTORSPORT

di [Marco Cortesi](#)





L2018 è un anno che ha il sapore del ritorno per Daytona. Non che la 24 Ore se ne fosse mai andata, ma con l'edizione che si appresta a partire, la classica della Florida torna a rappresentare la punta di diamante dell'inizio stagione non solo per gli Stati Uniti, ma anche per tutto il panorama internazionale del motorsport. È innegabile che il nuovo regolamento, con la presenza di vetture LmP2 in stile Le Mans affiancate ai nuovi Daytona Prototype, abbia suscitato tanto interesse strizzando l'occhio a categorie diverse di piloti e scuderie. I costruttori con sede o comunque base negli Usa, come Cadillac, Acura, Nissan e Mazda, hanno investito tanto, ed il boost di immagine è stato notevole. A subire il fascino sono stati il pubblico ma soprattutto gli addetti ai lavori. Dopotutto, i vecchi Daytona Prototype non avevano mai fatto presa sulla mentalità all'europea non avendo caratteristiche "intercambiabili" coi prototipi tradizionali. Rimanevano, si può dire, un po' fini a loro stessi. Viceversa, con la situazione attuale si sono ricreati un appeal, un profumo di storia, ed un'utilità concreta an-

PRONTI PER LA SFIDA DEL 27 E 28 GENNAIO

**Sopra, Nasr al top nei test
collettivi pre 24 Ore di
Daytona che si disputerà
nell'ultimo week end di
gennaio. Sopra, a sinistra,**

**Alonso. Il nuovo
regolamento con la
presenza di LmP2 in stile
Le Mans affiancate ai nuovi
Daytona Prototype ha
riacceso l'interesse**

che per chi sarà poi impegnato in altri programmi durante la stagione. C'è Fernando Alonso che, in predicato di prendere parte alla 24 Ore di Le Mans, vuole fare chilometri ed esperienza. Ma ci sono anche giovani provenienti dalle formule che vedono il proprio futuro nelle competizioni di durata, e a Daytona trovano un banco di prova durissimo, oltre a vetture che rispecchiano quelle che saranno chiamate a guidare se riusciranno a diventare professionisti al top. Gente come ad esempio Hugo De Sadeleer, ex Formula Renault, o Eddie Cheever III, alle prime armi in questo tipo di competizioni. Si vedono anche piloti come Felix Rosenqvist, Daniel Juncadella o Paul Di Resta, già affermati ma che approfittano di un palcoscenico importato per mettersi in mostra su una vettura "giusta", mirando magari ad entrare nell'endurance dalla porta principale.

L'onda lunga dell'effetto Alonso

Come avvenuto con la sua avventura alla 500 Miglia di Indianapolis, Alonso fa sempre parlare di sé. Il campione spagnolo continua la rincorsa alla Triple Crown (Mondiale F.1, Indy 500, 24 Ore di Le Mans) e per prepararsi ha deciso di partecipare ad uno degli appuntamenti più duri e ricchi di insidie al mondo. Un evento nel quale molti piloti del Cir-



cus in passato hanno faticato, e non è un caso. A Daytona c'è tutto quello che può rendere difficile la vita di un pilota. Clima che può passare dal caldo al freddo, umido e spesso con rovesci improvvisi, tracciato assolutamente unico con tratti su ovale e stradale, tante vetture in pista (anche guidate da gentleman), oltre ad una pit-lane affollata e complicata. Gli errori si pagano, ma non è nemmeno ammesso "plafonarsi" per evitare sorprese. Se a Indy Alonso sapeva, avendo a disposizione una vettura eccellente, di poter puntare tutto sui fondamentali della guida, a Daytona ci sono tanti aspetti da considerare, e alla fine la Ligier schierata dallo United Autosport di Zak Brown ha arrancato nei test collettivi. Il miglior tempo dell'equipaggio (che comprende anche il giovane prodigio Lando Norris e l'altrettanto giovane ma meno noto Phil Hanson) è andato proprio ad Alonso, ma è stato il ventunesimo assoluto nella lista dei singoli riscontri, a un secondo e sette decimi da quello quasi da record di Nasr sul carrarmato Cadillac by Dallara. Il brasiliano ha fatto la "mini-pole" di una sessione che serve ad attribuire le posizioni in pit-lane, lasciando una bella zampata.

Occhio alla pretattica

D'altronde, le strutture ufficiali sono ultra-professionali, con veterani della categoria al volante, e tanti test alle spalle. Hanno vetture sviluppate per questo tipo di gare, e un'esperienza specifica da far impallidire i debuttanti. Ma per Alonso la situazione probabilmente è tutt'altro che compromessa: un test non fa primavera. Si sa infatti che le prove di inizio anno sono la patria del "sandbagging", ovvero andare come se si avessero delle borse di sabbia in macchina per evitare di vedersi affibbiare un Balance of Performance troppo penalizzante. C'è sempre il sospetto che la pretattica abbia inciso. Dopotutto, anche se vietata (due squadre sono state "parcheggiate", accusate di andare... troppo piano), se fatta con discrezione è quasi impossibile da sanzionare. Basti dire che, tra le scuderie che non si sono particolarmente in luce, c'è anche il team di Roger Penske con la nuovissima Acura. Ed il Capitano ne sa sempre una più del diavolo, in particolare quando si tratta di danzare sul filo delle regole. Quindi è vero, la Ligier non ha brillato, ma va ricordato che si è trattato dell'unica altra vettura, oltre



UNITED AUTOSPORT CHE TRIDENTE!

Sopra, la Ligier schierata dallo United Autosport di Zak Brown sulla quale si alterneranno Norris, Hanson e Alonso, sotto. A destra Pablo Montoya assieme al figlio

alle Cadillac, a vincere delle gare lo scorso anno. In più, lo United Autosport è sempre stato conosciuto per essersi preparata al meglio, facendo tanti chilometri. Se è difficile pensare di vedere gli squadroni made in Usa cedere, ci si aspetta sicuramente più rotazione al comando della graduatoria di quanto visto nelle prove. A dar manforte ad Alonso, un Norris che, a dispetto dell'età, ha ormai tantissimi km alle spalle con formule di alto livello, e Hanson, terzo incomodo che ha sorpreso segnando tempi in linea con quelli di molti professionisti: incredibile a dirsi, è lui quello con più esperienza nell'endurance, avendo corso in LmP3 nell'Asian Le Mans Series. Sarà interessante vedere l'interazione di piloti così diversi. Comunque, ora l'attesa è tutta nel capire l'impatto degli aggiustamenti regolamentari prima della gara, e chi effettivamente è in difficoltà o si è nascosto. In casa Riley-Mazda, alcune componenti sono arrivate all'ultimo, mentre le Ligier-Nissan non si sono viste per il livello di competitività atteso. Anche se tuttora discretamente sottovalutata dal grande pubblico, che a Daytona preferisce veder sfrecciare le stock-car, la 24 Ore di Daytona 2018 già presenta sfide moderne e un sapore antico, da palcoscenico per grandi campioni o trampolino di lancio per giovani arrembanti. Oltre che terreno di caccia per i più grandi costruttori al mondo. ●

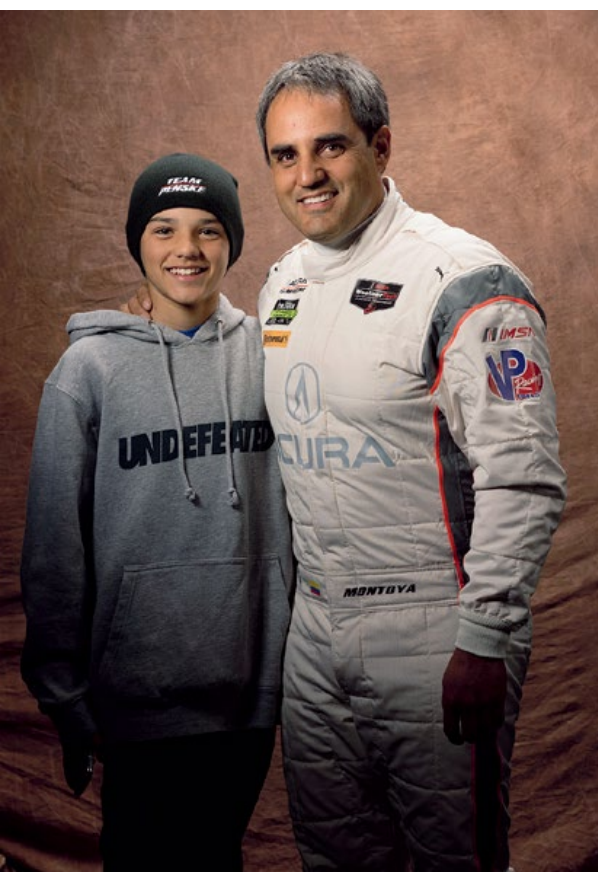




I NOSTRI POSSONO SALIRE DAVVERO MOLTO IN ALTO

Gt occhio agli italiani

Nei test, a dare spettacolo sono state ovviamente anche le Gt. Nel panorama di una gara che sta tornando ai fasti di quando era "sfida dei due mondi", il miglior tempo della Ford Gt non ha potuto che portare alla mente grandi ricordi, ma come sempre a ruote coperte la sfida è ravvicinata, con gli italiani grandi protagonisti ed il debutto "sottotraccia" della nuova Bmw M8, tutto da interpretare. Per un Gimmi Bruni che è in cerca, al pari di tutta la pattuglia Porsche, di un riscatto dopo le altalenanti prestazioni della nuova 911 nel 2017, il campione del mondo Wec Alessandro Pier Guidi rappresenta la Ferrari e si è presentato da solo ai test, con Toni Vilander positivamente "distratto" dalla nascita del terzo figlio. Anche nella classe cadetta Gran Turismo, la Gt Daytona, si è visto un brillante tricolore, quello di Mirko Bortolotti, indiscusso riferimento del marchio Lamborghini e primatista assoluto. Anche in questo caso però, occorre fare attenzione a chi si è visto meno, come il tri-campione Gtd Alessandro Balzan, arrivato all'ultimo momento dopo un'incredibile odissea aeroportuale nella tempesta di neve a New York. Il rodigino è stato il migliore interprete delle Ferrari 488 Gt3, e con le Gt, si sa, basta poco per capovolgere completamente le situazioni da un momento all'altro: alla fine chi avrà continuità e nervi saldi sarà premiato.



A fianco, Gimmi Bruni a caccia di riscatto con una Porsche che nel 2017 ha avuto prestazioni altalenanti. In alto, il campione del mondo Piloti Gt nel Wec Alessandro Pier Guidi con la Ferrari: dopo aver effettuato da solo i test pre-Daytona, disputerà la gara in coppia con Vilander



Max Angelelli

Angelelli

pensa positivo

Nel 2017 di questi tempi Max Angelelli si apprestava ad affrontare la sua ultima gara da pilota, quella 24 Ore di Daytona che poi si rivelò trionfale, con il successo colto assieme a Jeff Gordon ed i fratelli Taylor nella gara di debutto in Imsa della Dallara Cadillac Dpi. Non poteva concludersi meglio la carriera di "Max the Axe", che dopo i festeggiamenti ha scavalcato il muretto box per tornare ad affiancare il socio Wayne Taylor nella guida del team. La stagione è quindi proseguita con il successo alla 12 Ore di Sebring e delle tre gare successive, con tanto di conquista dei titoli Imsa per squadra e piloti con Ricky e Jordan Taylor.

A distanza di un anno Max è totalmente immer-

**HA CHIUSO
LA SUA CARRIERA
DA PILOTA
VINCENDO
DAYTONA 2017.
ORA SI VUOLE
RIPETERE
ANCHE DAI BOX**

di **Diego Fundarò**

so nella gestione del team, reduce dal Roar before the 24, la tre giorni di test in preparazione della 24 Ore di Daytona, dove quattro Cadillac by Dallara hanno dimostrato di essere ancora le vetture di riferimento. Ma il miglior tempo di Felipe Nasr del Whelen Racing, ottenuto nella sessione di qualifica dopo una battaglia a suon di giri veloci con Tristan Vautier (Spirit of Daytona) e Felipe Albuquerque (Mustang Sampling) non deve trarre in inganno: la squadra da battere è sempre il Wayne Taylor Racing, con i 3 piloti del team tra i primi 7 nella classifica dei migliori tempi al termine delle oltre 9 ore di test. Numeri che oggi indicano in Jordan Taylor, Renger Van Der Zande e Ryan Hunter-Reay l'e-



CADILLAC BY DALLARA SUBITO AI VERTICI

La Cadillac by Dallara del Wayne Taylor Racing si è subito confermata al top nei test pre Daytona con Jordan Taylor, Van Der Zande, Hunter-Reay davvero pungenti

quipaggio più efficace nella categoria dei Daytona Prototype: «Credo che i test abbiano confermato il livello di prestazione che abbiamo avuto fin dall'inizio della scorsa stagione - sottolinea Angelelli - Noi siamo sempre stati competitivi, lo dimostrano i risultati dello scorso anno. Probabilmente sono i nostri avversari ad essere più indietro, anche se non mi sono fatto una idea chiara di quanto lo siano, sono stato troppo preso dal nostro lavoro».

- Il propulsore Cadillac ha visto una riduzione della cilindrata: il V8 è passato dai 6.2 litri dello scorso anno a gli attuali 5.5. Come mai questa scelta?

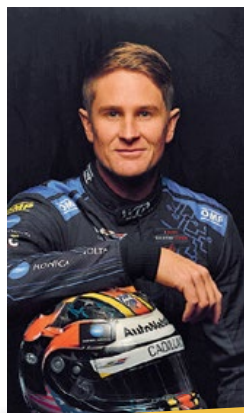
«La riduzione della cilindrata del nostro motore rientra in un programma di sviluppo pianificato con i vertici di General Motors fin da quando è partito il progetto Dpi; è una scelta che, unita al lavoro fatto con Dallara, ci per-



mette di far avvicinare la vettura al peso minimo consentito dal regolamento. Questo è un traguardo molto importante perché la nostra macchina lo scorso anno in certe occasioni ha risentito dell'eccessiva pesantezza. Il minor peso complessivo, unito ad una cilindrata inferiore, ha reso ora la vettura più guidabile e parca nei consumi».

- Per la prima volta vi siete ritrovati Ricky Taylor avversario, dopo il suo passaggio al Acura Team Penske avvenuto al termine della scorsa stagione. Come è stata vissuta nel team questa sua scelta?

«È stata certamente una perdita importante, con Ricky abbiamo perso la nostra stella. Lo conosco da quando aveva 8 anni ed ho fatto di tutto per alleviare questo timore che aveva nel lasciare la squadra di famiglia diventandone un avversario. Ma, diciamoci la verità, in America nessun pilota può dire di no a Roger Penske, è una figura talmente importante che è impossibile rifiutare una sua offerta. Ci tengo a dire che, essendo stato anche io pilota, ho totalmente appoggiato la scelta di Ricky e che le porte del team per lui saranno sempre aperte, può tornare quando vuole!».



Ryan Hunter-Reay

- Ricky e Jordan ora si ritroveranno avversari, dopo aver avuto una carriera ricca di successi da compagni di squadra. Come è ora il clima tra i due?

«Forse il colpo più duro lo ha subito Jordan, perché essendo il più giovane ha perso un punto di riferimento importante. Lui e Ricky hanno sempre diviso tutto, a partire dalla camera da letto. Il loro è sempre stato un percorso comune e Jordan si deve ancora abituare a questa nuova situazione. Ma tra loro non è mai esistita alcuna gelosia, sono sempre stati ottimi fratelli e continueranno ad esserlo anche in futuro».

- Avete scelto Rengen Van Der Zande per sostituire Ricky, come mai la scelta è caduta sull'olandese?

«Nella scelta di un pilota il primo aspetto che si guarda è la sua velocità, poi anche l'esperienza ha un ruolo importante. Ma noi dobbiamo tenere conto che non è affatto facile entrare nel nostro team, che ha una gestione di carattere familiare ed è necessaria la giusta attitudine. Quando abbiamo valutato Rengen ne abbiamo colto un profilo adatto alle nostre esigenze ed il modo con cui ha iniziato con noi ha finora confermato tutte le nostre impressioni precedenti, sia dal punto di vista professionale che caratteriale».

- Se con Ricky avete perso una stella, con Hunter-Reay ne avete trovata un'altra...

«Ryan è una sicurezza, su di lui c'è poco da dire, è un campione. Farà con noi le gare più lunghe, Daytona, Sebring e la Petit Le Mans di fine stagione a Road Atlanta. Sarà senz'altro un valore aggiunto per la squadra, su questo non ho alcun dubbio!».



R. Van der Zande



Jordan Taylor

NEI TEST ABBIAMO
CONFERMATO
IL NOSTRO LIVELLO
DI PRESTAZIONE
AVUTO FIN
DA INIZIO 2017

MAX ANGELELLI



Cheever

operazione Usa

di **Dario Lucchese**

Eddie Cheever III debutterà a fine mese nella 24 Ore di Daytona, dando seguito alla tradizione di un'intera dinastia da corsa. Papà Eddie negli States ha concluso la sua carriera di pilota. In America ci ha corso anche lo zio Ross, mentre il cugino Richard Antinucci è ormai un habitué delle gare d'oltreoceano. Come dire, il nome giusto nel posto giusto e probabilmente al momento giusto. Tutto o quasi nella norma. Certamente non lo è per il giovane Cheever "junior", alla scoperta di un mondo semiconosciuto.

Anche se negli Usa ha già preso parte nel 2013 con la Ferrari a tre appuntamenti della serie Imsa, inclusa la prestigiosa Petit Le Mans di Road Atlanta. Anno nuovo, vita nuova per il campione italiano Gran Turismo 2016 della classe Gt3. Con la Cadillac DPi del team Spirit of Daytona, al volante della quale si alternerà con Matt McMurry e Tristan Vautier, disputerà difatti anche la 12 Ore di Sebring e nuovamente la Petit Le Mans. Ma ad arricchire il suo fitto calendario di impegni ci sarà il Wec, in cui esordirà con la Ferrari della Mr Racing, alternandosi con un pilota di provata esperienza come Olivier Beretta ed il giapponese Ishikawa Motoaki. L'obiettivo? Puntare ad essere subito vincente, facendo frutto dell'esperienza fatta in Europa, prima in monoposto e poi nelle ruote coperte, comprese le due stagioni in Nascar Whelen (il campionato continentale) che lo hanno visto protagonista.

- Ma come ha preso forma il programma americano?

«Tutto è nato quattro anni fa, quando avuto l'opportunità di provare il prototipo Dallara della Action Express. Da allora in poi sono rimasto sempre in contatto con questo mondo. Lo scorso novembre mi è stata fatta la proposta di correre con la squadra di Troy Flis, lo Spirit of Daytona appunto, che utilizza lo stesso tipo di telaio che avevo potuto guidare. Un'occasione da prendere al volo, che non mi sono fatto sfuggire».

- Chiamarsi Cheever e correre negli States, cosa significa?

«Per me rappresenta un motivo di orgoglio, ma non ne sento il peso. Sfogliando l'elenco iscritti, di nomi importanti ne trovi a quantità. Vedi Alonso, Montoya, Castroneves... Mio padre è felicissimo, quasi più di me, che Daytona l'ho vista nove volte da spettatore ed ho sempre sognato questo momento».

- Eppure tuo padre a Daytona non ha vinto. Nel 1988 con la Jaguar arrivò 3°. Correrai con una vettura della classe più importante, con un compagno di squadra come Vautier, già campione Indy Lights e pilota IndyCar, e la giovane promessa McMurry.

24 ORE DI DAYTONA, 12 ORE DI SEBRING E PETIT LE MANS: EDDIE AL VIA DELLE GRANDI CLASSICHE STATUNITENSI. «GUARDO NUOVI SCENARI».

CORRERÀ ANCHE NEL WEC SU FERRARI

Oltre all'impegno americano con una Cadillac DPi del team Spirit of Daytona (qui è in azione durante i test collettivi in vista della 24 Ore che si disputerà nell'ultimo week end di gennaio), Eddie Cheever junior correrà anche nel Wec con una Ferrari della Mr. Racing

Sulla carta qualche possibilità ce l'avete...

«Possiamo provarci, anche se mi attendo una competizione di altissimo livello in cui uno degli elementi di maggiore difficoltà è rappresentato dal traffico, con 50 vetture che girano su una pista non grande come Le Mans».

- Per te si tratterà anche della prima esperienza in una gara di durata.

«A dire il vero ho già preso parte lo scorso anno alla 24 Ore del Paul Ricard della serie Creventic, con la Ferrari 488 della Scuderia Praha, chiudendo terzo assieme a Matteo Malucelli, Jiri Pisarik e Josef Král. Ma Daytona sarà tutta un'altra cosa. Mi aspetto degli "stint" molto lunghi; con un pieno di carburante tiriamo avanti per 40 minuti. Il primo approccio nei test della scorsa settimana è stato positivo e abbiamo fatto registrare dei tempi molto interessanti».

- Nuova categoria, nuova vettura. Come ti sei trovato?

«Considerando che non c'è l'Abs, la difficoltà maggiore è stata rappresentata dalla frenata. Anche se si ha davvero tanta aerodinamica, non è difficile bloccare nelle curve più lente. Però poi ti abitui a modulare il pedale in maniera diversa. Nei tratti veloci è molto bilanciata. La potenza, pur essendo



**IN OTTICA FUTURA
RITENGO CHE
IL PROGRAMMA
DI QUEST'ANNO
SIA MOLTO
IMPORTANTE**

EDDIE CHEEVER

”

ben superiore a quella delle Gt3, non mi ha impressionato; anche per via del traction control. I primi giri sulla parte ovale, dove c'è tanta pendenza, sono stati invece "scioccanti". Ma anche in quel caso, dopo un paio di tornate cominci a farci l'abitudine».

- Cosa ti aspetti da questa tua nuova avventura?

«In ottica futura ritengo che il programma di quest'anno sia molto importante. Cercherò di imparare tutto quello che c'è da imparare, dando il mio contributo alla squadra in entrambi i campionati. Dopo anni di corse in Italia, adesso penso che sia arrivato il momento di guardare anche ad altri scenari».

- In monoposto hai vinto nel 2012 il titolo dell'Italian F.3 Euro Series. Poi ancora una sola stagione nelle ruote coperte, prima del passaggio alla NASCAR e alle Gt. Cosa ti ha portato a questa scelta?

«Voglio correre da pilota professionista. Vedendo gli altri piloti che hanno proseguito con le formule, mi sono reso conto che quasi tutti sono poi approdati nelle ruote coperte. Il mio non è stato certo un ripiego. Ho forse preferito affrontare le cose in maniera più concreta, fin da subito. E inoltre ho coronato un grandissimo sogno: quello di provare la Ferrari di F1». ●



Gostner famiglia da corsa

Ha 33 anni, è mamma quasi a tempo pieno, lavora nel campo dell'abbigliamento. Se fosse un personaggio de I Soliti Ignoti, difficilmente se ne indovinerebbe l'identità. Per farla breve è lei che corre nel Ferrari Challenge Europa. Manuela Gostner, altoatesina di Caldaro, nel 2017 è stata una delle rivelazioni della Coppa Shell nel monomarca riservato alle 488 in versione trofeo. Nona a Valencia, ha poi ottenuto un settimo posto a Budapest e al Paul Ricard, dove ha centrato anche un sesto piazzamento, e in seguito ha concluso nona a Silverstone. Il suo migliore piazzamento lo ha conquistato nel penultimo appuntamento Imola, chiudendo quarta in gara-1 sempre con i colori della Ineco-Mp Racing e conseguendo nello stesso weekend anche un quinto posto.

Allo stesso tempo, ha debuttato nella Gt4 European Series con una Maserati Mc GranTurismo della Villorba Corse, mettendosi subito in evidenza. Ma per scendere in pista, i suoi si sono fatti in quattro. Nel senso che Manuela è solo uno dei componenti di una famiglia tutta "sprint". Suo fratello David ha vinto nel 2013 proprio il titolo della Coppa Shell. Poi c'è papà Thomas e infine la sorella Corinna, più piccola di un solo anno.

«Dalle nostre parti non c'è una grande cultura dei motori. David era l'unico ad avere la passione per

PARLA MANUELA, 33 ANNI, ALTOATESINA, MAMMA DI DUE BAMBINE, È STATA UNA DELLE RIVELAZIONI DEL FERRARI CHALLENGE. «È STATO MIO FRATELLO DAVID A FAR NASCERE LA PASSIONE IN CASA NOSTRA»

di **Dario Lucchese**





le auto ed è stato lui che ha fatto scoprire a tutti noi un mondo diverso, quanto affascinante. Il primo ad esserne attratto è stato mio padre, per tutta la vita piloti di aerei e alianti. Incoraggiati da Massimo Pepe, che è il capo del team Ineco, compraron una prima 458 Challenge, correndovi insieme. Io e Corinna non eravamo invece interessate per niente. Almeno fino a quando non andammo al Mugello per assistere alle Finali Mondiali, dove David concluse secondo. È stato lì che è scattato qualcosa. Caso volle che l'anno dopo, sia mio padre che mio fratello furono costretti per motivi di lavoro a saltare la stagione. Avevamo già due vetture e così ci proposero, a me e Corinna, di correre al posto loro. In fondo le macchine mi sono sempre piaciute. Quando ero più giovane parcheggiavo sempre quelle dei miei amici. Del volo invece a me non è mai importato niente. A casa sono l'unica a non avere un brevetto. Così abbiamo fatto un test, ci siamo divertite e abbiamo deciso che era il nostro sport».

- Dopo quattro stagioni a mancare è ancora il podio...

«È proprio l'obiettivo che mi pongo per quest'anno. Salirci per la prima volta e in più occasioni».

- Fra te, Thomas, David e Corinna, chi è che va più forte?

«Tutti e tre siamo spesso e volentieri nella "top 10". Posso dire che ce la giochiamo. David è passato nel Trofeo Pirelli e così in Coppa Shell siamo rimasti io e mio padre, perché lo scorso anno Corinna era in attesa del suo terzo figlio ed ha dovuto momentaneamente "abdicare"».

- Nel 2017 hai debuttato nella Gt4, facendo un ulteriore passo avanti. Qual è il bilancio?

«Diciamo che nel Ferrari Challenge sei quasi coccolato. Quello del Gt4 è un campionato difficile. È stata un'esperienza nuova, che ho fatto assieme al-

Manuela Gostner ha corso in Coppa Shell nel 2017 mettendosi in luce con alcune prestazioni di alto livello. Nella pagina a fianco, la famiglia Gostner in gara e sotto, le sorelle Manuela e Corinna

la Villorba Corse con un angelo custode: Giorgio Sernagiotto, che mi ha seguito come coach e che ha disputato con la stessa squadra la 24 Ore di Le Mans. Ecco, mi piacerebbe un giorno prendere parte a una gara importante, correre in una serie come il Blancpain Gt o in qualche gara di durata come Daytona. Magari assieme a Corinna. Peccato che costi il triplo di quanto spendiamo al momento. La proposta comunque l'ho fatta...».

- Quali sono i pregi o difetti di ciascuno di voi?

«In generale David ha un talento naturale che definirei incredibile. Fa tutto d'istinto. Corinna è quella più paziente, anche se in pista non ha paura di nessuno e prende più rischi degli altri. Mio padre è instancabile e possiede un'energia inesauribile; nonostante i suoi 60 anni, scende sempre dalla macchina più riposato degli altri. Io sono sempre molto positiva e determinata».

- Parlando di corse, qual è la donna che ammiri di più?

«Sicuramente Ellen Lohr. Ha corso dappertutto e nel Dtm è riuscita anche a vincere una gara. Ma soprattutto, in un mondo super perfetto come il nostro, è sempre riuscita ad essere sé stessa».

- Delle grid-girl in F.1 cosa ne pensi?

«Credo che siano una componente di questo mondo, dell'automobilismo. A me piace un sacco essere donna. Non sono femminista. Sono assolutamente favorevole alla loro presenza».

- La tua pista preferita?

«Ne dico due: Brands Hatch e Imola. Ma a Spa, per esempio, ancora non ho corso, quindi non posso pronunciarla».

Tempo scaduto, perché adesso Manuela deve correre... da Laura e Maja, 6 e 10 anni, le sue bambine. L'appuntamento in pista è invece per fine marzo, sempre nel Ferrari Challenge. ●

**CHI VA PIÙ FORTE
TRA ME,
MIO PADRE,
MIA SORELLA
E MIO FRATELLO?
CE LA GIOCHIAMO!**

MANUELA GOSTNER



Gp della Montagna

4 STORIE DA RACCONTARE E 4 PILOTI CHE VOGLIONO RESTARE AI VERTICI DELLE LORO RISPETTIVE CATEGORIE ANCHE NEL 2018

di **Gianluca Marchese**

Stanno tutti per essere premiati al Monza Eni Circuit come campioni italiani delle rispettive categorie Turismo dopo la lunga serie di appuntamenti che li ha visti protagonisti nel Civm 2017. Ma ormai l'anno nuovo ha bussato alla porta e allora, oltre alle premiazioni dell'Automobile Club d'Italia, la mente vola al 2018. Soprattutto il loro olio di... gomito, in attesa di utilizzare quello motore, si riversa tutto negli invernali ingranaggi che muovono la preparazione in vista della primavera che farà sbocciare di nuovo sia il Tricolore sia l'Europeo Montagna. Non manca poi molto, a sentire loro. Tra il 2015 e il 2017 Manuel Dondi in E2Sh, Marco Sbröllini in E1 Italia, Salvo D'Amico in A e Antonino Migliuolo in N hanno segnato un vero cambio della guardia in vetta ai rispettivi gruppi, proponendosi e poi affermandosi come volti nuovi e piedi sempre più pesanti ai vertici. Come dei "turisti"... non per caso, insomma. Confermandosi genuini appassionati e scaltri strateghi preparati anche tecnicamente, sono diventati dei punti di riferimento. Per questo la stagione in arrivo si profila come una stuzzicante prova del 9, possibilmente a caccia di conferme lassù in alto. Sulla stessa vetta e lo stesso trono dove però anche i rivali vorranno salire. O magari ritornare...

Manuel Dondi / Gruppo E2Sh

Reduce da due stagioni e due Tricolori capolavoro tra le Silhouette, il bolognese vuole continuare a sorprendere restando ben agganciato al sedile della sua Fiat X1/9 motorizzata Alfa Romeo. Un quasi prototipo travestito di classe 2000 che gli calza a pennello e le cui agilità e potenza Dondi ha imparato a interpretare e domare con efficacia crescente. Il lavoro sulla vettura continua, perché «l'intenzione è quella di misurarsi ancora in Civm, perché anche grazie all'esperienza biennale maturata sui percorsi vorrei capire se ho margine di miglioramento». E naturalmente poi «anche per il confronto con la concorrenza che ha progredito e continuerà a farlo pure questo inverno». In effetti non manca il fermento nelle catego-

rie di più libera preparazione e Dondi non cambia: «Il passaggio giusto - spiega - sarebbe salire su un prototipo, ma si parla di budget e impegni diversi proprio anche come struttura e logistica. Allora lavoriamo ancora un po' sulla mia vettura, dove stiamo cercando di ottimizzare i particolari soprattutto a livello di aerodinamica, dove soffriamo qualche handicap, e di assetto per quanto riguarda il gruppo delle sospensioni e dell'equilibrio complessivo per migliorare la guidabilità. Sul motore abbiamo effettuato degli esperimenti al banco, ma è presto per portarli in gara. Prenderemo in considerazione gli sviluppi per il 2019, puntiamo ora su revisione e affidabilità. Il livello degli avversari è alto e non si può lasciare niente al caso...».

Marco Sbröllini / Gruppo E1

Nelle ultime gare del 2017, subito dopo aver conquistato il primo scudetto in gruppo E1 Italia, Sbröllini si è reso conto di dover lavorare a fondo soprattutto per alleggerire la sua Lancia Delta Evo. Perché l'obiettivo 2018 è difendere proprio quel titolo, per il quale tanti sono stati gli sforzi profusi dal pesarese, uno che non casualmente per i profili personali delle app ha preso a prestito una citazione nobile: «La passione è l'ossigeno dell'anima». Sbröllini sa che in gruppo sono in arrivo nuovi e «vecchi» rivali e dopo i confronti dell'ottobre scorso con la Golf di Schagerl e la Subaru di Soretti tra Cividale e Pedavena ha deciso alcune rivisitazioni, con in testa appunto la «dieta», per il suo bolide blu. Unico dubbio al momento sono alcuni aggiornamenti regolamentari per i quali è in attesa di un chiarimento: «Stiamo preparando una nuova scocca - spiega -; era in previsione da tempo per una questione di peso ma per completare gli interventi vogliamo aspettare la certezza dei regolamenti, che spero arrivi il prima possibile dalla federazione. Questo per evitare eventuali interpretazioni diverse tra i commissari in sede di verifiche tecniche. E poi correre tra le Silhouette con la mia



Marco Sbröllini





Manuel Dondi



Delta non avrebbe senso. Stiamo anche lavorando per implementare il budget e siamo pronti a sfidare tutti gli avversari che si aggungeranno in gruppo».

Salvo D'Amico / Gruppo A

Per il campione italiano di Gruppo A 2015 e 2017 il nuovo anno sarà certamente improntato al cambiamento. Una necessità più che una reale volontà, perché sfortunatamente il mese scorso un corto circuito nell'edificio in cui era parcheggiata ha mandato in fiamme anche la sua fida Renault New Clio, non più utilizzabile. Il catanese non è però tipo da facile arresa e, pur tra impegni lavorativi e burocratici che si sono complicati, l'idea di fermarsi non l'ha minimamente sfiorato. «La Clio non c'è più, ma avrei comunque potuto operare per un cambiamento», racconta provando a prendere nel migliore dei modi lo spiacevole episodio quando con vena tra

l'ironico e il beffardo continua: «Evidentemente ha voluto andarsene da campionessa italiana, senza essere guidata da altri!».

Così D'Amico non demorde: «Vediamo. Il Civm inizia a maggio, io prediligo sempre il correre con una mia auto, ma il tempo a disposizione per prepararne una è tiranno. Sto valutando varie opportunità. Preferirei rimanere in uno dei gruppi riconosciuti dalla Fia, senza passare per la Racing Start, e sono tentato da una sfida del tutto nuova come quella di una R5». L'importante è non restare fermi: «Non ho più 20 anni e non ho alcuna intenzione di lasciare per un anno il paddock e i percorsi del Civm, troveremo una soluzione».

Antonino Migliuolo / Gruppo N

Di trentino ha la residenza, ma già dallo pseudonimo, "O Play", il 2 volte campione italiano di Gr. N (2015 e 2017) chiarisce origini campane e una naturale propensione all'essere "scugnizzo", anche se il ragazzo è ormai cresciuto. Con un sogno ben preciso in testa: «Vincere l'Europeo». Quello della Categoria 1, quella che unisce Turismo e Gt e che, seppure il regolamento era un po' diverso, in pratica manca all'Italia da 50 anni. Per riuscirci nel 2018, sulla sua Mitsubishi Lancer Evo Migliuolo sta facendo le cose in grande. A parte la livrea inedita, sarà soprattutto il nuovo motore la chiave di volta per giocare le chance di vittoria, che tra l'altro quest'anno potrebbe essere contesa anche da altri driver di casa nostra. Il lavoro si sta concentrando poi sulla possibilità di ricevere una qualche forma di appoggio da un costruttore di pneumatici. Insomma, Migliuolo non vuole lasciare nulla al caso dopo l'esperienza del 2016, quando nel Cem ci aveva già provato, ma da esordiente: «Salvo cataclismi il programma è pronto - dice -; dobbiamo sistemare ancora la logistica per le trasferte in Spagna e Portogallo ma la voglia di combattere in Europa è davvero tanta. Però ho intenzione di continuare anche l'apprendistato con i prototipi e concomitanze permettendo valuteremo alcune apparizioni in Civm». ●



Salvo D'Amico



A lato D'Amico in azione con la Clio nel 2017: la vettura è andata distrutta in un incendio. Sopra, ecco come sarà la Mitsubishi con la quale "O Play" darà la caccia al titolo di categoria nel campionato europeo della montagna



Antonio Migliuolo

Biasion

va a

60

«HO APPENA FESTEGGIATO I 60 ANNI E VORREI REGALARMI UNA GARA NEL MONDIALE RALLY». MIKI GUARDA AL FUTURO E CONTROSTERZA TRA I RICORDI DI UNA CARRIERA CHE GLI HA REGALATO DUE TITOLI IRIDATI

di Sergio Remondino

Miki Biasion ha 60 anni. Significa che il tempo è passato. Tanto. La prima delle due volte nelle quali il piccolo grande Capitan Miki è salito sul tetto del mondo è stata esattamente 30 anni fa: era il 1988. Una vita. E dopo di lui, nuovamente iridato subito dopo, nell'89, più niente: l'Itarally non ha più saputo esprimere un campione del mondo. Forse è anche per questo che la gente non l'ha dimenticato, non lo dimentica. Anche perché questi successi sono arrivati a bordo delle mitiche Lancia Delta. E poi per via di quella squadra, mai troppo rimpiainta, che tutto il mondo delle corse ci ha invidiato. Un team dove anche l'ultimo dei meccanici era un uomo speciale, fuori dal comune. «Vedere come oggi, al tempo dei social media, c'è ancora un ricordo così forte per le mie imprese e quelle della Lancia è un cosa bellissima. Constatare quanto sono ancora nel cuore degli appassionati, e non solo quelli di allora ma anche di giovani e giovanissimi, mi fa capire oggi più di allora quanto è stato importante quello che abbiamo fatto».

Miki Biasion è sempre lui. Le 60 primavere non hanno scalfito l'essenza della sua leggenda, così come non hanno intaccato un fisico e una mente che ancora oggi sono pronti ad entrare in azione. E infat-

IL COW BOY DI BASSANO

Siamo nel giugno del 1988. Miki Biasion vince l'Olympus Rally mettendo una serie ipoteca sul titolo mondiale poi conquistato aritmeticamente qualche mese dopo sulle strade amiche del Sanremo. Il bassanese sfoggia un cappello da cowboy e non spara mai a salve quando si tratta di mettere alle spalle i rivali e navigato da Tiziano Siviero fa inorgoglire i tanti appassionati di rally che all'epoca pullulano nel Belpaese





ti, Capitan Miki ci sta pensando...

«Per festeggiare i 60 anni che ho appena compiuto vorrei disputare una gara di mondiale. Così, per salutare gli amici, tornare ancora una volta ad essere uno di loro. Ci sto pensando seriamente e so che non sarà facile ma voglio provarci ugualmente».

- Trent'anni fa il primo titolo: un successo che ha fatto epoca...

«E che voglio ricordare e festeggiare, con i tifosi. Stiamo pensando a due serate, una in primavera e una in autunno, in coincidenza con la vittoria al Safari, la prima della Lancia e di un italiano in Kenya, e con quella a Sanremo che mi diede la matematica certezza dell'iride. Sono idee, occorre lavorarci ma quel che è certo è che qualcosa faremo».

- Che tipo di stagione fu il 1988?

«Bella e difficile. Molto di più di quanto a qualcuno può essere apparso dall'esterno. Ero arrabbiato e il 1988 iniziò pure male».

- Perché arrabbiato?

«Perché ritenevo di meritare più di chiunque il titolo 1987. Avevo vinto tre gare - Montecarlo, Argentina e Sanremo - e tre le avevo perse - Portogallo, Acropoli e Olympus - per noie alla vettura. Certo, sono cose che capitano, fa parte delle corse, ma quei punti lasciati per strada mi privarono di un titolo che altrimenti avrei vinto. E che non mi fu possibile difendere al Rac perché c'era la regola interna delle otto partecipazioni e io le avevo esaurite con il Sanremo, dove avevo vinto, concludendo la mia stagione al primo posto. La squadra fu inflessibile: nonostante i tre ritiri di cui sopra, non mi mandò al Rac, per evitare accuse di favoritismo nei confronti di un pilota italiano.

Incredibile, anche considerando che la squadra era italiana, ma fu così: in Gran Bretagna Kankkunen vinse la sua seconda gara della stagione dopo l'Olympus - dove anche lì io non fui certo favorito dal team, che diede l'ordine di mantenere le posizioni dopo che avevo avuto un problema al motore e da primo ero passato secondo - e grazie anche ai tanti piazzamenti

che aveva raccolto mi strappò il titolo dalle mani».

- Tanta voglia di riscatto in corpo, dunque. Ma dopo tre prove, a Montecarlo, il motore della Delta cedette e Biasion dovette ritirarsi. Vinse Saby davanti a Fiorio, pure loro con le Delta. Benzina sul fuoco per il campione di Bassano del Grappa...

«Ero incredulo. Quarta speciale della stagione ed eccomi fermo a bordo strada a guardar passare gli altri! Ma non mi persi d'animo. E forse quella sfortuna mi portò a diventare il pilota che sono stato, che quell'anno ha vinto quattro gare di fila, cinque in tutto».

- A cominciare dal Portogallo...

«Dove portai al successo nella gara del debutto la



fotografie PHOTO4



PROBABILMENTE
LA VITTORIA
AL SAFARI 1988
È LA PIÙ GRANDE
SODDISFAZIONE
DELLA CARRIERA

MIKI BIASION





nuova Delta Integrale 8 valvole. Non con il mio abituale navigatore, Tiziano Siviero, perché s'era infortunato in un incidente durante i test in vista del Safari, ma con Carlo Cassina. E dopo aver provato gran parte del rally con una Fiat Regata presa a noleggio perché avevo distrutto la Delta "muletto-gara" in un incidente con un camion. In corsa però tutto andò bene».

- Quindi la fantastica, "epocale", vittoria al Safari. Un successo che ha cambiato tutto nella tua storia e non solo...

«Probabilmente la vittoria al Safari '88 è la più grande soddisfazione della mia carriera. Avevo già corso in Africa nell'86 con la 037 e avevo visto subito che la gara si adattava bene a me, al mio carattere:

SAFARI-SANREMO CHE GODURIA

Queste due foto sono il concentrato del 1988 di Biasion nel Mondiali Rally. Sopra, c'è la sua prima vittoria al Safari con la quale la Lancia spezzò il tabù-Kenya dopo anni di tentativi falliti. A sinistra, eccolo in azione al Sanremo gara nella quale si laureò campione del mondo

bisognava essere veloci ma regolari, con una buona gestione della vettura e della tattica di corsa. Mi ero fermato quando ero secondo per un guasto ma il Safari aveva lasciato in me buone sensazioni. La mossa vincente fu l'accurata preparazione fatta insieme alla squadra capitanata dall'ingegner Vittorio Roberti. Con il tecnico torinese decidemmo di ribaltare la filosofia con la quale Lancia aveva sempre partecipato in Africa: basta con vetture leggere e il più possibile veloci in modo da avere più tempo alle assistenze per riparare i danni! Scegliemmo, al contrario, di privilegiare l'affidabilità piuttosto che la prestazione pura. E fu la mossa vincente. Perché al Safari, dove il percorso è tutto una prova speciale come sappiamo, il tempo che perdi in assistenza va

«a finire tutto in classifica, sul tuo totale».

- **A dispetto della scelta, ironia della sorte, il primo giorno perdesti 40 minuti per la sostituzione del turbo...**

«Già. Poi però ci venne in aiuto la nebbia. In quelle condizioni recuperai molto terreno perché, a differenza di tanti miei colleghi, io prendevo note molto dettagliate anche in Africa e questo particolare mi aiutò a fare la differenza nella nebbia. Mi riportai in fretta a ridosso dei primi. Poi non ci fermò più nulla. Neanche una zebra che, spaventata insieme a tutto il branco dal rumore dell'elicottero della nostra assistenza, ci finì sotto le ruote: la Delta era una macchina robusta e, grazie anche al bull bar, non si distrusse».

- **E venne il successo che tutti sappiamo e che non era mai riuscito prima alla Lancia. Così come non è mai riuscito a Munari...**

«Sandro ha raccolto molto meno di quanto ha dato in Africa: dal Safari ha ricevuto meno di quanto meritava».

- **A chi l'hai dedicata quella vittoria?**

«Alla squadra. Il Safari è dedicato a tutto il lavoro fatto per vincerlo. Va bene il pilota, va bene la macchina, ma se l'ultimo dei meccanici sbaglia a stringere un bullone tu ti fermi».

- **Saltata la Corsica venne l'Acropoli. E vincesti anche il "Safari d'Europa". Per la terza volta consecutiva in altrettante partecipazioni...**

«Erano queste le gare che i piacevano e mi si addicevano: Portogallo, Safari, Acropoli. Anche in Grecia bisognava saper gestire, andare il più forte possibile senza distruggere la macchina e le gomme; coniugare le prestazioni alla strategia. La Delta e la squadra in questo aiutavano: problemi a parte la macchina era robusta e inoltre il team attuava una strategia intelligente, quella delle sostituzioni programmate, per prevenire possibili rotture amiche dover intervenire quando comunque sarebbe stato tardi».

- **Una tattica che pagava eccome. Basti pensare che in una gara dura come quella greca la Lancia piazzò addirittura quattro vetture ai primi quattro posti, con Ericsson, Fiorio e Alen alle spalle di Biasion. Quindi venne l'Olympus, in America, e fu poker di vittorie consecutive per Capitan Miki...**

«Quel successo mi ripagò della delusione dell'anno prima e, soprattutto, mi permise di mettere in cassaforte il mio primo titolo. Anche se mancava ancora la certezza matematica».

- **Quella venne invece per la Lancia, con la Delta al secondo titolo su due nell'era del Gruppo A. Tu finisti secondo in Argentina dietro a Recalde, dopo essere stato rallentato da noie elettriche quando**

- **tanto per cambiare - eri in testa. Poi venne San-**



PHOTO4

FUGGIANO

HANNO DETTO CHE LA LANCIA LAVORAVA SOLO PER ME: FOSSE STATO VERO AVREI VINTO ANCHE NELL'87

MIKI BIASION





UN MONTE 88 DA DIMENTICARE

La stagione '88 non era certo partita col piede giusto dopo il ritiro al Montecarlo. Ma Biasion, sotto premiato nell'ultima edizione dei nostri Caschi d'Oro, si riscattò subito facendo saltare il banco in Portogallo, affiancato nell'occasione da Carlo Cassina

COSÌ LA STAGIONE DELL'IRIDE 1988 DI BIASION

Montecarlo	1. Saby-Fauchille (Lancia Delta 4Wd); 2. Fiorio-Pirollo (Lancia Delta 4Wd); 3. Ballet-Lallement (Peugeot 205 Gti)	Biasion ritirato per rottura del motore
Svezia	1. Alen-Kivimaki (Lancia Delta 4Wd); 2. Blomqvist-Melander (Ford Sierra Xr4); 3. Torph-Thorner (Audi Coupé)	Biasion non ha partecipato
Portogallo	1. Biasion-Cassina (Lancia Delta Integrale); 2. Fiorio-Pirollo (Lancia Delta 4Wd); 3. Loubet-Vieu (Lancia Delta 4Wd)	
Safari	1. Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale); 2. Kirkland-Nixon (Nissan 200 Sx); 3. Eklund-Whittock (Nissan 200 Sx)	
Tour de Corse	1. Auriol-Occelli (Ford Sierra Cosworth); 2. Loubet-Vieu (Lancia Delta Integrale); 3. Saby-Fauchille (Lancia Delta Integrale)	Biasion non ha partecipato
Acropoli	1. Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale); 2. Ericsson-Billstam (Lancia Delta Integrale); 3. Fiorio-Pirollo (Lancia Delta Integrale)	
Olympus	1. Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale); 2. Fiorio-Pirollo (Lancia Delta Integrale); 3. Buffum-Bellefleur (Audi Coupé)	
Argentina	1. Recalde-Del Buono (Lancia Delta Integrale); 2. Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale); 3. Wittmann-Pattermann (Lancia Delta Integrale)	
1000 Laghi	1. Alen-Kivimaki (Lancia Delta Integrale); 2. Ericsson-Billstam (Lancia Delta Integrale); 3. Auriol-Occelli (Ford Sierra Cosworth)	Biasion non ha partecipato
Sanremo	1. Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale); 2. Fiorio-Pirollo (Lancia Delta Integrale); 3. Cerrato-Cerri (Lancia Delta Integrale)	
Rac Rally	1. Alen-Kivimaki (Lancia Delta Integrale); 2. Salonen-Silander (Mazda 323 4Wd); 3. Waldegard-Gallagher (Toyota Celica St165)	Biasion non ha partecipato

remo e fu l'apoteosi: vittoria e primo titolo matematicamente conquistato.

«In Italia fu davvero una festa tutta tricolore: vittoria e mondiale, il primo per un equipaggio italiano, dopo aver battuto tutta la concorrenza più agguerrita che c'era in circolazione. Mettemmo tutti in fila: Alen, Kankkunen, Sainz. Io e Siviero fummo primi davanti a Fiorio ed Cerrato: altri due piloti italiani! Ma io non corsi pensando al titolo: quell'anno pensavo solo a vincere le gare, non m'interessava altro. E comunque, non era possibile gestire più di tanto: se facevi così finivi quinto, non salivi nemmeno sul podio: altro che primo!».

- **Che cosa vi diceste tu e Siviero quando saliste sul cofano della Delta per stappare lo champagne?**

«Tiziano per me è sempre stato più che un fratello. Non avevamo bisogno di parlare: bastava uno sguardo. Sul cofano della Delta c'era una sola persona».

- **E la Lancia?**

«Tanti hanno detto che la squadra lavorava solo per me e mi favoriva ma non è vero: se fosse stato così avrei vinto anche il mondiale 1987! E' vero, in ogni caso, che facevo io la maggior parte dei collaudi e quindi stavo sempre in macchina e pertanto conoscevo la Delta e tutte le sue possibili regolazioni alla perfezione: il vero vantaggio fu quello. Un vantaggio frutto del lavoro, però, non delle preferenze del team nei miei confronti. Ci sono tanti ottimi collaudatori che non hanno mai vinto una gara iridata».

A conferma che quella del 1988 fu la stagione del dominio per Biasion venne il secondo titolo, subito, nell'89. Ma quella è un'altra storia... ●

IL MONDIALE 1988
FU BELLO
E DIFFICILE, MOLTO
DI PIÙ DI QUANTO
A QUALCUNO PUÒ
ESSERE SEMBRATO

MIKI BIASION



COSÌ IL MONDIALE 1988

PILOTI

			PUNTI	VALIDI
1.	Biasion	Lancia	115	-
2.	Alen	Lancia	86	-
3.	Fiorio	Lancia	76	-

CONSTRUTTORI

1.	Lancia	Delta 4Wd	217	140
2.	Ford	Sierra Cosworth	79	-
3.	Audi	200 Quattro	71	75

PHOTO4



Monte di novità

SVELATE LIVREE E ISCRITTI ALL'EDIZIONE NUMERO 86 DEL RALLY PIÙ FAMOSO DEL MONDO CHE DALLA PROSSIMA SETTIMANA APRE UNA NUOVA ENTUSIASMANTE STAGIONE

di [Marco Giordo](#)

«**L**es jeux sont faites, rien va plus». Tutto è pronto sul tavolo della roulette dell'86° Rally di Montecarlo, dove a partire da giovedì della prossima settimana vedremo all'opera ben 68 equipaggi iscritti pronti a giocarsi la vittoria finale. Il plateau della gara monegasca evidenzia soprattutto la partecipazione di 11 Wrc Plus, 6 Wrc 2, 3 Wrc 3 e 3 vetture iscritte in classe GT. Confermata la presenza di tutti i top driver, alla fine in pratica le uniche novità di rilievo da sottolineare nella gara d'apertura di questa 45a edizione del mondiale rally sono l'esordio di Ott Tanak sulla Toyota Yaris Wrc, e la presenza un po' a sorpresa sulla terza Ford Fiesta ufficiale di Bryan Bouffier, che ha battuto allo sprint Suninen e Camilli. Tra l'altro il 39enne pilota transalpino, sarà al via sulla Fiesta Wrc Plus numero 3 anche ad aprile, sulle tortuose starde della Corsica. Confermata inoltre l'assenza nella gara monegasca di una terza Citroen C3 Wrc Plus, come già anticipato tempo fa da AS. Nel mondiale Wrc 2 sarà invece interessante seguire la sfida tra le due Ford Fiesta R5 della MSport di Eric Camilli e Teemu Suninen e la Skoda Fabia R5 ufficiale di Jan Kopecky con Kevin Abbring (Fiesta R5) in veste di outsider, mentre nel Wrc 3 il nostro Enrico Brazzoli (Peugeot 208 R2) dovrà vedersela soprattutto con il promettente giovane talento francese Jean Baptiste Franceschi. Da seguire poi anche la gara di alcuni importanti outsider non iscritti però al Wrc 2, come Stéphane Sarrazin (Hyundai i20 R5), Ole Christian Veiby e Kalle Rovanpera (entrambi su Skoda Fabia R5). Da sottolineare infine oltre alla presenza di Brazzoli anche quella di altri 6 equipaggi italiani al via, a testimonianza del fascino che la gara del Principato vanta da sempre tra i piloti del nostro paese. Oltre all'habitué rivierasco Manuel Villa (Ford Fiesta Wrc), sono iscritti in classe GT Andrea Nucita ed Alex Fiorio (entrambi su 124 Abarth), e a seguire Andrea Coti Zelati (Citroen Ds3 R3T), Carlo Covi (Peugeot 208 R2), per ter-



minare con il veloce pilota veneto Eddie Sciesse, iscritto anche al Wrc 2 al volante di una Citroen Ds3 R5, sulla quale sarà navigato dall'esperto Flavio Zanella.

Le ultime novità

Nel frattempo la settimana scorsa si è appreso che sarà Teemu Suninen a correre ben otto prove iridate sulla terza Ford Fiesta Wrc ufficiale (Svezia, Messico, Portogallo, Sardegna, Finlandia, Turchia, Galles e Catalogna). Nella squadra di Wilson al momento resta quindi ancora da decidere solo il nome



di chi porterà in gara la Fiesta numero 3 in Argentina, Germania ed Australia. Mads Ostberg è invece riuscito a definire un accordo con la Citroen Racing e sarà al via in Svezia, gara per lui di casa, sulla terza Citroen C3 Wrc ufficiale. Presto sapremo invece se vedremo in gara anche in altre prove iridate il 30enne driver norvegese, al volante però della nuova C3 R5. A questo punto è evidente che Mads ha definitivamente accantonato la sua partnership con Prokop. Infine si è fatto un gran parlare negli ultimi giorni di un'offerta che Yves Matton avrebbe ricevuto dalla FIA per sostituire Jarmo Mahonen,

UOMINI E MEZZI DA MONDIALE

Sopra, uomini e mezzi che in questa stagione esalteranno un Mondiale Rally che riparte nella consueta cornice del Rally di Montecarlo da sempre vera gara roulette del giro iridato

che si è di recente dimesso dal suo incarico di FIA Rally Director, che è tuttora vacante. Il team principale della Citroen ha ammesso a Birmingham all'Autosport International Show di avere dei contatti in corso con i federali, ma al momento a meno di ulteriori sviluppi ha confidato che preferisce rimanere al suo posto a Satory.

Parla il promoter

Chi punta forte invece sulla roulette in vista del prossimo mondiale è Oliver Ciesla, che è su di giri quando ci risponde al telefono dal suo ufficio della

WRC Promoter a Monaco di Baviera. «Dopo l'appassionante stagione dello scorso anno – ha commentato con entusiasmo – ci avviamo a viverne un'altra ancora più emozionante. Perché molte cose sono cambiate ed in meglio. Anzitutto avremo una nuova gara, la Turchia, che vedrete riserverà molte gradite sorprese perché ha un percorso molto concentrato e presenta degli scenari davvero bellissimi sugli sterrati della zona di Marmaris nel sud ovest dell'Anatolia, e noi crediamo molto in questa scelta. Poi, a proposito di nuove gare, posso confermare con piacere che oltre alle trattative molto avviate di cui si parla da un po' di tempo con il Cile, anche il Giappone si è fatto sotto recentemente con delle proposte molto interessanti. C'è un progetto avviato, in cui è coinvolta direttamente la Toyota, per organizzare una gara nel distretto di Aichi nell'isola di Honshu (la grande isola centrale dell'arcipelago nipponico in cui la città di Nagoya è il capoluogo del distretto di Aichi che si trova a 360 km a sud ovest di Tokyo ndr). Tornando alle novità di questa stagione 2018 non



PROMOTER ENTUSIASTA

Sopra, il promotore del Mondiale Rally Oliver Ciesla che ha raccontato ad Autosprint qual è il presente e quale sarà il futuro della serie nella quale tornerà in tre occasioni anche Loeb

bisogna infine dimenticare la gradita rentrée in Messico, Corsica e Catalogna di Sébastien Loeb, il ritorno tra noi di un'icona della specialità che sicuramente ci darà un'interessante valore aggiunto a livello mediatico in quelle tre gare».

- Avete presentato anche delle importanti novità sui servizi offerti dalla piattaforma

LA NOVITÀ TURCHIA RISERVERÀ SORPRESE. CILE E GIAPPONE VOGLIONO IL MONDIALE
OLIVER CIESLA

Wrc Plus. Può spiegarcele?

«Certo e saranno molto innovative. Abbiamo infatti deciso di effettuare un grosso investimento per poter offrire agli appassionati la diretta integrale di tutte e 13 le gare del campionato, per un totale di 25 ore di copertura per ogni singola prova iridata. In pratica abbonandosi su Wrc Plus al servizio "WRC All live", gli amanti dei rally potranno ve-

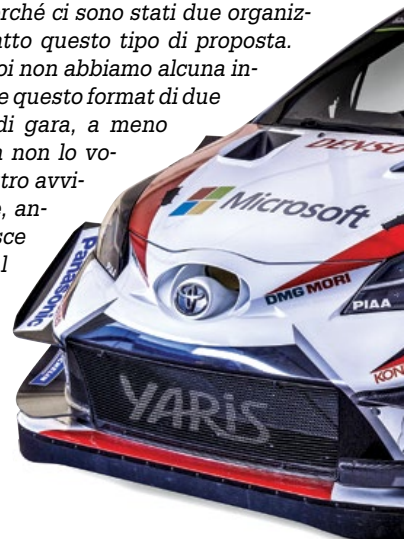


Citroën C3

dere in diretta in ogni appuntamento iridato tutte le prove speciali, i riordini, i parchi assistenza, con una trasmissione in live streaming e con interventi da parte dei nostri giornalisti. Il programma sarà in inglese e richiederà da parte nostra un grosso investimento, visto che l'elicottero seguirà dall'alto l'intera gara. Ci sarà poi l'impiego di droni e di almeno 100 tra tecnici e cameramen che cureranno le trasmissioni. E' una scommessa importante questa nella quale crediamo, e da cui ci aspettiamo un importante ritorno. Da parte nostra siamo contenti di questo format del campionato, perché anche le case ci stanno credendo come dimostra il fatto che abbiamo in gara nel Wrc Citroën, Ford, Hyundai e Toyota e nel Wrc 2 Citroën, Ford, Hyundai, Proton e Skoda. In pratica abbiamo con noi i più grandi costruttori del pianeta. Siamo soddisfatti, anche perché le nuove Wrc Plus vanno benissimo così come il campionato. Che ha saputo sopportare senza problemi l'addio di una casa importante come la Volkswagen».

- Ma allora perché si parla tanto di possibile riduzione a due giorni delle gare iridate?

«Semplicemente perché ci sono stati due organizzatori che hanno fatto questo tipo di proposta. Al momento però noi non abbiamo alcuna intenzione di cambiare questo format di due giornate e mezzo di gara, a meno che la maggioranza non lo voglia. Questa è a nostro avviso la formula ideale, anche perché ci fornisce importanti ritorni al parco assistenza con il merchandising, e poi per l'elevata audience a livello televisivo che ci riserva la power stage».



ALGERO BASE DEL RALLY D'ITALIA ANCHE NEL 2018

Sardegna ecco il format

Format sostanzialmente pronto per l'edizione 2018 del Rally Italia Sardegna. La gara organizzata da ACI Sport con la partnership della Regione Sardegna ha confermato la base della manifestazione ad Alghero per il quinto anno consecutivo. Giovedì 7 giugno dopo lo shake down, la super speciale d'apertura di Ittiri in programma in serata andrà in onda in diretta tv. Seguiranno le tre classiche tappe sugli sterrati dell'Anglona, del Monte Acuto e della Nurra in programma nel week end, con la prima giornata di venerdì 8 giugno che prevede i crono di Ardara, Tula, Castelsardo e Tergu-Osilo ripetuti due volte. Poi sabato 9 ci saranno le classiche di Coiluna-Loelle, Monte Lerno (in diretta tv) e Monti di Alà da ripetersi due volte. Infine domenica 10 l'ultima tappa tutta ambientata nella Nurra con arrivo previsto come d'abitudine nello splendido scenario del porto di Alghero.



Hyundai i20



Ford Fiesta



Toyota Yaris

CON UNA WRC PLUS M-SPORT

Bertelli torna dalla Svezia

Lorenzo Bertelli sarà al via a metà febbraio in Svezia al volante di una Ford Fiesta Wrc Plus gestita dalla MSport. La notizia è stata confermata direttamente dal 29enne pilota aretino, ma milanese di adozione, che dallo scorso anno ha abbandonato il mondiale, dopo aver corso la sua ultima gara sugli sterrati dell'Argentina. A Bertelli la Svezia piace molto, tra l'altro lo scorso anno aveva dovuto correre sulle nevi scandinave al volante di una Fiesta Wrc versione 2016 invece che sulla Plus. Al suo fianco sul sedilo di destra ci sarà Simone Scattolin, mentre la logistica sarà seguita come sempre da Carlo Cassina, ed il resto dei meccanici e dell'entourage del Fuckmattié Team sarà quello che ha seguito il driver italiano sino all'aprile scorso. Quella di Bertelli potrebbe essere una gara spot, visti gli importanti impegni nell'azienda di famiglia Lorenzo ha infatti ora molto meno tempo a disposizione per dedicarsi "full time" ai rally.

SVELATE LE LIVREE

Alla vigilia del via del Mondiale Rally, sono state svelate le livree delle Wrc Plus protagoniste della stagione che scatta come di consueto sull'asfalto pieno di insidie, neve e verglas del Montecarlo



WEEK-END RAID DAKAR



Sainz

facci l'impresa

CON LOEB FUORI E PETERHANSEL ATTARDATO PER UN CRASH, IL VETERANO SPAGNOLO IN CASA PEUGEOT APPARE FAVORITO, MA IN VERITÀ QUESTA EDIZIONE VERRÀ COMBATTUTA SINO ALLA FINE

di [Elisabetta Caracciolo](#)



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Sainz-Cruz (Peugeot);
2. Al-Attiyah-Baumel (Toyota); 3.
Peterhansel-Cottret (Peugeot).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97

IL VECCHIO MATADOR TUTTO ALL'ATTACCO

Di strada da percorrere ancora ce n'è e non poca, ma Carlos Sainz Sr sembra lanciato verso un'impresa clamorosa, visto che si ritrova al comando al volante della sua Peugeot ufficiale, la sola che non ha accusato disavventure

Fino all'ultimo chilometro. Questa Dakar 2018 si combatterà fino all'ultimo chilometro delle prove speciali e al momento attuale, a meno di sette giorni dalla fine, è impossibile fare previsioni.

Ha smesso di farle anche la Peugeot dopo aver perso praticamente tre delle quattro frecce al suo arco, e ha smesso la Toyota Overdrive che assiste agli alti e bassi dei suoi equipaggi in prova speciale, fra forature ed insabbiamenti.

X Raid sembra ormai fuori dai giochi per una serie di episodi sfortunati in alcun modo imputabili alle vetture - sia Mini sia Buggy 2wd - e alla loro affidabilità ma ad errori umani ed il miglior piazzamento in classifica è dato per loro dal polacco Kuba Przygonski, sesto assoluto.

Che sia partita troppo forte questa Dakar ormai non è più un dubbio. Sottovalutando le sue difficoltà, che sono effettivamente assai più elevate rispetto al passato, molti piloti ci hanno rimesso

di tasca propria, abbandonando prima del dovuto la battaglia per la vittoria.

Carlos Sainz è rimasto l'unica pedina nelle mani di Peugeot da muovere sullo scacchiere di una classifica che ogni giorno subisce ribaltamenti e sorprese. Occupa la prima posizione assoluta dopo che Stephane Peterhansel nella prima parte della tappa marathon, il 13 gennaio, ha commesso uno dei rarissimi errori della sua carriera. Ha strappato tutta la sospensione posteriore sinistra della DKR 3008 su una roccia e ha detto addio alla sua prima posizione in classifica che sembrava ai più, ormai, assodata e intoccabile. Per fortuna per la Casa francese dietro di lui c'era Sainz che lo ha prontamente sostituito all'apice della classifica mentre Peterhansel scivolato più indietro se la deve sudare ora contro un Nasser Al Attiyah che sta recuperando dopo una quarta tappa disastrosa all'insegna delle forature - due - e degli insabbiamenti. "Peter" dovrà proteggere le spalle a El Matador e la sua presenza sarà importante soprattutto per la Peugeot che non smette di credere in una doppietta francese sui primi due gradini del podio a Cordoba.

Poco più di un'ora di distacco in una Dakar che negli ultimi anni ci aveva abituato a distacchi contenuti in pochi minuti può sembrare un'eternità da recuperare ma non è così. Non in questa Dakar 2018.

LO RIVELA TIZIANO SIVIERO

Una Dakar estrema e ricca di tranelli

«Una Dakar dura? E non avete ancora visto le tappe 12 e 13». Lo dice chiacchierando amichevolmente Tiziano Siviero che da qualche anno è entrato a far parte del direttivo della Dakar insieme a Marc Coma ed Etienne Lavigne e che si occupa anche del tracciato della gara che quest'anno festeggia la sua 40esima edizione.

I piloti non lo sanno e vanno avanti, sempre più decimati, sempre più stanchi, inseguendo una gara che quest'anno davvero li sta sottoponendo ad un vero e proprio esame. Basta giocare, basta fanfaronate da bar, basta scherzare su tracciati troppo facili. Quest'anno la Dakar è ritornata ad essere quella vera competizione che alla fine degli anni Ottanta piegava anche i più caparbi sulle sabbie africane.

Ci sono voluti due anni a Marc Coma per raggiungere il suo obiettivo e ora è fiero di averlo fatto perché la vittoria di questa edizione sarà in dubbio fino all'ultimo momento e questo non fa che rendere ancora più eccitante la sfida.

La popolare frase "C'est la Dakar" che non si sentiva più pronunciare da secoli è tornata attuale perché a chi si lamenta semplicemente l'organizzazione risponde così.

E fino a che si tratta di percorso difficile va tutto bene, è tutto in linea con la difficoltà della gara. Quello che stupisce invece è la ricaduta in errori che si erano già commessi in passato e che, da una organizzazione così rodada ed efficiente, sinceramente non ci si aspetta. Restare di nuovo bloccati per la





UNA RESA MALINCONICA PER IL CAMPIONISSIMO

Loeb con la sua Peugeot incastrata e il navigatore Elena dolorante e rassegnato. È finita così la Dakar per l'asso francese. Sotto, un passaggio spettacolare per Al-Attiyah subito protagonista ma poi attardato



Sainz chioccia e ancora manico

DA SCUDO CALDO E IMPORTANTE PER IL FIGLIO IN F.1 A UOMO CORSA PER LA PEUGEOT. I DUE RUOLI DI UN PADRE CAMPIONE

Carlos Sainz e Carlos Sainz. Quando uno dei due si infila tuta e casco, l'altro è il suo primo supporter. Si sono divisi al meglio i compiti, per non sovrapporsi. Il giovane Carlos è impegnato da febbraio a novembre nel suo ruolo di pilota di F.1, El Matador invece, si concede il mese di gennaio. Papà Sainz in questi giorni sta disputando la Dakar con la Peugeot ufficiale e considerando che il Costruttore francese è alla sua ultima partecipazione al rally raid sudamericano, non avendo trovato una valida sistemazione per il 2019 Carlos senior a 55 anni dirà l'addio definitivo alle corse. Lo farà il prossimo sabato, quando la maratona più famosa del mondo che lui sta magicamente comandando, si concluderà a Cordoba. E se riuscirà a rimanere al vertice nella Dakar che aveva già conquistato nel 2010 per la Vw, sarebbe il modo migliore per chiudere da leader una carriera da sogno iniziata nel 1980 a 18 anni. Carlos e Carlos sono molto attivi sui social. El Matador twitta come un ragazzino. Ora che è alla Dakar, al mattino saluta i suoi fans attraverso un breve video nel quale informa quel che andrà a fare da lì a poco. E il figlio, non è da

meno. Retwitta tutto quel che papà mette online e pure le info che arrivano dalla Peugeot, non mancando di lasciare suoi commenti sull'andamento della gara. Un vero spasso insomma, difficilmente riscontrabile negli altri piloti di F.1. Facile a dirsi, chi può vantare un padre del genere, per anni ritenuto il vero Re di Spagna, primo dell'avvento di Fernando Alonso. Carlos junior qualche anno fa aveva anche seguito direttamente sul posto la Dakar in una specie di avventura perché si sa, la corsa si svolge su territori impervi, dove non mancano freddo, caldo, pioggia, fango, sabbia. Una esperienza che il giovane Carlos ha sempre definito magica e che, chissà, per mantenere la tradizione magari un giorno disputerà nelle vesti di pilota. Dal 26 febbraio, la ruota girerà. In macchina ci salirà Carlos junior per i primi test collettivi F.1 sul circuito catalano di Montmelò. Sarà la prima occasione per provare la nuova Renault e, statene certi, Carlos senior non mancherà. Lui c'è quasi sempre nel paddock, magari si risparmia le trasferte più lunghe e impegnative, ma è una presenza pressoché costante. Sempre informato su quel che accade non solo nel box "ami-

co", ma anche in quelli dei rivali del figlio, Sainz fu uno dei primi a informarci poco dopo i test di Budapest che Kubica non aveva chance in Renault, la squadra in cui già dal 2016 auspicava di poter inserire l'erede. Come poi è avvenuto. Sainz junior non ha mai avuto un vero manager anche perché della sua carriera si è sempre occupato Helmut Marko. Ma Carlos sr. è sempre stato un riferimento decisivo. Prima di arrivare in F.1 con la Toro Rosso, Carlito ha fatto un lungo percorso nelle serie formative iniziando in F.Bmw, poi F.Renault, F.3, Gp3, World Series Renault. Papà Sainz era sempre presente e riusciva spesso a cogliere aspetti che solo un grande esperto come lui poteva scorgere quando si sedeva in sala stampa per seguire prove libere, qualifiche, gare. Un vero totem, ma sempre disponibile con tutti coloro che gli porgevano il foglietto per ricevere un autografo o gli chiedevano la gentilezza di un selfie. Il 2018 sarà un anno importantissimo per la famiglia Sainz; El Matador abbandonerà per sempre le competizioni, Carlito con la Renault avrà la grande possibilità di porsi tra i protagonisti assoluti della F.1.

Massimo Costa



TRA ACQUA E FUOCO LA SFIDA CONTINUA

Suggestivo passaggio su spiaggia, a lato, mentre, sotto, Despres ha quasi demolito la sua Peugeot. In basso, il fuoco mette fuori gara l'auto di Alicia Reina e, nell'altra pagina in alto, Peterhansel nei guai

← pioggia, con un bivacco allagato a Tupiza, dover tagliare dapprima una speciale per moto e quad e poi un'intera tappa per tutte le categorie, sempre in Bolivia, al momento dell'ingresso in Argentina, è fastidioso. Lo è ancora di più quando, in effetti, l'avevano praticamente prevista tutti, fuorchè ASO. La prima parte della tappa marathon del 13 gennaio è stata senza dubbio, a detta di tutti, la più difficile dal momento del via da Lima di questa 40. edizione. In parte perchè appesantita dalla pioggia che - anche in questo caso a sorpresa - l'organizzazione diceva di non aspettarsi in Bolivia, a dispetto di tutte le previsioni meteo pubblicate su qualsiasi sito meteo. E invece, come sempre, è cominciato a piovere a dirotto dalle 18,15 del giorno di riposo a La Paz e non ha quasi più smesso. Per cui il 13 gennaio i piloti hanno affrontato 300 chilometri di trasferimento sotto l'acqua ed anche una buona parte della tappa marathon mentre le assistenze si spostavano a Tupiza - in attesa di ricongiungersi ai propri piloti il giorno dopo - e trovavano un bivacco sott'acqua. Esattamente come nel 2017 a Oruro. In più in una zona isolata, senza comunicazioni, senza connessione neanche telefonica.

La soluzione è stata semplice: a pagare le conseguenze sempre e solo i piloti, costretti alla fine della speciale più lunga della Dakar 2018, da 498 chilometri a riprendere la strada e raggiungere Salta con un giorno di anticipo con un trasferimento su strada di oltre 540 chilometri evitando di passare la notte nel bivacco di Tupiza.

Siamo sicuri che portare avanti l'accordo con la Bolivia - forse firmato per cinque anni e quindi ormai agli sgoccioli - e continuare a passare in questo Paese che ogni anno, puntualmente, costa annullamento di tappe e bivacchi da ricostruire, e una grande delusione in tutti i piloti, valga davvero la pena? ●





Loeb va in buca Elena si infortuna

RITIRO CLAMOROSO PER IL CAMPIONISSIMO CHE PERDE TANTO TEMPO E POI SI RITROVA COL NAVIGATORE INFORTUNATO. MA PER I MALIGNI...

I Dream Team Peugeot era arrivato qui forte di un team composto da quattro vetture e quattro equipaggi tutti in condizione di vincere ma ora, a pochi giorni dal termine della 40esima edizione si ritrova decimata. Il primo a uscire di scena dalla battaglia per la vittoria è stato

Cyril Despres, fermato da una roccia che ha strappato via la sua ruota posteriore nella DKR3008. Rientrato con forte ritardo al bivacco è stato immediatamente promosso al ruolo di assistenza veloce, anche se in realtà senza alcun ricambio a bordo. Sebastien Loeb invece si è ritirato ed è

tornato a casa e i moriori in questo caso sono stati moltissimi. Ufficialmente la ragione è la costola incrinata di Daniel Elena, il suo copilota che cadendo nel buco in cui sono rimasti per due ore e mezzo ha sbattuto probabilmente e non sarebbe più stato in grado di proseguire. «Fa un po' rab-

bia perdere una vettura così» diceva Bruno Famin, direttore di Peugeot Sport al bivacco di La Paz durante la giornata di riposo. «Sebastien è caduto in una buca e con un camion o qualsiasi altro mezzo a tirarlo fuori con una cinghia in un minuto avrebbe risolto tutto, invece era solo e ci sono volute due ore e mezzo per tirarsi fuori da lì». Una volta ripartiti hanno cercato di concludere la speciale ma la cosa era praticamente impossibile perché Elena soffriva troppo ed ogni sconnesione del terreno per lui era una coltellata in petto.

I maligni dicono che comunque, dato il forte ritardo in classifica, si sarebbe ritirato lo stesso il nove volte campione rally perchè a lui il ruolo di assistenza veloce non interessa, tanto è vero che non è rimasto un giorno di più sulla gara ma se n'è ritirato a casa.

Al bivacco di Arequipa dove è arrivato a metà pomeriggio non sembra abbattuto per il ritiro da una gara che tutti si aspettavano potesse vincere: «In questo momento non ci sono altre opportunità per vincere la Dakar per me - confermava filosoficamente. - Continuerò il mio programma di gara nel RallyCross con Peugeot e con Citroen nel Wrc». Bruno Famin però non esclude che Sebastien Loeb possa un giorno tentare di nuovo di vincere la Dakar, ma di certo non nell'immediato: «Piloti come lui vengono alla Dakar con il solo obiettivo di vincere e quindi è ovvio che non siano interessati ad altro. Ora si concentrerà sul RallyCross perchè l'obiettivo è quello di vincere il mondiale. Per quanto riguarda la Dakar fino a che lui avrà un contatto con noi non vedo come sia possibile pensare di vincerla». ●

PER LOEB LA DAKAR SEMBRA STREGATA

Loeb, qui mentre ha davanti Al-Attiyah, alla Dakar non ha avuto fortuna neppure quest'anno, visto che si è ritirato da favorito...





EUGENIO MOLTO BRAVO MA SENZA FORTUNA

Amos, a lato, con molta grinta spinge la sua vettura, con la quale sarà costretto al ritiro dopo Uyuni, in Bolivia, per la frizione kappào. Sotto, l'olandese Guillaume Martens cede alla fatica e si riposa...

Amos va forte ma è ko di frizione

ERA ENTRATO IN TOP TEN MA LA SITUAZIONE È PRECIPITATA A UYUNI FUORI ANCHE TUTTI GLI EQUIPAGGI TRICOLORI IN GARA NEI CAMION

Eugenio Amos ha abbandonato la Dakar 2018 e con lui spariscono quindi tutti gli equipaggi italiani dalla categoria auto e camion. È stato l'ultimo in ordine di tempo a cedere. Prima di lui era toccato a Stefano Marrini su Toyota e ai tre Mercedes

Unimog del team Orobica Raid, ritirati tutti in occasione della tappa ad anello San Juan de Marcona. Tutti e quattro i mezzi sono arrivati fuori tempo massimo e non sono potuti ripartire, come previsto dal regolamento per la speciale ad anello, la quar-

ta di questa 40. Dakar. Già nella tappa ad anello di Pisco erano arrivati tardissimo, alla mattina alle 8, ma erano riusciti a riparare velocemente per ributtarsi in speciale, ma a San Juan non hanno avuto la stessa fortuna. Il tempo massimo per ripartire e re-

stare in gara erano le 11,30 e invece il gruppo tutto insieme, perché Marrini era al traino dell'Unimog di Calubini è arrivato poco dopo mezzogiorno e non è stato in grado quindi di ripartire per la quarta tappa.

Una grandissima delusione per tutti gli italiani, ma soprattutto per Antonio Cabini che alla Dakar si era presentato quest'anno con i suoi due figli, Raffaella e Carlo Augusto.

A quel punto a difendere i colori italiani restava solo Eugenio Amos che proprio in quella tappa di San Juan ha chiuso quinto assoluto ritrovandosi sesto assoluto in classifica generale. Da quel momento Amos insieme a Sebastien Delaunay ha proseguito la gara senza esagerare però: undicesimo di tappa ad Arequipa - 7° in classifica assoluta - 21° nella Arequipa-La Paz e nono

nella generale della Dakar al giorno di riposo.

Purtroppo poi nella tappa di Uyuni, la prima parte della marathon, la situazione è precipitata: in altura la sua 2WD ha cominciato a soffrire e a perdere potenza quando sono arrivati nella zona di dunette di sabbia bagnate e piene di vegetazione si è bruciata la frizione. A quel punto Eugenio Amos si è arreso, e ha reagito impulsivamente, in linea con quel carattere che lui diceva nei giorni scorsi gli faceva prendere a volte qualche rischio di troppo. Se n'è andato, approfittando di una vettura dell'organizzazione e ha lasciato lì a presidiare la vettura il copilota Sebastien Delaunay. Un vero peccato perché le prossime tappe sarebbero proprio state le più adatte alla vettura di Amos che aspettava appunto l'Argentina per partire all'attacco. ●



Villas-Boas fuori ma con onore

L'ALLENATORE PORTOGHESE DI CALCIO HA AVUTO UN INIZIO IMPULSIVO ED È USCITO DI SCENA CON BOTTO E TRAUMA LOMBARE

Andrè Villas-Boas ha abbandonato la Dakar molto prima del previsto visto che il suo obiettivo era quello di raggiungere Cordoba, e quindi il traguardo finale. Certo la fortuna non ha giocato a suo favore perché nel primo rally raid della sua vita, la Dakar 2018 appunto, si è trovato di fronte ad una delle edizioni più difficili degli ultimi dieci anni. Per correrla si è affidato ad un team competente, quella To-

yota Overdrive che in questa Dakar schiera veramente uno squadrone di tutto rispetto. Affiancato a personaggi quali Nasser Al Attiyah e Giniel De Villiers nella conferenza stampa di Lima, subito prima del via della gara il giovane allenatore di Porto, Chelsea, Tottenham, Zenit e Shanghai Sipsig ha raccontato la sua storia: «Mio zio Pedro negli anni Ottanta corse la Dakar con un UMM, un veicolo portoghe-

se che è stato protagonista delle nostre gare nazionali per moltissimi anni. In realtà avrei voluto correre la Dakar in moto e avevo anche cominciato ad allenarmi con la Ktm. Correre qui sarà come battersi con il Barcellona: emozionante ed eccitante» e grazie alle sue amicizie importanti aveva anche le potenzialità per entrare nel team ufficiale Factory, ma il calcio poi ha avuto il sopravvento. E



HO UN CARATTERE IMPULSIVO E IL MIO COPILOTA HA DOVUTO FAR DI TUTTO PER CALMARM

ANDRÉ VILLAS-BOAS



così gli anni sono passati e lui ha ripiegato, si fa per dire, sulle quattro ruote ed è venuto a correre questa Dakar insieme ad un amico, un pilota portoghese ben noto al mondo dei

rally raid, Ruben Faria. Quel Faria che a Parigi alla conferenza stampa di presentazione della Dakar aveva dichiarato «Non posso ancora dire con chi correrò alla prossima Dakar, ma di certo sarà una sorpresa per tutti». Abituato a guidare, dapprima in moto e ora cominciando una nuova carriera con l'Utv, Faria ha invece accettato di fare da copilota a Villas-Boas. Niente sponsor sulla loro Toyota, l'allenatore, secondo di Mourinho ad inizio carriera, non ne ha bisogno. Ma solo opere di beneficenza le per quali è ambasciatore a livello internazionale.

Impulsivo e focoso nelle prime tre tappe André è uscito di scena nella quarta, quella ad anello di San Juan de Marcona in Perù che tante vittime ha mietuto. «Ho un carattere impulsivo e mi infiammo velocemente e Ruben Faria ha dovuto tenermi calmo», ma non c'è riuscito sulle dune perché proprio da una di queste è venuta giù troppo pesantemente la Toyota Hi Lux.

Intorno alla 41ª posizione nei primi tre giorni al chilometro 165 della quarta tappa dopo una smusata da una duna Villas-Boas è stato evacuato in elicottero per un forte traumatismo lombare.

I medici al bivacco hanno escluso fratture o traumi gravi ma André Villas-Boas è rientrato a casa dove ha annunciato che si prenderà un mese sabbatico, e di riposo, per decidere del suo futuro. A domanda diretta «Tornerà a correre alla Dakar?» in Toyota Overdrive storcono un po' la bocca. Forse no. ●

UN DEBUTTO MOLTO AGGRESSIVO PER UN RITIRO PREMATURO

Villas-Boas, sotto in gara e, sopra, sorridente prima del via, ha esordito alla Dakar con determinazione ma forse evidenziando fin troppa grinta, dovendosi ben presto ritirare per un botto





Chiavenuto ha conquistato la vittoria nella prima gara dell'Ice Challenge che ha aperto i battenti a Prigelato. Sotto Cobbe, giunto 2° assoluto

MAGNANO

Partenza lanciata

ANDREA CHIAVENUTO METTE LA FIRMA NELLA PRIMA SFIDA DELLA SERIE CON L'OPEL ASTRA PROTO. SECONDO È COBBE

PRIGELATO - È Andrea Chiavenuto il vincitore della gara d'esordio di The Ice Challenge 2018, serie valida come prima prova del Campionato Italiano su Ghiaccio, che ha visto al via ben 31 concorrenti nelle varie categorie. Il pilota preparatore biellese si è imposto in virtù del successo nella prima manche mattutina ed un secondo posto sul filo dei millesimi di se-

CALDANI

condo nelle due successive. Ma il brivido Chiavenuto lo ha sentito scorrere prima della terza manche, quando Aldo Pistono, con cui condivideva l'Opel Astra Proto, è rimasto coinvolto in un incidente di gara, senza conseguenze per i concorrenti, che poteva precludere la partecipazione di Chiavenuto alla batteria finale. Gran lavoro per i meccanici che hanno rimes-

so la vettura in condizioni di gareggiare permettendo a Chiavenuto di conquistare una meritata vittoria, davanti al regolarissimo Luciano Cobbe, Ford Focus WRC e a Sergio Durante, aggressivo e determinato con la Citroën DS 3 Prototipo. L'incidente del bolzanino all'ultima curva dell'ultimo giro, quando era in testa alla batteria, lo esclude dal podio, togliendogli ogni speranza di vittoria cui poteva aspirare grazie al successo nella seconda manche. Fra le due ruote motrici vittoria di Mattia Cola, Volkswagen Golf, che ha approfittato del ritiro di Manuel Villa, Maggiolino Fun Cup, fino a quel momento il più veloce della categoria. Molto spettacolare la gara degli agilissimi e velocissimi kart-cross, con classifica separata, che hanno visto il successo di Armando Bracco, SpeedcarX-treme, che ha avuto ragione di Luca Maspoli, Kamikaz-2, siglando costantemente i tempi più veloci delle batterie.

A chiusura della giornata si è svolto il Master King-Memorial Rosy del Buono, che ha visto la spettacolare partenza sportello contro sportello di sei dei protagonisti della gara per un'elettrizzante sfida in bagarre. Successo di Aldo Pistono, Opel Astra Proto, che riscatta così la delusione della gara di Campionato. Pistono ha resistito all'assalto di Sergio Durante, Citroën DS3. Al tornante successivo un contatto fra Durante e Betti fermava il pilota cuneese lasciando via libera a Durante per la conquista della seconda piazza davanti a Luigi Cortellazzi, Mitsubishi Lancer, che aveva ragione per il terzo gradino del podio di Michele Chiavuzzo, Toyota Yaris.

Sergio Zaffiro





Pneumatici intelligenti con i sensori integrati

I laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano illustrano le tecnologie che consentono di tenere sotto controllo i parametri

Lo pneumatico è uno di quei pochi componenti delle auto moderne che ancora resiste all'inserimento dell'elettronica. Difatti, le gomme devono sopportare un notevole stress, sia di tipo meccanico che termico, e pertanto non sono considerate una sede ottimale per alloggiare dispositivi elettronici molto delicati. Nel corso degli ultimi anni, però, un enorme progresso tecnologico ha dato allo pneumatico un ruolo attivo nel campo della sicurezza e dei sistemi di monitoraggio per applicazioni legate all'automobile grazie proprio a nuovi sistemi elettronici realizzati ad hoc. Una tecnologia molto interessante è stata presentata dalla Pirelli all'ultimo Salone dell'auto di Ginevra e consiste nel separare il sensore, che viene integrato nella ruota, dal software di elaborazione tramite una app utilizzabile sia a bordo vettura che scaricabile sul proprio smartphone. Questo speciale sensore tiene sotto controllo i vari parametri dello pneu-

matico e invia i dati alla piattaforma cloud che li elabora e li rende disponibili ai clienti tramite l'app. Questo sistema, chiamato Pirelli Connesso dalla società che l'ha realizzato, nella prima versione disponibile, è in grado di riconoscere il codice identificativo dello pneumatico, registrandone lo stato di servizio dalla fabbrica a fine vita, e rileva pressione e temperatura delle gomme anche a veicolo fermo, il carico verticale statico, l'usura dello pneumatico e il numero di chilometri percorsi. Tali funzioni sono attive sia quando l'auto è in movimento sia quando è ferma, cosa che non avviene con i sistemi di rilevazione della pressione (TPMS - Tyre Pressure Monitoring Systems) che normalmente sono utilizzati dalle auto odierne. Non solo semplici gomme per le ruote della macchina ma veri e propri pneumatici intelligenti e connessi. Lo scenario, del resto, è ben definito: l'importanza dei dati delle automobili, già oggi molto alta, crescerà ancor di

più in futuro con la progressiva introduzione di veicoli sempre più autonomi. I dati, indispensabili per le auto, la sicurezza e la manutenzione predittiva, saranno la materia prima per servizi sofisticati e ad alto valore aggiunto. Però, "non è tutto oro quel che luccica": rimane l'ostacolo dell'alimentazione. Le coperture intelligenti infatti consumeranno molto di più rispetto ai semplici TPMS. La soluzione potrebbe arrivare dalla rotazione delle gomme durante la marcia, mediante l'applicazione di elementi piezoelettrici (cioè in grado di generare una differenza di potenziale se deformati meccanicamente) direttamente all'interno dello pneumatico. A tal proposito, Goodyear ha presentato un prototipo di gomma con elementi piezoelettrici, la BH03. Insomma, il Cyber-pneumatico è sempre più vicino.

De Donno a tutto campo

IL KARTING E POI LA FORMULA 4. ORA UNA NUOVA SERIE TCR.
IL PRESIDENTE DI WSK FA IL BILANCIO E GUARDA AL FUTURO

di Massimo Costa

C'è un promotore in Italia che si sta facendo sempre più strada nel mondo delle corse. Luca De Donno, presidente della WSK Promotion, è uno dei più apprezzati organizzatori di eventi nel mondo del karting internazionale e da qualche anno si sta distinguendo anche negli autodromi (come dice lui) italiani. Dal 2014 è la WSK Promotion a gestire con Acisport la F.4 Italia e da quest'anno lancerà anche una serie per ruote coperte, il TCR DSG Championship. Poi, per il futuro non mancano progetti a iniziare dal poter concorrere per avere la nuova F.3 Regional sud europea che partirà nel 2019.

- La F.4 Italia sta per compiere il 5° anno di vita. Che stagione avremo nel 2018 in quanto a presenze e numeri, che nel 2017 parevano un po' in flessione?

«Rispetto all'anno scorso c'è più movimento in questo periodo, con piloti che hanno già finalizzato gli accordi con le squadre o stanno per farlo. Avremo anche una

nuova entrata, una squadra spagnola con proprietà svizzera e che sarà di Monisha Kaltenborn, la ex team principal della Sauber F.1. Ha già comprato tre vetture che riceverà in febbraio e parteciperà al campionato italiano. Dovremmo poi avere tutti gli altri team che hanno corso nel 2017 e delle wild card della serie tedesca che faranno qualche apparizione. Mi fa piacere notare come la Cram, che aveva un paio di piloti la scorsa stagione, ab-

bia già annunciato ben 4 debuttanti, un bel segnale. Mentre lo scorso anno abbiamo dovuto aspettare la fine di febbraio per vedere partire il mercato piloti, già in que-



sto inizio di 2018 registriamo accordi ufficializzati e trattative in corso ben avviate. Una bella spinta alla F.4 penso la possa dare la nuova F.3 Regional della Fia che partirà nel 2019 in Europa. Si completerà così una filiera totale della Fia che parte dal kart, passa dalla F.4 e procede con questa nuova categoria salendo poi verso la F.1».

- Cosa ne pensa della F.3 Regional europea, divisa tra nord e sud?

«Ritengo che alla Fia servisse un campionato intermedio che si ponesse tra la F.4 e la F.3 europea attuale, che per molti piloti è molto dispendiosa. C'era un vuoto in uscita dalla F.4 nel percorso Fia, ma ora sarà colmato grazie a una serie che potrà offrire costi più abbordabili e permettere ai piloti di trovare risorse in maniera più tranquilla. Sarà una opportunità anche per i team della F.4 che potranno organizzarsi per essere nella F.3 Regional creando così una loro filiera interna. Magari la Fia cercherà di organizzare i calendari in modo che alcune gare della F.4 e della F.3 Re-

IN F.4 ITALIA
AVREMO ANCHE
UNA NUOVA
SQUADRA MESSA IN
PIEDI DA MONISHA
KALTENBOURN

LUCA DE DONNO



gional siano nel medesimo weekend nella stessa pista, e questo porterà un vantaggio economico per i team che potranno organizzare una trasferta unica per correre in due campionati».

- Come WSK Promotion state cercando di avere la promozione e la organizzazione della F.3 Regional sud Europa?

«Siamo certamente interessati, penso che la Fia rilascerà un 'tender'. Sarebbe bello poter avere una nostra filiera interna. Considerando che siamo presenti nel karting e in F.4, con la F.3 Regional si completerebbe un percorso che ci vedrebbe crescere in prima persona i piloti fin dai primi passi agonistici. Ma occorre aspettare, vedere quel che richiederà la Fia. Ma confermo che da parte nostra l'interesse di promoter c'è».

- Per la F.4 Italia questo sarà il 5° campionato. Siete stati i primi nel mondo a sperimentare la categoria nel 2014. Gli obiettivi sono stati raggiunti, superati o c'è qualcosa che è mancato?

«Sicuramente li abbiamo superati. Ricordiamo quel che si diceva 5 anni fa, non tutti erano convinti che la F.4 potesse attecchire nell'ambiente. A quel tempo c'era la F.Renault molto forte, chapeau al lavoro che hanno fatto e stanno facendo per il motorsport, e per noi la F.4 rappresentava una scommessa, qualcosa di inferiore rispetto al Renault. Abbiamo mandato la nostra offerta alla Federazione e non nascondo che nei nostri casset-

ti proprio l'anno precedente il 2014 avevo un progetto per creare un campionato che avrebbe dovuto chiamarsi F.Junior. Ma appreso della possibilità di far partire la F.4, ho bloccato la nostra iniziativa. Avevamo quindi la volontà di buttarci negli autodromi e siamo partiti non senza qualche punto di domanda: tutto era nuovo, non sapevamo se la macchina avrebbe risposto alle attese, insomma non c'era molto da stare tranquilli. Ma Tatuus ha fatto una monoposto splendida, che fin dai primi km non ha mai dato un problema e questo è stato subito un enorme vantaggio che ha permesso ai team e ai piloti di avvicinarsi alla nuova categoria senza timori. A oggi posso dire che la sfida è stata vinta. Il motorsport è un mondo difficile, non sai mai quel che può accadere l'anno dopo, devi sempre ripensare a tutto, niente è scontato, le variabili sono infinite e bisogna essere sempre pronti a modificare, cambiare, raddrizzare la situazione per andare avanti».

- Come valuta la F.4 in Europa e nel mondo? Non pensa vi siano troppi campionati e che questo comporti una "gara" nel sottrarsi i piloti creando tornei con una decina di iscritti che hanno poco valore?

«Si è vero. Spero che la Fia abbia osservato che avere troppi campionati di F.4 non è interessante per nessuno. In Italia e anche in Germania, abbiamo uno zoccolo duro molto forte, altri fanno molta più fatica. Forse in Europa non ha senso avere

sei campionati, sarebbe meglio averne tre non solo per gli addetti ai lavori, ma per tutti coloro che ne sono coinvolti. Ricordiamo che sono campionati di primo approccio nell'automobilismo ed hanno una cosa molto importante che offrono, i punti per la super licenza. Ecco, non vorrei che per avere questi punti alcuni piloti scegliesse volutamente campionati più deboli e facili. La F.4 ha il compito di insegnare ai piloti di stare in pista, di combattere, di farsi valere e questo può accadere in serie di alto livello. Diciamo che è meglio non aumentare il numero di campionati non solo in Europa, ma anche nel mondo. Per i piloti oggi il mondo è molto piccolo, abbiamo visto che per chi vuole costruire una carriera non è un ostacolo spostarsi da un continente all'altro. Quindi è giusto, per me, che vi sia un numero limitato di campionati e di buona qualità. Renault ha fatto scuola in questo».

- Per non farvi mancare niente, per il 2018 avete lanciato un nuovo campionato per vetture Tcr. Cosa vi ha spinto a lanciarvi in questa iniziativa?

«Ho avuto questa proposta dalla famiglia Altoè, con la quale collaboriamo da tempo come WSK per quanto riguarda le gare karting nella loro pista di Adria, e benché le gare Turismo non rappresentino propriamente il nostro settore, abbiamo voluto provare. Lanciare un progetto inedito è sempre avvincente, ci porta un'aria diversa, mi viene da dire emozionante. Avere in Italia una serie che si pone tra l'endurance e lo sprint con vetture TCR, con un buon montepremi, può essere una bella soluzione per molti piloti. Una opportunità in più anche per i team e per quei giovani che magari non hanno le possibilità economiche, usciti dal karting, di proseguire in formula la loro carriera. Ora il progetto è appena all'inizio, lo abbiamo annunciato a dicembre, quindi siamo molto stretti con i tempi. Però, è importante partire, far vedere che ci siamo con una buona promozione e un campionato ordinato, sperando poi che cresca sempre più nel tempo».

- Poi, avete la vostra storica attività nel mondo del karting...

«È sempre il nostro primo impegno. A breve, nel mese di gennaio, abbiamo le prime prove WSK. Logisticamente abbiamo diviso la stagione con il karting nella prima parte dell'anno, poi le gare della F.4 e TCR, e infine negli ultimi mesi dell'anno, nuovamente le gare WSK karting. Nel 2017 abbiamo concluso il coinvolgimento iridato nel karting e per il momento va bene così. Bisogna sempre guardare quel che si è fatto e ritenere se è conveniente proseguire in certi ambiti. Abbiamo ricevuto tantissimi complimenti per il lavoro svolto e questo mi regala molta soddisfazione». ●

**OLTRE A F.4
E KARTING
QUEST'ANNO
LANCIAMO
ANCHE UNA NUOVA
SERIE TCR**
LUCA DE DONNO



Nel 2018 WSK Promotion sarà impegnata su tre fronti: oltre a karting e F.4 arriverà anche la TCR DSG Championship

Assoluta: 1. Al Faisal-Haupt-Buurman-Piana (Mercedes-Amg Gt3);
 2. Klohs-Kern-Jaminet-Müller (Porsche 991 Gt3 R);
 3. M. Ineichen-R. Ineichen-Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 96-97



Stella da poker

QUARTA VITTORIA PER LA MERCEDES NELLA 24 ORE. A SEGNO LA AMG GT3 DEL TEAM FALCON. TERZA LA LAMBO

di **Dario Lucchese**

Quattro successi su 13 edizioni. Per la Mercedes è poker servito nella 24 Ore di Dubai. A distanza di tre anni, è stato il team Black Falcon a riportare in auge una vettura della stella a tre punte nel classico appuntamento degli Emirati Arabi e lo ha fatto con quattro piloti di differenti nazionalità. Tra questi l'italiano Gabriele Piana, il quale ha diviso il volante con il terzetto che aveva già trionfato con la Amg Gt3 della squadra tedesca nel 2015. In testa ad essi il saudita Abdulaziz al Faisal, alla sua dodicesima partecipazione, che ha completato un ottimo lavoro assieme a Yelmer Buurman e Hubert Haupt, inanellando 606 tornate e relegando a due giri la Porsche 991 Gt3 R della Manthey Racing divisa da Otto Klohs, Kern Larn e i due recenti protagonisti della Mobil 1 Supercup, Mathieu Jaminet ed il campione 2016 Sven Müller, secondo anche lo scorso anno.

Decisiva, per l'equipaggio della Mercedes, è stata soprattutto la parte conclusiva della gara, quando ha potuto prendere quel vantaggio sufficien-

te a amministrare fino in fondo. In tutto questo va evidenziato il terzo posto della Lamborghini Huracán Gt3 del Grasser Racing Team che il factory driver Mirko Bortolotti è riuscito a piazzare in pole. Il trentino, che ha stabilito anche il nuovo record di 1'56"716 (facendo poi segnare il giro più veloce in gara), ha riproposto l'accoppiata vincente della Blancpain Gt Series con Christian Engelhart; assieme a loro Mark e Rolf Ineichen. Alla fine è arrivato un podio prezioso, ma ad influire sul risultato finale sono state ben tre forature. In ogni caso per Bortolotti e Engelhart si è trattato di un inizio di stagione promettente, anche nell'ottica del prossimo impegno di Daytona a fine mese.

Subito dietro un'altra Mercedes, quella della Sps Automotive Performance su cui si sono alternati Lance-David Arnold, Dominik Baumann, Tim Müller e Valentin Pierburg, primi nella classe Am dopo i problemi al cambio che hanno assillato la vettura gemella della Htp Motorsport divisa da Brice Bosi, Indy Dontje, Alexander Hrachowina, Martin Konrad e Bernd Schneider. Problemi anche per la





CON FALCON ANCHE L'ITALIANO PIANA

A sinistra, il podio della 24 Ore di Dubai. Sul gradino più alto è salito il team Falcon con Al Faisal, Haupt, Buurman e l'italiano Gabriele Piana. In basso a sinistra e sotto la Lamborghini Huracan del team Grasser con Engelhart, gli Ineichen e Bortolotti. Sotto, a sinistra, la Porsche seconda classificata con Klohs-Kern-Jaminet-Muller

Porsche della Herberth Motorsport di Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer (vincitori dell'edizione 2017 e per l'occasione affiancati dal giovane Dennis Olsen), rimasta senza servosterzo e alla fine decima assoluta. Positivo invece il debutto di Alessio Rovera.

Il campione in carica della Carrera Cup Italia, alla sua prima vera esperienza in una "long endurance", ha infatti condotto in sesta posizione la sperimentale Porsche 991 Cup Mr II del rientrante Tsunami Rt che ha diviso con il francese Côme Ledogar (a sua volta nel 2016 vincitore del monomarca tricolore riservato alle vetture della Casa di Stoccarda) e gli ucraini Andrii Kruglyk e Oleksandr Gaidai, centrando anche il successo nella classe SpX. Nella "top 10" anche la Audi della Bwt Mücke Motorsport di Feller-Jöns-Ortmann-Weishaupt-Winkelhock e quella del team Ms7 by Wrt di Al Saud-Mies-Dries Vanthoor-Vergers, rispettivamente quinta e settima, e la Chevrolet Corvette C6-Zr1 di Abresch-Luc Braams-Huisman-Hutchison-van t'Hoff, che ha concluso in ottava posizione. ●

LA SERIE SBARCHERÀ IN RIVA AL SANTERNO CON LA 12 ORE

A maggio c'è Imola

La gara di Dubai ha inaugurato il calendario della 24H Gt Series, che a maggio approderà in Italia in occasione della 12 Ore di Imola. La tappa del Santerno (quarto degli otto appuntamenti), come quella degli Emirati Arabi sarà valevole anche per la 24H Tcr Series, condividendone lo schieramento. Una "formula" che ha portato ad avere in pista la scorsa settimana un totale di 89 vetture. Negli Emirati, a imporsi nel raggruppamento riservato alle vetture Turismo è stata la Volkswagen Golf GTi Tcr del team Liqui Moly divisa da Luca Engstler, Benjamin Leuchter, Florian Thoma ed il campione di categoria Jean-Karl Vernay. Due giri dietro ha concluso la Seat Leon di Buri-Kangas-Laaksonen-Meijer, con la Audi Rs3 Lms di Bock, Bonk, Piepmeyer Max e Reinard Partl subito dietro. Tra i vincitori delle altre classi figura l'equipaggio della Phoenix Racing composto da Philip Ellis, Joonas Lappalainen, Gosia Rdest e John-Louis Jasper, che hanno portato al successo una Audi R8 Lms nella Gt4. Nella rinnovata classe 991 ad andare a segno è stata la Porsche della Fach Auto Tech con Julien Andlauer, Matt Campbell, Thomas Preining e Jens Richter.





L'INGREDIENTE PRINCIPALE DI OGNI TUO PIATTO.

CON COTTO E MANGIATO MAGAZINE LA CUCINA È FACILE, VELOCE E DI QUALITÀ.

Scopri ogni mese un nuovo modo di cucinare che renderà il tempo passato ai fornelli più piacevole e quello in tavola più gustoso.

Cotto e Mangiato magazine ti aspetta in edicola.



la cucina facile, veloce e di qualità



AUTO SPRINT

FELIX VINCE
ANCHE IN
MAROCCO
E VOLA IN
TESTA ALLA
FORMULA E



MARRAKECH

Rosenqvist salto in alto

Se son Rosenq

CON UNO STREPITOSO SORPASSO SU BUEMI, FELIX CONQUISTA LA SECONDA VITTORIA DELLA STAGIONE E BALZA IN TESTA AL CAMPIONATO. ADESSO LO SVEDESE DI MAHINDRA È LANCIATISSIMO

Fulvio Cavicchi



vist...



Marocco Felix

Si è consumata la vendetta di Rosenqvist a Marrakech dopo la seconda piazza dello scorso anno, stavolta lo svedese è andato a segno



Recita a parti invertite nella seconda edizione del Marrakech ePrix, con Felix Rosenqvist che va a riprendersi la vittoria che gli era sfuggita l'edizione passata, sempre a Marrakech, per opera di Sébastien Buemi nel finale. Ma soprattutto ora il giovane svedese è leader nella classifica di campionato, ad ennesima dimostrazione delle sue qualità. Felix sta sempre più mettendo in mostra le sue capacità di guida e la sua grande ecletticità, capace di saltare in macchina ed andare sempre forte sia che si tratti di monoposto, prototipi o Gt. Ma soprattutto il pilota, gestito dall'ex F.1 Stefan Johansson, è davvero in macchina ogni weekend, cosa che gli permette di essere sempre allenatissimo e capace di adattarsi subito ad ogni tracciato e condizione, cosa che nei cittadini di Formula E

è incredibilmente importante visto il poco tempo a disposizione per apprendere la pista.

Il Marrakech ePrix ha comunque visto l'attesa "rinascita" di Sébastien Buemi, tornato a lottare nella posizione che compete ad un pilota che è arrivato ben 17 volte a podio in Formula E e dodici sono state vittorie. «Abbiamo avuto qualche problema

minimo sull'auto poco prima di andare in griglia, per cui sono stato costretto a schierarmi con l'altra, che non era settata per l'aiuto dei tifosi. Purtroppo mi è venuto in mente dopo ed ho perso il ritmo. È ovvio che avrei dovuto chiudere meglio la porta» questa la "confessione" del campione di Stagione 2 e vicecampione di Stagione 3, che infatti aveva vinto il FanBoost per la gara ed avrebbe potuto utilizzarlo per difendersi. Non contento nemmeno Sam Bird, che dopo

la vittoria nella prima gara della stagione sperava di potersi ripetere in Marocco. Il britannico è scattato in prima fila e stava facendosi sotto al leader Buemi, poi di colpo ha subito un facile sorpasso da Rosenqvist e ha perso il contatto. Per

”

Abbiamo avuto qualche problema all'auto prima di schierarci

Sebastien Buemi





Buemi 2° e deluso

La delusione sul volto di Buemi scattato davanti a tutti, sotto, ma poi infilato nelle battute finali da Rosenqvist che ha mandato in visibilio il team Mahindra

GETTY IMAGES



lui ci sono stati problemi al cambio, ma dopo aver sostituito l'auto è tornato al suo ottimo passo e pian piano si è riportato alle spalle dei primi, concludendo a podio a cinque secondi dal vincitore. Ora il pilota della Ferrari nel Mondiale Endurance è comunque secondo nei punti ad appena quattro da Rosenqvist. Le stesse posizioni che nella classifica per squadre stanno occupando i loro rispettivi team, cioè Mahindra e Ds Virgin Racing. Parlando di formazioni, a parte la rinascita Renault è da notare la sequela di problemi che continuano a rallentare l'Audi. Daniel Abt, dopo aver perso il successo nella gara 2 di Hong Kong per squalifica per un errore del team, non è stato ugualmente efficace a Marrakech, chiudendo la giornata decimo solo grazie alle penalità agli avversari. Ma soprattutto colpisce vedere il campione in carica Lucas di Grassi ancora fermo a 0 punti dopo tre partenze, fermato questa volta probabilmente dall'inverter che già si era fatto sentire in qualifica. Però, a dimostrazione che la Casa di Ingolstadt può lottare anche questa stagione per la vittoria, quando il problema lo ha tolto di gara nel settimo giro il brasiliano era quarto in lotta con Piquet.

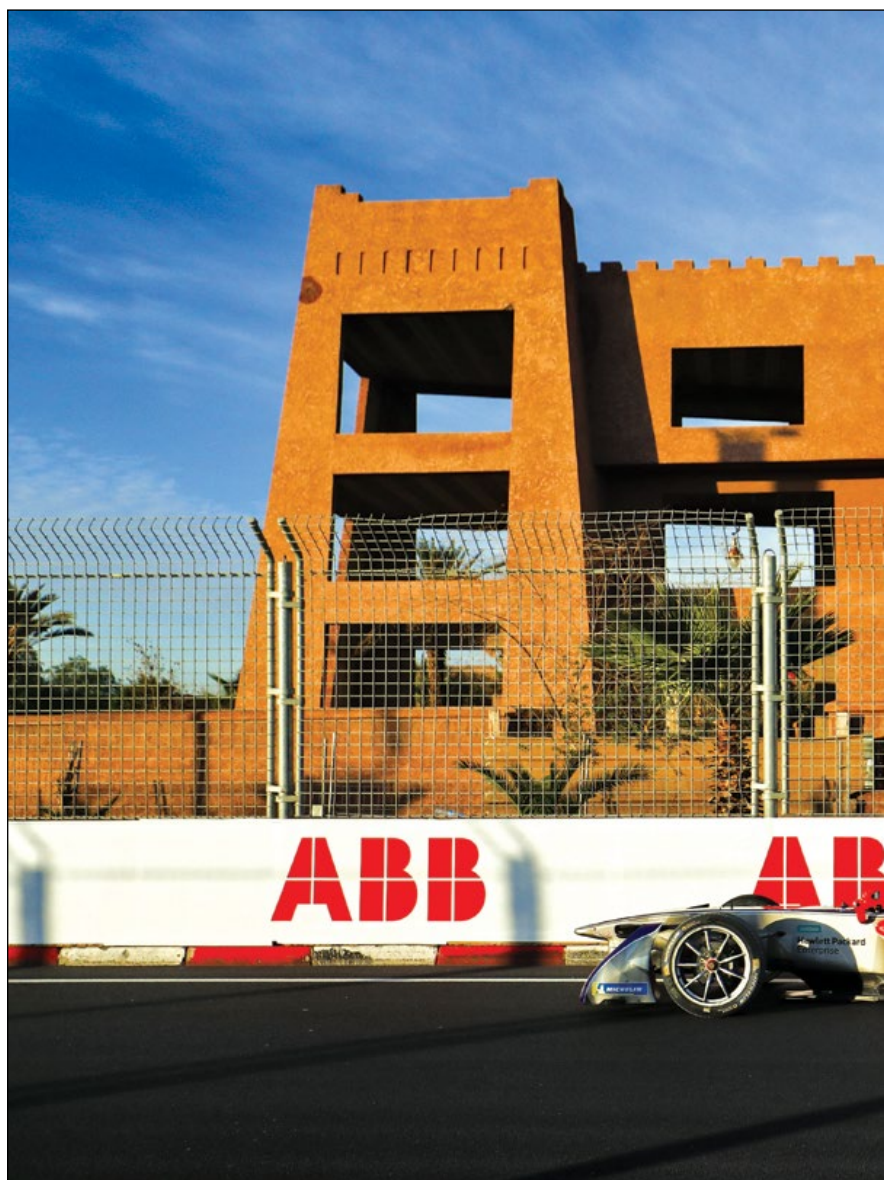
E proprio il campione di Stagione 1 è evidentemente la ragione del grande salto avanti compiuto dalla Jaguar che lo scorso anno lottava per raggiungere la zona punti, mentre adesso è la prima formazione alle spalle di quelle leader, come confermato dalla trasferta in Africa.

Grande sorpresa il debutto di José María López. Non per la presenza, annunciata due settimane fa, bensì per le straordinarie prestazioni. Infatti il tre volte campione del mondo turismo è salito sulla Dragon lasciata libera da Neel Jani ed ha riportato in alto la formazione di Jay Penske. In Cina già entrare in zona punti pareva una impresa disperata, invece l'argentino lo scorso weekend è passato sotto la bandiera a scacchi addirittura in sesta posizione finale, davanti alla Mahindra di Heidfeld ed alla Ds di Alex Lynn!

Ottima prova anche per il debuttante Edoardo Mortara che, dopo il grande weekend di Hong Kong dove è arrivato ad un passo dalla vittoria, è stato arretrante anche a Marrakech, pur se la classifica finale non lo evidenzia.

Lo svizzero, che in Dtm correva con licenza italiana, è scattato in fondo alla griglia di partenza per noie tecniche avute sia in prove libere che in qualifica, ma in gara ha messo in scena una grande rimonta che lo aveva portato fino alla nona posizione, in lotta con i due che lo precedevano. Purtroppo a due passaggi dal termine ha avuto un contatto con il compagno di squadra Maro Engel e col tedesco della Mahindra, Nick Heidfeld. Decisamente meno positiva l'esperienza marocchina per Luca Filippi. L'italiano della Nio ha spiegato: «La gara è stata compromessa da un contatto al primo giro, da lì in poi la mia macchina era fortemente danneggiata. Quindi il mio passo era lento e siamo stati costretti ad anticipare il pit». Un altro incidente dopo il congelamento di posizioni durante il suo secondo stint ha poi reso la corsa di Luca ancora più difficile.

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES





GETTY IMAGES



CLASSIFICHE

GARA UNICA

1. Felix Rosenqvist (Mahindra Racing) 33 giri in 48'04"751, alla media di 122,4 km/h; 2. Sébastien Buemi (Renault e.dams) a 0"945; 3. Sam Bird (Ds Virgin Racing) a 5"762; 4. Nelson Piquet Jr. (Jaguar Racing) a 6"554; 5. Jean-Éric Vergne (Techeetah) a 12"238; 6. José María López (Dragon Racing) a 16"491; 7. Nick Heidfeld (Mahindra Racing) a 28"381; 8. Tom Blomqvist (Andretti Autosport) a 32"380; 9. Alex Lynn (Ds Virgin Racing) a 33"520; 10. Daniel Abt (Audi Sport Team ABT) a 40"951; 11. Mitch Evans (Jaguar Racing) a 46"278; 12. Maro Engel (Venturi) a 46"915; 13. Nicolas Prost (Renault e.dams) a 33"099; 14. António Félix Da Costa (Andretti Autosport) a 1'01"116; 15. Jérôme D'Ambrosio (Dragon Racing) a 1'13"805; 16. Luca Filippi (NIO Formula E Team) a 1 giro; 17. Edoardo Mortara (Venturi) a 3 giri.

Giro più veloce: il 32° di Nelson Piquet Jr. (Jaguar Racing) in 1'22"832, alla media di 129,124 km/h.

La classifica Piloti: 1. Felix Rosenqvist 54; 2. Sam Bird 50; 3. Jean-Éric Vergne 43; 4. Nelson Piquet Jr. 25; 5. Edoardo Mortara 24; 6. Sébastien Buemi 22; 7. Nick Heidfeld 21; 8. Mitch Evans 15; 9. Daniel Abt 12; 10. António Félix Da Costa, Oliver Turvey, José María López ed Alex Lynn 8; 15. Maro Engel e Nicolas Prost 6; 16. Tom Blomqvist 4; 17. Luca Filippi 1.

La classifica Squadre: 1. Mahindra Racing 75; 2. Ds Virgin Racing 57; 3. Techeetah 43; 4. Jaguar Racing 40; 5. Venturi Formula E Team e Renault e.dams 30; 7. Andretti Formula E ed Audi Sport ABT Schaeffler 12; 9. NIO Formula E Team 9; 10. Dragon Racing 8.

Bird sul 3° gradino del podio

A sinistra Sam Bird che ha chiuso sul terzo gradino del podio. Sotto a sinistra il rientrante Lopez 6° davanti al compagno di squadra Heidfeld in azione sotto





GETTY IMAGES

Filippi in tilt dopo 4 curve

LUCA SUBITO IN CRISI: «QUALCUNO MI HA URTATO DA DIETRO CONDIZIONANDO TUTTA LA MIA GARA»

Lil terzo round del campionato 2017-2018 dell'elettro-show è stato davvero amaro per Luca Filippi, sceso in pista nel secondo gruppo della Superpole ed autore di una qualifica tutto sommato positiva (11° con il tempo di 1'20"804) a poco più di un decimo dal compagno di squadra britannico Oliver Turvey. Per il team NIO la vita è stata abbastanza complicata nei primi round stagionali e, Marrakesh, non ha fatto eccezione. I problemi per Luca sono iniziati sin dalle prove libere, in particolare nelle FP2, come dichiarato da lui stesso: «*Purtroppo un inconveniente tecnico ci ha fatto perdere molto tempo e non sono riuscito a fare il numero di giri che avremmo voluto. Nelle prove libere il nostro giro è stato compromesso dal traffico. Nelle FP abbiamo solamente due giri a disposizione con i 200 Kwh e, essendo stato il nostro giro compromesso, il mio tempo decisivo è stato effettuato con i 180 Kwh, dunque più lento.*

Nell'EPrix del Marocco, per il pilota piemontese, tutto è andato storto sin da subito, con un contat-

Alessandro Bucci

”

La mia vettura è rimasta danneggiata sin dal primo stint

Luca Filippi

to rimediato nelle prime fasi di gara in circostanze non ancora del tutto chiarite. Filippi ha cercato di fare chiarezza sull'accaduto: «*Sabato sera sono stato a colloquio con la FIA, ma purtroppo l'incidente non è stato neppure messo sotto investigazione perché, nel tratto in cui è avvenuto, non erano presenti telecamere. Domenica erano presenti in pista diversi piloti per i test dei rookie e so che sono state condotte investigazioni per trovare immagini e cercare di fare chiarezza in occasione della prossima gara.*

L'incidente, che ha causato il danneggiamento della sospensione anteriore destra sulla vettura di Luca, ha di fatto compromesso la gara dell'italiano, scivolato nelle retrovie a causa soprattutto dell'in-lap molto lento dovuto ai danni ingenti riportati sulla vettura. «*Sfortunatamente, la mia gara si è decisa dopo quattro curve praticamente - ha commentato uno sconsolato Filippi, analizzando le fasi dell'EPrix di Marrakech - La mia partenza, obiettivamente, è stata buona e ho guadagnato un paio di posizioni. Sentivo delle sen-*

Luca chiude nelle retrovie

È finita al 16esimo posto la terza gara di Filippi in Formula E, dopo essere stato tamponato nel corso del primo giro



sazioni positive sia per quanto riguarda la vettura che per quanto concerne il suo bilanciamento. Poi qualcuno, da dietro, mi ha urtato violentemente colpendo la ruota sinistra e la mia vettura è rimasta danneggiata sin dal primo stint. Questo, naturalmente, mi ha fatto perdere un mucchio di tempo e ci ha costretto a cambiare strategia. Tutto ciò ci condizionato pesantemente il resto della nostra corsa».

A fare eco alle parole dell'ex pilota Indycar il team principal NIO Gérry Hughes: «Dobbiamo senz'altro analizzare con cura tutto ciò che è andato storto. Anche la qualifica per noi è stata difficile, con entrambi i piloti non particolarmente fortunati. Turvey, ad esempio, è stato penalizzato dall'uscita della bandiera rossa, essendo così costretto a ripetere il suo tentativo. Luca (Filippi ndr) ha disputato una sessione di qualifica molto solida, soprattutto se consideriamo dov'era nelle libere». Hughes ha chiosato il suo intervento rimarcando le difficoltà incontrate dal team NIO nell'EPrix del Marocco: «La gara ci ha riservato molti incon-

”

La F.E
è una serie
dove
ogni
tanto
si esagera
un po'

Luca Filippi

venienti, con Oliver (Turvey ndr) costretto al ritiro dopo un eccellente primo stint. Se consideriamo che è partito dalla pit lane e che, essenzialmente, è stato costretto a recuperare dal fondo, ha compiuto un progresso superbo dimostrando un passo davvero competitivo. Luca (Filippi ndr) è stato penalizzato da un contatto con un'altra vettura. Abbiamo deciso di farlo rientrare subito in pit-lane, ma l'uscita concomitante delle bandiere gialle ha complicato il tutto».

Luca, infine, ha espresso un parere critico sulla gestione dei contatti di gara in Formula E: «È una serie molto spettacolare e interessante, ma ogni tanto si esagera un po'. Talvolta sembra che siamo dei ragazzini di 30 anni (considerando l'età media dei piloti iscritti, ma ragazzini non siamo più) che vanno a fare le gare di go-kart e questo non è accettabile. I piloti più esperti potrebbero essere un po' più coscientosi». A Santiago, prossima tappa del campionato di Formula E in programma il 3 febbraio 2018, Filippi potrà cercare il riscatto su una pista che sarà nuova per tutti.

Mortara, gira tutto storto

«QUANDO PARTI DAL FONDO È SEMPRE MOLTO DIFFICILE TENERSI LONTANO DAI GUAI». UN WEEK END COMPLICATO PER EDO CHE MANDA KO ANCHE FILIPPI

Alessandro Bucci



Diciassettesimo sotto alla bandiera a scacchi

17° posto sotto la bandiera a scacchi con tre giri di distacco dalla vetta.

A Marrakech, Mortara è rimasto intrappolato nei bassifondi della classifica. L'italiano di Ginevra è ora 5° in campionato



Dopo il beffardo finale di gara 2 ad Hong Kong, dove Edoardo Mortara ha visto sfumare la vittoria a causa di un errore non da lui (come ammesso anche dal driver di Ginevra) all'interno di un ottimo weekend, a Marrakech tutto ha girato storto sin da subito per il veterano del Dtm. Scuderia Venturi è andata incontro a problemi tecnici già dal primo turno di prove libere, con Mortara rimasto bloccato sul tracciato per ben due volte. Meglio è andata nelle FP2, dove Edo, nonostante un piccolo contatto contro le barriere di protezione, ha concluso la sessione in dodicesima piazza precedendo di cinque posizioni il compagno Maro Engel (anch'egli vittima di diversi problemi tecnici sulla sua Venturi). Solamente quattro, invece, i giri completati nella Superpole da Mortara, con il pilota Venturi ancora martoriato da inconvenienti di natura tecnica, sebbene differenti rispetto a quelli incontrati nelle fasi iniziali delle prove. In gara, Edo, partito dal fondo dello schieramento, ha recuperato di gran carriera incappando tuttavia in qualche autoscontro, in particolare con il connazionale Luca Filippi (col quale Mortara ha fatto letteralmente a ruotate) e con il tedesco della Mahindra Nick Heidfeld. Diciassettesimo al calare della bandiera a scacchi, con tre giri di ritardo dalla vetta, Edo ha espresso il suo disappunto ad Autosprint analizzando l'EPrix di Marrakech: «Quando parti dal fondo è sempre molto difficile tenersi lontano dai guai. Mi dispiace soprattutto per il contatto con Luca Filippi, ci siamo urtati al tornantino. Gli altri incidenti sono stati frutto soprattutto della sfortuna. Mi sono ritrovato in più di un'occasione coinvolto in contatti causati da piloti che erano in lotta tra loro. Un aspetto non proprio facile da gestire è stato affrontare la parte di gara in modalità recupero energetico, in modo da poter attaccare maggiormente nel finale».

”

Mi dispiace soprattutto per il contatto con Filippi al tornantino

Edoardo Mortara

Il trentunenne svizzero naturalizzato italiano ha infine sottolineato il peso che i duelli serrati hanno avuto nell'economia della sua corsa: «Ritrovarmi in mezzo agli incidenti ha sicuramente rallentato la mia rimonta. Prima di commentare gli incidenti scendendo maggiormente nei particolari, tuttavia, vorrei rivedere con la giusta calma le immagini. È davvero un peccato, perché senza certi inconvenienti avremmo potuto finire in zona punti dando seguito, in qualche modo, ai risultati ottenuti ad Hong Kong». Riguardo ai numerosi duelli accesi che si verificano con regolarità in Formula E, Mortara ha detto la sua senza peli sulla lingua: «Penso che sia un aspetto positivo per lo spettacolo, vedo che ai fan piace davvero molto. Certo, a volte si verificano delle situazioni un po' al limite, ma in fondo va bene così». Attualmente quinto in campionato con 24 punti, Mortara lamenta un distacco di 30 punti dal leader Felix Rosenqvist, ma il pilota ginevrino è fiducioso di poter recuperare nei prossimi appuntamenti in calendario, a partire dall'EPrix di Santiago: «Sulla pista cilena saremo tutti debuttanti e questo ci aiuterà. Ad Hong Kong e Marrakech molti piloti avevano già corso lì l'anno scorso e quindi questi erano un po' avvantaggiati rispetto a me. A Santiago partiremo tutti dalla stessa base e spero che il lavoro che abbiamo fatto ci renderà più competitivi rispetto a Marrakech. Il team sta producendo degli sforzi davvero rimarcabili».

Debuttanti scatenati

NICO MULLER STAMPA UN TEMPO MONSTRE CON L'AUDI. OK ANCHE FITTIPALDI. ECCO COM'È ANDATA A GIOVINAZZI E CALDARELLI



Di certo non si può dire che il debutto di Nico Müller alla guida di una vettura di Formula E non si sia fatto notare! Il tedesco, già attivo con i colori Audi nel Dtm, ha sfoderato una prestazione "monstre", sia paragonata a quella degli altri al via nella giornata di test collettivi solo per piloti che non hanno mai corso in Formula E, che soprattutto rispetto ai grandi nomi al via il giorno prima nella gara corsa sul Circuit Moulay El Hassan. Di certo ha potuto usufruire di una vettura già ben assettata e di sicuro valore come l'Audi campione in carica dell'ABB Formula E, e soprattutto ha potuto guidare su una pista più gommata - cosa fondamentale su un cittadino - ma questa spiegazione non può di certo bastare per spiegare il record del circuito fatto da una persona che ancora non aveva mai provato prima una monoposto elettrica e che non aveva mai girato sul tracciato marocchino. Müller era al via con la Audi e-tron FE04 che di solito è guidata da Daniel Abt, ed ha ottenuto un tempo di 1'19"651, di 7 decimi più veloce rispet-

Fulvio Cavicchi

”

*La F.E
è molto
diversa da
quello che
ho guidato
finora ma è
divertente*

Antonio Giovinazzi

to alla pole position di Sébastien Buemi di sabato e di un decimo meglio del giro più veloce mai realizzato sulla pista di Marrakesh.

Il tempo di Müller è stato fissato nella sessione pomeridiana, che si è rivelata molto più veloce e calda, ma è venuto dopo che il programma della squadra della Casa degli anelli è stato ritardato a causa delle ricerche sul problema avuto dalla vettura di Lucas Di Grassi nell'ePrix.

Gli ultimi venti minuti della sessione pomeridiana hanno visto inizialmente la Dragon guidata da Maximilian Günther piazzarsi al comando. Ma il vincitore di diverse gare nell'Europeo di F3 2017 è stato sorpassato nel finale dal figlio d'arte Pietro Fittipaldi, campione dell'ultima stagione di sempre della Formula V8 3,5 ed alla guida della Jaguar del suo amico e connazionale Nelson Piquet Jr. Però a otto minuti dal termine delle tre ore è arrivato il "tempone" di Müller, che ha permesso al tedesco di arrampicarsi con agilità in cima alla classifica.





Il giorno delle prime volte

La prima presa di contatto di Giovinazzi con la F.E si è chiusa con un 5° posto al mattino e un 7° al pomeriggio. Sotto, tutti i rookie schierati e nell'altra pagina, Caldarelli





Quarto tempo per l'altra Jaguar, guidata Paul di Resta, che è rimasta staccata di appena un decimo da Günther, a dimostrazione di come siano tutti vicini dalla seconda alla nona posizione finale. L'ex pilota di Formula Uno ha svelato che il suo primo test con una vettura di Formula E ha dissipato alcune delle paure che gli altri piloti gli avevano messo riguardo alla serie. «Mi è piaciuto molto più di quanto la gente mi avesse portato a credere, confrontato con quello che ho guidato in passato. Mi è piaciuto quello che ho visto, mi è piaciuto quello che ho provato. Sono decisamente molto aperto a questa possibilità e mi divertirei a gareggiarci».

James Rossiter ha conquistato il quinto posto per la Techeetah, con lui e Frédéric Makowiecki che hanno impegnato la giornata completando le miglia di prova necessarie per la squadra cinese, e difatti sono una delle coppie che ha sommato il maggior numero di giri per una singola squadra. Come spiegato dal Team Principal Mark Preston i due erano stati scelti per la loro esperienza in fatto gomme, con ad esempio Rossiter che corre nel Super Gt giapponese, uno dei pochi campionati rimasti dove non vi è obbligo di marca degli pneumatici e quindi si lavora anche in questo ambito.

Solo la e.dams è riuscita a fare meglio dei 137 giri della formazione cinese, sommando addirittura 159 passaggi con il thailandese attivo in Formula 2 Alexander Albon ed il vincitore del campiona-



La F.E mi è piaciuto molto di più di quanto la gente mi avesse portato a credere

Paul di Resta

giapponese di Formula 3 Mitsunori Takaboshi, entrambi piloti interessanti per il marchio Nissan che sostituirà Renault il prossimo anno.

Daniel Juncadella ha fatto la sua seconda apparizione con il team Mahindra ed ha ottenuto il sesto miglior tempo, davanti al tanto atteso Antonio Giovinazzi. Il pilota Ferrari era al via con la Ds, una delle squadre top del campionato, al momento seconda sia nella classifica piloti con Sam Bird che in quella team dietro alla Mahindra. «Decisamente l'accelerazione è notevole - ha detto Giovinazzi - È molto diversa da quello che ho guidato fino ad ora. La frenata non è come una macchina di Formula Uno, hai meno grip, meno velocità, quindi è completamente diverso. Ma è stata divertente da guidare». Era presente a Marrakech anche il suo manager, Enrico Zanarini, che in passato ha gestito nomi come Giancarlo Fisichella ed Eddie Irvine: «Questo è ora un bel campionato, e sta diventando attraente per i piloti. Per questo oggi vediamo questa qualità nell'elenco iscritti».

La sessione mattutina è stata di circa due secondi più lenta, ed ha soprattutto visto due bandiere rosse, una delle quali per l'incidente che ha visto coinvolto l'altro nostro portacolori Andrea Caldarelli. Riparata la vettura dal team Dragon Dragon normalmente guidata da Jérôme d'Ambrosio, il pilota abruzzese ha ottenuto l'undicesimo tempo, a soli 24 millesimi di secondo dalla Venturi di Gary Paffett.



Muller rivelazione

A sinistra, Muller autentica rivelazione dei rookie test: ha fatto segnare un tempo di 7 decimi più veloce rispetto alla pole fatta segnare da Buemi al sabato. Sopra, Fittipaldi che ha fatto segnare il 2° tempo e sotto, di Resta



TUTTI I TEMPI DEI DEBUTTANTI

ROOKIE TEST - MATTINO					
	PILOTA	TEAM	GIRI	TEMPO	GAP
1.	Paul di Resta	Jaguar	21	1'22"343	
2.	James Rossiter	Techeetah	36	1'22"433	+ 0"090
3.	Joel Eriksson	Ds Virgin	19	1'22"551	+0"208
4.	Maximilian Günther	Dragon	16	1'22"599	+0"256
5.	Antonio Giovinazzi	Ds Virgin	19	1'22"782	+0"439
6.	Pietro Fittipaldi	Jaguar	26	1'22"791	+0"448
7.	Alexander Albon	Renault	28	1'22"834	+0"491
8.	Daniel Juncadella	Mahindra	34	1'22"985	+0"642
9.	Bruno Spengler	Andretti	36	1'22"987	+0"644
10.	Mitsunori Takaboshi	Renault	33	1'23"052	+0"709
11.	Harry Tincknell	Nio	15	1'23"076	+0"733
12.	Frédéric Makowiecki	Techeetah	32	1'23"112	+0"769
13.	Nico Müller	Audi Abt	46	1'23"136	+0"793
14.	Colton Herta	Andretti	40	1'23"355	+1"012
15.	Andrea Calderelli	Dragon	14	1'23"492	+1"149
16.	Sam Dejonghe	Mahindra	24	1'23"580	+1"237
17.	Gary Paffett	Venturi	33	1'24"216	+1"873
18.	Alexander Imperatori	Nio	9	1'24"581	+2"238
19.	Michael Benyahia	Venturi	33	1'25"202	+2"859
20.	Nick de Vries	Audi Abt	2	-	-
ROOKIE TEST - POMERIGGIO					
1.	Nico Müller	Audi Abt	52	1'19"651	
2.	Pietro Fittipaldi	Jaguar	34	1'20"597	+0"946
3.	Maximilian Günther	Dragon	37	1'20"657	+1"006
4.	Paul di Resta	Jaguar	40	1'20"774	+1"123
5.	James Rossiter	Techeetah	33	1'20"794	+1"143
6.	Daniel Juncadella	Mahindra	30	1'20"874	+1"223
7.	Antonio Giovinazzi	Da Virgin	32	1'20"876	+1"225
8.	Joel Eriksson	Da Virgin	33	1'20"971	+1"320
9.	Nick de Vries	Audi Abt	15	1'21"108	+1"457
10.	Gary Paffett	Venturi	25	1'21"351	+1"700
11.	Andrea Caldarelli	Dragon	39	1'21"375	+1"724
12.	Sam Dejonghe	Mahindra	38	1'21"884	+2"233
13.	Alexander Albon	Renault	51	1'22"027	+2"376
14.	Frédéric Makowiecki	Techeetah	34	1'22"219	+2"568
15.	Alexandre Imperatori	Nio	34	1'22"500	+2"849
16.	Colton Herta	Andretti	34	1'22"674	+3"022
17.	Harry Tincknell	Nio	53	1'23"791	+4"140
18.	Michael Benyahia	Venturi	20	1'23"975	+4"324
19.	Bruno Spengler	Andretti	27	1'24"127	+4"476
20.	Mitsunori Takaboshi	Renault	47	1'24"179	+4"528

ABB nuovo title sponsor

LA SERIE SI ACCORDA COL **COLOSSO SVIZZERO** DI INGEGNERIA ELETTRICA

Giunta alla sua quarta stagione, la F.E ha finalmente trovato un title sponsor. Si tratta del colosso ABB, azienda multinazionale di ingegneria con sede a Zurigo specializzata nell'ingegneria elettrica, nella robotica e nella costruzione di prodotti e di sistemi di alta qualità, operante a livello internazionale in oltre 100 Paesi. Alejandro Agag ha spiegato: «Si tratta di un giorno storico che unifica i valori della mobilità sostenibile. È la prima volta che un campionato FIA riservato alle vetture elettriche possiede un title sponsor. È un onore per noi accogliere come partner principale ABB con la sua storia e la sua esperienza nel campo dell'elettrificazione e della tecnologia digitale. Entrambe le aziende puntano a spostare il più in alto possibile i limiti». Importanti le parole spese dal Presidente Fia Jean Todt, decisamente entusiasta per l'ingresso di un title sponsor dinanzi al marchio della categoria 'full-electric': «Nonostante la Formula E sia ancora acerba, l'accordo siglato con ABB è un segnale forte per l'attrattività del campionato che contribuirà a una maggiore espansione della FE».



Batterie McLaren

SI È AGGIUDICATA L'APPALTO PER LA FORNITURA DALLA PROSSIMA STAGIONE DELLA SERIE

Dalla prossima stagione, le batterie per il campionato saranno realizzate dalla McLaren Applied Technologies, vincitrice dell'ultimo bando indetto per rilevare l'attuale fornitore Williams Advanced Engineering. Il futuro ingresso nella F.E dei colossi dell'automobilismo ha portato i vertici della categoria a stabilire un abbassamento dei costi delle vetture (un team non potrà spendere più di 817300 euro per la realizzazione di una macchina), stabilendo anche una nuova deadline per i contratti stipulati dai fornitori indipendenti e i costruttori di F.E per l'utilizzo delle power-train. Le monoposto quindi saranno acquistate dai team e non più impiegate attraverso la formula del leasing.

Dietrofront della Fia

La FIA ha scelto di accontentare le richieste dei team facendo dietrofront in merito alla cancellazione del tempo minimo di entrata ed uscita dal pit stop al momento del cambio vettura, previsto dal secondo round stagionale. I vertici delle scuderie si sono lamentati in particolar modo dell'assenza di preavviso in merito ad un cambiamento così importante, ottenendo che il provvedimento venga posticipato in occasione dell'E-prix di Santiago del Cile. Saranno 45 i secondi a disposizione per i team ed i piloti per procedere al cambio vettura, permettendo così alle parti coinvolte di non incorrere in errori gravi dovuti all'eccessiva foga, non avendo potuto, i team, riorganizzare le proprie procedure in un lasso di tempo troppo breve. Ricordiamo che, il tempo minimo di pit-stop nelle delicate fasi di passaggio da una vettura all'altra, è una delle regole storiche della categoria, essendo presente sin dalla stagione d'esordio 2014-2015.

Michelin da trofeo

Michelin gommerà tutte le 20 vetture iscritte al primo campionato internazionale produzione elettrico. James Barclay, ha ufficializzato la partnership della serie (attualmente basata sul modello ideato dalla Jaguar Racnig) con Michelin, confermando che, l'I-Pace eTrophy, accompagnerà le tappe della Formula E. «Siamo molto contenti all'idea di avere un collaboratore di così alto calibro che ci aiuterà a rendere la categoria di successo - ha dichiarato un entusiasta Barclay, scendendo maggiormente nei par-

ticolari - Dal momento in cui è stata confermata la prima scuderia iscritta nel novembre 2017 (Jaguar Racing ndr), l'interesse nei nostri confronti è stato continuo; ci aspettiamo di presentare nuovi partner e nuove scuderie prossimamente». Stando alle ultime indiscrezioni emerse dal mondo Jaguar, le auto che vedremo in pista si baseranno sul concept del primo veicolo elettrico della Casa inglese che, a partire dal 2020, affiancherà alla normale offerta dei suoi Land Rover la versione "green".



Massa apre a un futuro in Formula E

Felipe Massa, fresco di ritiro (questa volta per davvero) dalla F.1, ha dichiarato ai microfoni di Autosport che, qualora si presentasse un'opportunità concreta in futuro, non escluderebbe il suo ingresso nell'elettroracing. Il paulista, incuriosito dalla Formula E come tanti altri suoi colleghi non più ragazzini, ha comunque tenuto a precisare che non sarebbe suo interesse rilevare un sedile appartenente già ad un pilota titolare. «Nell'eventualità di un mio debutto nella Formula E, dovrei certamente effettuare una preparazione adeguata» ha chiosato Felipinho, attualmente alla ricerca di un campionato nel quale poter competere ad alti livelli lottando per la vittoria finale.

Qualifiche apportate le modifiche

In seguito alle modifiche apportate ad Hong Kong, sede della prima tappa stagionale di Formula E 2017-2018, i Gruppi di qualifica formati da cinque piloti ciascuno sono stati stabiliti prendendo a riferimento la classifica complessiva del Campionato FIA di Formula E. Ad aprire le danze sono stati dunque André Lotterer della Techeetah, il campione in carica Lucas Di Grassi della scuderia Audi Sport, il britannico Tom Blomqvist della scuderia Andretti e Jérôme d'Ambrosio e José Maria Lopez del team Dragon Racing.



Sold out capitale

NELLA PRIMA FASE DI VENDITA SONO ANDATI A RUBA I BIGLIETTI PER ROMA

Alejandro Agag (sopra nella foto assieme a Leonardo Di Caprio), ha parlato dell'Eprix che si terrà nella zona Eur di Roma, in programma il 14 aprile 2018. Il boss della serie ha spiegato con dovizia di particolari l'attuale quadro che attende l'Eprix nella Capitale d'Italia: «I biglietti, nella loro prima fase di vendita, sono già andati tutti sold out, ma stiamo lavorando per far sì che ulteriori spettatori possano accedere all'evento. Proprio per questo proveremo ad allestire delle piccole tribune in punti specifici del tracciato». Le vendite, apertesi il 18 dicembre del 2017, hanno registrato oltre 1700 acquisti solamente nella prima giornata (dati riferiti da Eu

SPA). I posti tribuna (che, ricordiamo, saranno dotate tutte di maxischermo) si aggirano sulle diecimila unità, mentre il pubblico complessivo dovrebbe attestarsi sulle 35.000 presenze. Numeri certamente significativi per una serie ancora molto giovane e dai consistenti margini di sviluppo, sia dal punto di vista tecnico che da quello legato al marketing diretto ed indiretto. Dal punto di vista promozionale, la macchina pubblicitaria dell'evento capitolino partirà progressivamente nelle prossime settimane, come dichiarato dal presidente Eu SPA Roberto Diacetti a Quattroruote. Diacetti ha chiosato il suo intervento sottolineando il coinvolgimento

delle istituzioni romane nell'evento: «Il Palazzo dei Congressi ospiterà in maniera permanente un esemplare di monoposto della Formula E, con il coinvolgimento di scuole e servizi commerciali». Agag, fortemente convinto che l'Eprix di Roma sarà un successo, ha espresso il suo benestare nell'aumento di piloti italiani all'interno del circus full-electric, riferendosi in particolare al debutto nei rookie test di Marrakech da parte del pilota Ferrari Antonio Giovinazzi ed Andrea Caldarelli, ingaggiati rispettivamente da DS Virgin e Dragon Racing: «È una notizia che mi riempie di soddisfazione! In seguito ai test i team decideranno se offrire un sedile permanente o meno ai rookie dri-

ver, naturalmente sono considerazioni che non posso formulare personalmente. Senza dubbio sono molto contento che, un pilota del talento di Giovinazzi, possa mettersi alla prova nella nostra categoria. Lui ha un'opzione anche per la F.1, ragion per cui non sarà facile per Antonio prendere una decisione».

Insomma, non c'è che dire: con la massima serie sempre più sorda alle potenzialità del mercato italiano, diventata ormai meta semi irraggiungibile per i piloti talentuosi del nostro Paese, la Formula E inizia a parlare sempre di più l'italiano, non solo per la presenza di Dallara, dei tanti tecnici coinvolti in diversi settori e di Magneti Marelli, ma anche grazie a piloti d'esperienza e talento come Luca Filippi (team NIO) ed Edoardo Mortara (scuderia Venturi), entrambi debuttanti nella stagione 2017-2018. Senza contare il possibile ingresso del costruttore Maserati nel prossimo futuro, ora che l'opzione Formula Uno appare sempre più lontana.

Leclassifiche

RAID

Dakar

Resoconto della gara a pag. 64

Assoluta: 1. Sainz-Cruz (Peugeot 3008 DKR) a 27.04'00"; 2. Al-Attayah-Baumel (Toyota Hilux) a 1.06'37"; 3. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008 DKR) a 1.13'42"; 4. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 2.43'00"; 5. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 1.37'09"; 6. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 2.28'36"; 7. Prokop-Tomanek (Ford F150 Evo) a 2.43'30"; 8. Al Qassimi-Panseri (Peugeot 3008 DKR Maxi) a 2.55'42"; 9. Van Merksteijn-Marton (Toyota Hilux) a 4.59'41"; 10. Fuchs-Mussano (Borgward BX7) a 6.34'09"; 11. Halpern-Pulenta (Toyota Hilux) a 6.56'35"; 12. Bulacia-Arrieta (Ford Ranger) a 8.08'39"; 13. Zala-Jurgelenas (Toyota Hilux) a 8.12'01"; 14. Yacopini-Scopinaro (Toyota Hilux) a 8.14'09"; 15. Sireyrol-Beguini (Cummins France) a 8.52'08"; 16. Juknevičius-Vaiculis (Craft Bearings) a 8.57'02"; 17. Pelichet-Decre (Raidlynx) a 9.17'30"; 18. Hirvonen-Schulz (Mini John Cooper Works Rally) a 9.22'52"; 19. Bernard-Vigneau (Sodicars Racing) a 9.31'57"; 20. Garafalic-Palmeiro (X-Raid Team) a 11.12'33"; 21. Maldonado-Vergnolle (Colcar Racing) a 12.44'22"; 22. Esteve-Villalobos (Sodicars Racing) a 14.02'02"; 23. Boutron-Barbet (Sodicars Racing) a 14.22'01"; 24. Schroder-Schroeder (South Racing) a 15.41'15"; 25. Terranova-Graue (Mini John Cooper Works Rally) a 17.50'43"; 26. Aldanondo-Vallejo (Ssangyong) a 19.15'56"; 27. Willems-Van Pelt (Bastion Hotels Dakar Team) a 20.01'34"; 28. Vanagas-Sebastian (General Financing) a 39.19'31"; 29. Despres-Castera (Peugeot 3008 DKR) a 44.46'05"; 30. Coronel (Maxxis Dakar) a 52.29'02".

TAPPA PER TAPPA

1. Lima-Pisco (6/1 273 km totale - 31 di prova speciale): 1. Al-

Attayah-Baumel (Toyota Hilux) in 21'51"; 2. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 25"; 3. Fuchs-Mussano (Borgward BX7) a 34"; 4. Menzies-Mortensen (Mini John Cooper Works Rally) a 38"; 5. Roma-Bravo (Mini John Cooper Works Rally) a 53"; 6. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 54"; 7. Alvarez-Howie (Toyota Hilux) a 1'12"; 8. Hirvonen-Schulz (Mini John Cooper Works Rally) a 1'36"; 9. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 1'45"; 10. Prokop-Tomanek (Ford F150 Evo) a 2'04".

2. Pisco-Pisco (7/1 279 km-267 ps): 1. Despres-Castera (Peugeot 3008 DKR) in 2.56'51"; 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008 DKR) a 48"; 3. Loeb-Elena (Peugeot 3008 DKR) a 3'08"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 7'26"; 5. Terranova-Graue (Mini John Cooper Works Rally) a 12'53"; 6. Sainz-Cruz (Peugeot 3008 DKR) a 13'09"; 7. Hirvonen-Schulz (Mini John Cooper Works Rally) a 13'50"; 8. Al-Attayah-Baumel (Toyota Hilux) a 14'51"; 9. Chabot-Pillot (Toyota Hilux) a 16'13"; 10. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 19'54".

3. Pisco-San Juan de Marcona (8/1 504 km-296 ps): 1. Al-Attayah-Baumel (Toyota Hilux) in 3.09'08"; 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 4'06"; 3. Sainz-Cruz (Peugeot 3008) a 6'07"; 4. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 7'43"; 5. Loeb-Elena (Peugeot 3008) a 8'34"; 6. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 10'11"; 7. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 18'07"; 8. Prokop-Tomanek (Ford F150 Evo) a 18'56"; 9. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 22'42"; 10. Alvarez-Howie (Toyota Hilux) a 23'01".

4. San Juan de Marcona-San Juan de Marcona (9/1 444 km-330 ps): 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008) in 3.57'53"; 2. Sainz-Cruz (Peugeot 3008) a 1'35"; 3. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 3'16"; 4. Hirvonen-Schulz

(Mini John Cooper Works Rally) a 34'36"; 5. Amos-Delaunay (Buggy 2WD) a 35'46"; 6. Al Qassimi-Panseri (Peugeot 3008 DKR Maxi) a 40'29"; 7. Alvarez-Howie (Toyota Hilux) a 41'05"; 8. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 42'22"; 9. Al Rajhi-Gottschalk (Mini John Cooper Works Rally) a 43'05"; 10. Prokop-Tomanek (Ford F150 Evo) a 47'04".

5. San Juan de Marcona-Arequipa (10/1 934 km-268 ps): 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) in 2.51'19"; 2. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 4'52"; 3. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 12'47"; 4. Sainz-Cruz (Peugeot 3008 DKR) a 18'10"; 5. Al-Attayah-Baumel (Toyota Hilux) a 24'33"; 6. Terranova-Graue (Mini John Cooper Works Rally) a 24'38"; 7. Al Qassimi-Panseri (Peugeot 3008 DKR Maxi) a 25'39"; 8. Sireyrol-Beguini (Buggy LCR30) a 33'16"; 9. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 37'36"; 10. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 41'13".

6. Arequipa-La Paz (11/1 760 km-313 ps): 1. Sainz-Cruz (Peugeot 3008) in 2.53'30"; 2. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) a 4'06"; 3. Al-Attayah-Baumel (Toyota Hilux) a 5'05"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 5'31"; 5. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 8'49"; 6. Hirvonen-Schulz (Mini John Cooper Works Rally) a 8'56"; 7. Ten Brinke-Perin (Toyota Hilux Evo) a 9'11"; 8. Alvarez-Howie (Toyota Hilux) a 12'26"; 9. Prokop-Tomanek (Ford F150 Evo) a 12'31"; 10. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 12'39".

Venerdi 12 gennaio: riposo

7. La Paz-Uyuni (13/1 727 km-425 ps): 1. Sainz-Cruz (Peugeot 3008) in 4.49'26"; 2. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 12'05"; 3. Al-Attayah-Baumel (Toyota Hilux) a 14'19"; 4. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 20'56"; 5. Prokop-Tomanek (Ford F150 Evo) a 23'57"; 6. Alvarez-Howie (Toyota Hilux) a 28'49"; 7. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 31'33"; 8. Al Qassimi-Panseri (Peugeot 3008 DKR Maxi) a 39'30"; 9. Garafalic-Palmeiro (Mini All4 Racing) a 54'42"; 10. Van Merksteijn-Marton (Toyota Hilux) a 57'21".

8. Uyuni-Tupiza (14/1 585 km-498 ps): 1. Peterhansel-Cottret (Peugeot 3008) in 5.15'18"; 2. Despres-Castera (Peugeot 3008) a 00'49"; 3. Al-Attayah-Baumel (Toyota Hilux) a 2'12"; 4. Ten Brinke-Perin (Toyota Toyota Hilux Evo) a 5'00"; 5. Sainz-Cruz (Peugeot 3008) a 7'04"; 6. Terranova-Graue (Mini John Cooper Works Rally) a 10'00"; 7. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 16'38"; 8. Al Qassimi-Panseri (Peugeot 3008 DKR Maxi) a 21'20"; 9. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 23'19"; 10. Prokop-Tomanek (Ford F150 Evo) a 27'55".

LE TAPPE SUCCESSIVE

9. Tupiza-Salta (15/1 755 km-242 ps)
10. Salta-Belen (16/1 797 km-373 ps)
11. Belen-Chilecito/Fiambalá (17/1 747 km-280 ps)
12. Chilecito/Fiambalá-San Juan (18/1 793 km-523 ps)
13. San Juan-Cordoba (19/1 929 km-369 ps)
14. Cordoba-Cordoba (20/1 286 km-120 ps).

VELOCITÀ

24 H GT SERIES

24 Ore di Dubai

Resoconto della gara a pag. 76

Dubai, 12-13 gennaio 2018

Assoluta: 1. Al Faisal-Haupt-

Dovesicorre

VELOCITÀ

20-21 gennaio

F.TOYOTA NZ

2° round a Teretonga

www.toyota.co.nz

RAID

21 gennaio

DAKAR

Raid a Cordoba

www.dakar.com

Buurman-Piana 606 giri in 24h00'25"686, alla media di 136,05 km/h; 2. Klohs-Kern-Jamiet-Müller (Porsche 991 Gt3 R) a 2 giri; 3. M. Ineichen-R. Ineichen-Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 4. Pierburg-Müller-Arnold-Baumann a 9 giri; 5. Winkelhook-Ortmann-Weisshaupt-Feller-Jóns (Audi R8 Lms) a 9 giri; 6. Kruglyk-Ledogar-Gaidai-Rovera (Porsche 991 Cup Mr II) a 13 giri; 7. Bin Saud Al Saud-Vergers-Vanthoo-Mies (Audi R8 Lms) a 14 giri; 8. Braams-Huisman-van t'Hoff-Abresch-Hutchison (Chevrolet Corvette C6-Zr1) 14 giri; 9. Hrachowina-Dontje-Schneider-Konrad-Bosi a 14 giri; 10. Allemann-Bohn-A. Renauer-Renauer-Olsen (Porsche 991 Gt3 R) a 16 giri; 11. Dr. Kirchoff-Edelhoff-Grimm-Vogler-Dalmo (Audi R8 Lms) a 17 giri; 12. Ineichen-Pampanini-Lenz-Calamia-Breukers (Lamborghini Huracán Gt3) a 18 giri; 13. Hoshino-Ara-Fujii-Kondo (Porsche 991 Gt3 R) a 19 giri; 14. Campbell-Andlauer-Preining-Richter (Porsche 991 II Cup) a 21 giri; 15. Verdonck-Kechele-Walter-Keilwitz (Ford Gt3 Lambda) a 22 giri; 16. Fatiel-Goethe-Hall-Grogger-Kronflit (Renault Rs 01 Gt3) a 25 giri; 17. Thorpe-McInerney-Quaife-Cappelli (Porsche 991 II Cup) a 28 giri; 18. Grove-Hornung-Jeserich-van Parijs (Porsche 991 II Cup) a 29 giri; 19. Moutran-Moutran-Moutran-Westwood (Porsche 991 I Cup) a 31 giri; 20. Rödiger-Bernsteiner-Heger-Zöchling (Porsche 991 II Cup) a 34 giri; 21. de Jong-de Jong-de Heus a 34 giri; 22. Wagner-Bruder-Hegghin-Frommenwiler-Hirschmann (Porsche 991 II Cup) a 39 giri; 23. Parhofer-Parhofer-Terrail-Tutumlu Lopez-Stippler (Audi R8 Lms) a 48 giri; 24. Engstler-Thoma-Leuchter-Karl Vernay (Vw Golf GtI Tcr) a 50 giri; 25. Kangas-Laaksonen-Buri-Meijer (Seat Leon Cup Tcr) a 52 giri; 26. Ellis-Lappalainen-Rdest-Jasper (Audi R8 Lms) a 55 giri; 27. Autumn-Fernández-Laser-Gülden-Skoog-Triller (Porsche 991 II Cup) 56 giri; 28. Fong-Lee-Wei Fung Thong-O'Young-Kwan (Audi R8 Lms) a 56 giri; 29. van der Straten-Al Azari-Paisse-Haugg-Close (Focus V8) a 57 giri; 30. Meijer-Hilders-Herber-van Berlo (Porsche 991 I Cup) a 57 giri; 31. Wing Kin Tse-Yu-Hui-Au a 58 giri; 32. Minsky-Sultanov-Bachler-Jahn-Foster (Porsche 991 II Cup) a 59 giri; 33. Kovacs-Schumacher-Asch-Asch-Leib a 60 giri; 34. Bock-Partl-Partl-Piepmeyer-Bonk (Audi Rs3 Lms) a 62 giri; 35. Webb-Wee-Moh-Schjerpen-Volbikas (Lamborghini Huracán ST) a 65 giri; 36. Al Owais-Al Hamadi-Zuhour-Silva (Audi Rs3 Lms) a 68 giri; 37. Meyer-Littig-Braams-Aust-Allen (Bmw M4 Gt4) a 72 giri; 38. Harmsen-Sidoruk-Mukovoz-André Hauschild-Krumlov (Porsche 991 I Cup) a 73 giri; 39. Mouez-Loger-Fain-Fabien (Bmw M4 Gt4) a 78 giri; 40. Paque-Gerome-Kelders-Desbrueres (Porsche 991 Cup MrI) a 79 giri; 41. Arendt-Baumgartner-Kieffer-Schmidt (Ktm X-Bow) a 81 giri; 42. Roman-Baron-Carlsen-Holmgaard (Peu-

geot 308 Racing Cup) a 84 giri; 43. Bastien-Diez-Rivas-Wilwert (Porsche 991 I Cup) a 87 giri; 44. White-Constable-Murray-Liebenberg (Ginetta G55) a 87 giri; 45. Kroll-Schrey-Fischer-Küpper-Englähjähnger (Bmw M235i Racing Cup) a 87 giri; 46. Epp-Danz-Richard-Caygill-Mettler (Bmw M235i Racing Cup) a 90 giri; 47. de Breucker-Timmers-Gillion-Boonen-Klemund (Bmw M235i Racing Cup) a 91 giri; 48. Dumont-Schmit-Schmit-Chkrondali-Derossi (Bmw M235i Racing Cup) a 95 giri; 49. Putman-Espenlaub-Foster-Christodoulou a 96 giri; 50. Morgan-Bird-Bird-Giddings (Renault Clio Cup IV) a 97 giri; 51. Amrouche-Calmon-Sørensen-Matroussian (Bmw M235i Racing Cup) a 97 giri; 52. Pelle-Rice-Vignali-Pentinen (Lamborghini Huracán ST) a 98 giri; 53. Griffin-Morrison-Boyle-Simmonds (Seat Leon Tcr) a 100 giri; 54. Al Qubaisi-Bleekemolen-Stolz-Metzger a 104 giri; 55. Gu-Fei-Beyer-Hewer-Lawrence (Bmw M235i Racing Cup) a 104 giri; 56. Shen-Shen-Tjia-Simonson-Beche (Seat Leon Tcr) a 106 giri; 57. Lendouiss-Aguas-Al Faisal-Al Mouri a 107 giri; 58. Merafina-Couasson-Bouchut-Marie (Lamera Cup) a 107 giri; 59. Beraud-Delaplace-Piguet-Paquet (Lamera Cup) 108 giri; 60. Nicolaidis-Baharian-Blaise-Welch (Porsche 991 II Cup) a 115 giri; 61. Lambert-Bakker-Jost-Littman (Audi Rs3 Lms) a 115 giri; 62. Hayes-Wells-May-May (Ginetta G55) a 122 giri; 63. Kroll-Kroll-Eggmann-Heyer-Frankenhoux a 123 giri; 64. Coigny-Alexander-David-Feller-Borga a 125 giri; 65. Jönsson-Mogensen-Nyboe-Hansen-Bruun (Peugeot Rcz) a 127 giri; 66. Freke-Barnes-Farmer-Paul (Ginetta G55) a 128 giri; 67. McMillan-Wood-Fronk-Kox (Ktm X-Bow) a 133 giri; 68. Mardini-Saelens-Sager-Kunie-Yashiro (Porsche 991 Gt3 R) a 135 giri; 69. Cayrolle-Chatelet-Petit-Stievenart (Bmw M4 Gt4) a 152 giri; 70. Coates-Rettich-Hatfield-Jusjoug (Renault Clio Cup IV) a 167 giri; 71. Klostermann-Klostermann-Rasmussen-Laugesen (Ginetta G55 Gt4 Evo) a 182 giri; 72. Rhy-Hill-Menden-Spescha-Tanner (Seat Leon Tcr) a 192 giri; 73. Schmid-Schothorst-Schothorst-Ribera-Lewis Brauner (Lamborghini Huracán Gt3) a 203 giri; 74. Merafina Giboudeaux-Dumas-Penelon-Darne (Lamera Cup) a 210 giri; 75. Vorländer-Breukers-Aronov-Fridman (Seat Leon Tcr) a 218 giri; 76. Keong Liam-Farmer-Tan-Verburg (Lamborghini Huracán ST) a 230 giri; 77. Soloviev-Meschcheriakov-Gromov-Rusinov (Porsche 991 I Cup) a 242 giri; 78. Ward-Ward-Gebhardt-Schneider-Pontana a 264 giri; 79. McGuire-James-Bell-Schauerman-Kleinubing (Porsche Cayman Gt4 Clubsport Mr) a 267 giri; 80. Euser-Thorsen-Dieter-Frommer-Snow (Bmw M3) a 279 giri (gli altri su Mercedes-Amg Gt3).

Giro più veloce: il 3° di Bortolotti in 1'58"199, alla media di 164,16 km/h.

AUTO MOTO RACING
 Vivi la tua passione

1-4 Febbraio 2018
Lingotto Fiere
Torino

nella foto: Francesco, 38 anni
 Chirurgo

www.automotoracing.it

ACCESSORI



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



IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI

GAZEBO PERSONALIZZATI - Realizzazione di: gazebo ad apertura rapida personalizzati, bandiere, striscioni, transenne, archi e gazebo gonfiabili. Forniamo tavoli, sedie ed espositori per il tuo gazebo. www.gazeboflash.it, tel. 0442-30222, mail: info@gazeboflash.it

MOTO



VENDO A 1.770,00 EURO Kawasaki ZX-12R Ninja con danni al motore. Modello ZXT20A variante "A" versione "12A" (data di immatricolazione: 29/06/2000). Km. 40.000. Danno causato dalla rottura di 1 singola bronzina (25/11/2017). Albero a gomiti da rettificare oppure da so-

stituire (segni di usura su 1 perno di manovella). 1 biella da sostituire. NO tassativo altri danni. Pistoni e valvole in perfetto stato. Cambio e frizione in perfetto stato. Kit completo Arrow Race-Tech composto da: silenziatore in titanio (codice n. 71017PO), collettori in acciaio inox (71221MI) e raccordo in acciaio inox (71222MI). Molle forcella sostituite il 10/07/2015 (Km. 37.300) con molle Öhlins (codice n. 08667-95). Monoammortizzatore sostituito il 10/07/2015 con mono originale (codice n. 45014172VM). Pompa radiale Brembo con regolazione della distanza della leva dal manubrio. Pinze Brembo Serie Oro a quattro pistoncini. Doppio disco flottante Braking mod. "SK2" Ø320. Tubi freno anteriori in treccia metallica. Pneumatici 80%. La veste grafica riproduce fedelmente la Honda RC211V numero "46" Campione del Mondo 2002 ed è stata realizzata da Vito Leonardo Rizzi di Cherasco (CN). Unico proprietario. La moto si può visionare a Roma, in una officina specializzata, su appuntamento. Se interessati contattare Francesco al numero (+39)349-7852147. Indirizzo di posta elettronica: frankiee@virgilio.it.

RIVISTE

CERCO COPIE annuari Année Automobile dal 1950 a oggi eccetto gli anni 50-59-60-61-63-73-74. Meglio se in blocco, specificando il prezzo. Contatti: pinoallievi1@tiscali.it.

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro

SPORT



SPECIALE PILOTI SN1: MARIO LONGO

Mario Longo è al momento uno dei cinque piloti più vittoriosi di tutta la storia della Selezione Nazionale. Debutta in Snp nel 2007, vince subito le sue prime gare già l'anno successivo, nel 2008, imponendosi per ben 2 volte! Al suo attivo vanta ben 4 Titoli assolti, tre in Sn1-Pro (2012-2014-2015), ed uno in endurance (2015). Nella sua carriera di pilota, Mario Longo ha guidato di tutto, dai kart, alle vetture a ruote coperte (da pista e da rally), passando ovviamente dalle monoposto più potenti e performanti e, vincendo ovunque. Difatti ad oggi, Longo, vanta ben 39 vittorie in carriera, ne manca solo una per raggiungere l'invidiabile palmares di 40 successi assoluti. Infine, tra le perle della sua carriera, troviamo, nel 2012, la vittoria del prestigioso premio di "Pilota dell'Anno". Ma Mario Longo, non si fermerà certo qui: nuovi ed importanti traguardi lo attendono, già a partire da questa nuova stagione sportiva! Per info: [facebook/selezionenazionalepiloti](https://facebook.com/selezionenazionalepiloti) o selezionenazionale@alice.it.

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.

GRAFICHE

RIZZIDESIGN. Inizio attività 1970. Il tempo sembra essersi fermato. Leonardo da Cuneo continua con rara pignoleria il suo lavoro con passione e caparbietà. Verniciature moto e grafiche che sposano l'idea del cliente. Personalizzazione caschi. Rizzi Vito Leonardo & Figli, tel. 0172-489980, 349-8343276, www.rizzidesign.it.
it - Blog rizzidesign.it.

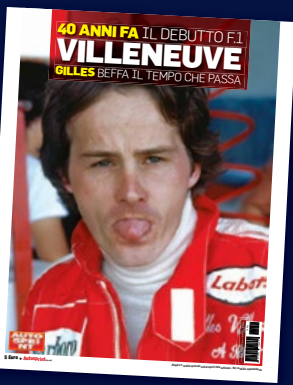
TI SEI PERSO IL NOSTRO SPECIALE?



RICHIEDILO QUI

06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 e 14-16

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it con carta di credito su: www.abbonatiweb.it



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
 e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
 Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.1653
 Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
 Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
 Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRRXXX).
 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

SPORT NETWORK Italia ed estero:
 Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it
 Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

Banche Dati di uso redazionale
 In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.
 Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Andrea Cordovani.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
 Accertamenti Diffusione Stampa
 Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



LA FORMULA E TRATTATA A FONDO DA AS SUSCITA INTERESSE

Propensione all'elettrico

Sono un lettore di Autosprint dal 1967. Sono interessato alla Formula E in quanto ritengo che anche la produzione di serie, in un prossimo futuro,

si sposterà considerevolmente verso la propulsione interamente elettrica. Apprezzo tantissimo lo spazio che dedicate sia sulla rivista come pure agli inserti speciali. Siamo al nastro di partenza della stagione e ho una richiesta che, sono sicuro, sarebbe con-



IL GIORNO 7 GENNAIO IL CAMPIONE HA COMPIUTO 60 ANNI

Biasion, auguri!

Caro Autosprint, pochi giorni fa il grande Micky Biasion ha raggiunto i sessant'anni. Una carriera straordinaria con la Lancia un binomio vincente dal Rally di Montecarlo 1987 ai due titoli iridati consecutivi nei campionati mondiali 1988 e 1989 con la Delta, diventando così l'ultimo pilota italiano ad aver conquistato il Mondiale Rally. Un campione che riuscirà anche a togliersi molte soddisfazioni anche alla guida dei camion. Che dire, tanti auguri Miki!

Cobianchi Fabio Giacomo, Pieve Porto Morone (Pv)

SUTTON-IMAGES.COM



divisa da moltissimi altri lettori: perché non dedicate qualche pagina dell'inserto a presentare la parte tecnica propulsiva di ciascuna marca? La seconda richiesta scaturisce dall'inserto "Un Mito che Ritorna, Alfa Romeo". Mi piacerebbe avere una descrizione esaustiva della monoposto tipo 512, quella con il posto di guida avanzato e motore posteriore, lo scopo per cui era stata costruita e gli utilizzi, se ce ne sono stati.

Pietro Cardella
Cesate

Ci fa piacere che apprezzi spazio e impegno che stiamo dedicando alla Formula E, certi che rappresenti un grande segnale di innovazione e ricerca all'interno del mondo delle competizioni. E le possiamo garantire che ogni volta continueremo a fare tutto il possibile affinché la parte tecnica venga convenientemente illustrata e spiegata accanto alle vicende agonistiche che caratterizzano il campionato in corso.

Quanto alla 512 progettata dal tecnico Wilfredo Ricart, era dotata di 12 cilindri boxer posteriore centrale longitudinale di cilindrata di 1490 cc a 24 valvole (2 valvole per cilindro) - albero a camme in testa per fila di cilindri, con alimentazione a carburatore Weber a triplo corpo sovralimentato con due compressori tipo Roots - era destinata ai Gran Prix, fu realizzata in due esemplari ma non venne mai schierata in gara per lo scoppio della seconda guerra mondiale.

Schumi onorato

Sì, lo so, ormai vi scrivo quasi tutte le settimane, ma come faccio a non fare i complimenti ad Alessandro Secchi per il suo meraviglioso e struggente articolo su Michael Schumacher? #KeepFighting Michael

Roberto Giorgini
Torino



AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Grafica e impaginazione
Roberto Rondelli
Alberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: **Sutton-Images, Bettoli,**
Getty Images, Fuggiano

Ricerca fotografica:

Chicco Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO SPRI NT** **MOTO**
AM **Colto e mangiato**
Clavende **SPORT STYLE**

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
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
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

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
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRI
NT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**

