

FORMULA E EVANS REGALA ALLA JAGUAR IL PRIMO CENTRO E CONQUISTA ROMA

AUTO SPRI NT

n. 16

Anno LVIII Settimanale 16-22 aprile 2019

3 Euro (Italy only)

IN EDICOLA

AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
AYRTON SENNA



SUTTON-IMAGES.COM



GP CINA

GROSSO GUAI A CHINATOWN

Shanghai da paura: **Hamilton** vince e diventa leader iridato, **Mercedes** domina, **Ferrari** a podio con **Seb** fa soffrire **Leclerc** e **Max** è 3° nel mondiale!



595
esseesse



ABARTH.IT

IL GIOCO SI FA STRADA.



ABARTH COMPIE 70 ANNI.

Una storia di performance e divertimento. Motori e velocità.
Una passione che dal 1949 portiamo sulle nostre strade e che oggi
continua a vivere con nuova **Abarth 595 esseesse**. Scoprila con:

- Scarico Akrapovič
- Sedili Sabelt 70 Racing Carbon
- Navigation system
- Badge 70° anniversario
- Cerchi da 17" Supersport Bianco racing



Roba da Formula 1 turbo-frigida

Benvenuti nella F.1 turbo-frigida, anestetizzata da tre triplette Mercedes in tre Gp, dopo promesse gigantesche di grandi godimenti da parte della Ferrari. Melbourne, Sakhir e adesso Shanghai: il piacere è soltanto delle Frece d'Argento. Tutto il resto è noia, non certo gioia per il popolo Rosso costretto a pensare che va beh, vinceremo la prossima. Era da 27 anni che una squadra non realizzava tre doppiette in altrettante gare. Bisogna andare al 1992. L'anno di Nigel Mansell per la prima e unica volta campione del mondo di F.1 e alle sue spalle il compagno di squadra Riccardo Patrese; la stagione meravigliosa della Williams-Renault, autentica schiacciasassi che fece man bassa e con un vantaggio di ben 65 punti firmò la vittoria nel Mondiale Costruttori davanti alla McLaren-Honda... Mercedes 3, Ferrari 0. Questo dice adesso il Mondiale di F.1 2019 con Lewis Hamilton tornato a mettere i propri oggetti personali nell'attico di una classifica che dà i brividi solo a guardarla con gli occhi di un ferrarista. Come si dice: la speranza è l'ultima a morire, ma almeno per ora ce ne vuole davvero tanta. Restano solo i premi di consolazione, al momento. E, viste le premesse, non sono sufficienti a colmare quella voglia di rivalsa che co-

va da anni tra i tifosi del Cavallino. Urgo-no segnali forti, serve invertire la rotta e ribaltare l'inerzia di un campionato iniziato subito in salita con la Regina che, invece sembra viaggiare in discesa muovendosi sinuosa e imprevedibile.

Uno straordinario duello ha, viceversa, caratterizzato l'ePrix di Roma dove la Formula E ha festeggiato il settimo vincitore diverso su 6 gare andate in scena e anche la prima vittoria nella categoria per la Jaguar. Ad imporsi è stato Mitch Evans, determinato e consistente nel togliere a André Lotterer che ha visto ancora una volta rimandato l'appuntamento con la vittoria dopo essere scattato dalla pole. Una corsa, quella nella Capitale, dove è arrivato anche il primo podio della stagione per Stoffel Vandoorne, al culmine di una giornata punteggiata qua e là dalla pioggia in uno scenario che non ha eguali nel mondo...

Dal 20 aprile uscirà in edicola il numero 3 della nostra collana **Autosprint Gold Collection**: sarà una monografia dedicata ad Ayrton Senna a 25 anni dalla sua scomparsa avvenuta a Imola il 1° maggio 1994. Centotrentadue pagine che sono un atto dovuto al campionissimo brasiliano e pure un ricordo commosso ma anche un appassionante legal thriller nei quali

parlano tutti i testimoni oculari e i periti del caso. Un numero che rende giustizia alla battaglia che proprio Autosprint fece in quei giorni che cambiarono per sempre la faccia al mondo della F.1. ●



**È IN EDICOLA
DAL 20 APRILE
UN AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 16** GP CINA LEWIS RISALE IN VETTA
- 21** GP CINA VOCI FERRARISTE
- 22** GP CINA FERRARI COL FIATO GROSSO
- 26** GP CINA MERCEDES DA DIECI E LODE
- 28** GP CINA RED BULL SALE DI LIVELLO
- 30** GP CINA OSCAR
- 32** GP CINA RICCIARDO TIENE DURO
- 33** GP CINA PER PEREZ PUNTI D'ORO
- 34** GP CINA ALFA ROMEO BELLA PIAZZATA
- 36** GP CINA ALBON CUORE TORO
- 40** GP CINA TABELLONE

VELOCITÀ

- 60** F. REGIONAL PREMA PADRONA
- 62** BLANCPAIN INIZIO MOLTO DINAMIC
- 63** ELMS BENTORNATA ORECA
- 64** F. RENAULT ITALIANI SUL PODIO
- 65** CEM MERLI RAPACISSIMO
- 66** CIVM LA PRIMA A CUBEDA
- 68** PERONI RACING MUGELLO
- 70** LOTUS CUP APERTURA DIVASA PER 2
- 71** SUPER GT VILARINO SUBITO BIS
- 72** FORMULA E CALATO UN SETTEBELLISSIMO

RALLY

- 48** IL PERSONAGGIO ADDIO IN SOLBERG MAGGIORE
- 50** MONDIALE WRC 2020 PARLA CIESLA
- 52** CIR BREEN COLPO DI GRAN CLASSE

RUBRICHE

- 6** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 8** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 10** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 12** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 14** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 38** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 44** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ**

FEBBRAIO _____ LAUDA 70
 MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
 APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
 GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
 LUGLIO _____ LITTLE ITALY F1

AGOSTO _____ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA
 SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
 OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
 NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
 DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
 GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



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



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

**A MAGGIO
LA QUARTA USCITA
"RALLY D'ITALIA"**

**AUTO
SPRINT**



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

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**Non perdere in edicola dal 20 Aprile*
Formula Magic
Rivivere Senna a 25 anni dalla scomparsa.**





Il morale? Basso, dopo una gara che ha offerto un altro ribaltone rispetto alla precedente. Il fatto è che non si capisce davvero il motivo. Per tenere in pista la speranza o per una precoce disperazione. E siccome non riusciamo a percepire se questa Rossa deve semplicemente sbocciare seppure in ritardo o deve curare qualche malanno grave ma visibile solo via Tac, siamo qui sospesi, preoccupati, in una sorta di limbo. In tutto questo, vista la penuria di magic moments, è diventato un caso, un argomento perfetto per litigare al bar scaricando frustrazioni varie, l'ormai celebre questione dell'ordine dato a Leclerc nella prima parte di gara, quando Vettel sembrava più tonico. Di poco ma più tonico. Abbastanza crediamo da consentirgli di provare a prendere le Mercedes, una impresa francamente impossibile come abbiamo capito tutti in un baleno. Beh? Poteva starci, ci starebbe, nulla di scandaloso. Anche perché, per onestà, Sebastian ha fatto la sua parte, ha tirato, ha colluttato con successo contro Verstappen, ha ottenuto il massimo possibile, compatibilmente al clima cinese, molto, molto favorevole alla concorrenza.

Dunque, di cosa stiamo parlando? Stiamo parlando del fatto che Carletto Leclerc è già diventato il primo pilota Ferrari. Intendendo la percezione di chi guarda, la passione di chi segue, la simpatia di chi tifa. È lui, per una serie di

motivi non proprio semplice, l'uomo del presente, del futuro, del destino. Il che, per certi versi, è inevitabile, dopo questi anni di patimenti o di illusioni, dopo gli errori di Sebastian, dopo aver misurato in fretta e bene la stoffa del Carletto. Il quale va forte in effetti, ha testa e cuore, nessun dubbio, ma non è meglio ricordarlo un mago capace di ribaltare la realtà, di trasformare una macchina in affanno in un missile terra aria. Insomma, questa faccenda degli ordini di squadra pare tutto sommato più agganciata ad una concretezza rispetto alle proteste varie ed eventuali.

È stato un tentativo, più comprensibile che assurdo, per tentare di contingente una sconfitta manifesta sia considerando i punti mondiali, sia la forma cinese. Insomma il patrimonio di buoni profumi accumulato a Barcellona, disperso a Melbourne, recuperato in Bahrain si è di nuovo dissolto. Pur consegnando alla speranza l'ipotesi che - dato l'andazzo - possa riemergere da qui a qualche giorno, non più tardi perché altrimenti avremmo solo una salita affannosa, un'altra estate troppo sudata.

Dunque, per la prima volta da quando è team principal, Mattia Binotto è chiamato ad una verifica sul campo. Sino ad oggi l'attesa di un tempo felice ha tenuto, pur faticosamente, soprattutto grazie agli acuti offerti nel deserto, abbinati a una certa euforia generata dallo stesso Leclerc e alla padronanza che Binotto manifesta nel guidare i suoi uomini. Ma di tutto questo sembra che la Mercedes non tenga conto affatto, cacciando in pista una consistenza comunque spaventosa. Il che non solo genera una fretta ansiogena ma la consapevolezza che anche proponendo prestazione e affidabilità, trattasi di avere a che fare con un avversario che non perde un colpo, anno dopo anno. Ed è questa. Ahinoi, l'unica vera certezza oggi disponibile. Il che basta e avanza per camminare avanti e indietro neanche fossimo in sala parto, ogni santo giorno. ●

”
**STARE
A DISCUTERE
DELLE
DINAMICHE
TRA VETTEL E
LECLERC IN UN
MOMENTO COME
QUESTO NON È
IL MASSIMO...**

CONCORRENZA ANSIOGENA

Vettel e Leclerc in piena azione. Il dosaggio degli ordini di scuderia tra i due è stato uno dei motivi di un Gp comunque tutto dominato dalla Mercedes. È questo, purtroppo, quello che alla fine conta...



Ribalto

SUTTON-IMAGES.COM



DOPO L'ESALTAZIONE SPERANZOSA DEL BAHRAIN, ECCO SHANGHAI
CON LA MERCEDES DOMINANTE E LA FERRARI STACCATA E SENZA FORZA
PER REPLICARE. PIÙ INUTILI CODE POLEMICHE SULLA GERARCHIA INTERNA...

ne un po' triste


**UN'ALTRO TRIONFO
ILLUMINANTE**

Per Lewis Hamilton sesta vittoria a Shanghai, la 75esima in carriera e la seconda consecutiva quest'anno, che lo vede schizzare nella prima posizione del mondiale piloti, davanti a Bottas

Il cielo è il solo limite

CON UNA MERCEDES COSÌ E UN HAMILTON AL TOP, LA STAGIONE E LA STORIA STESSA DELLA F.1 RISCHIANO D' AVERE ALTRE PAGINE A PROTAGONISTI FORZATI

Sin dove si spingerà? Facendo un calcolo a spanne, Lewis Hamilton entro il 2020 potrebbe addirittura superare Michael Schumacher e diventare il pilota più vincente della Formula Uno. Con il trionfo in Cina si è infatti portato a 16 lunghezze dal primato del campionissimo tedesco. Un margine ampio per chiunque. Ma ristretto per Lewis, che nelle ultime due stagioni ha vinto 20 Gran Premi. Quando si parla di statistiche di questo tipo, tutto sembra facile e accessibile con una Ferrari che pareva destinata a inter-

rompere il dominio della Mercedes e invece, per tre volte di fila, non è neppure riuscita a piazzarsi nei primi due posti in quanto Hamilton e Bottas, alternandosi, hanno centrato tre doppiette. Nessuno poteva immaginare uno strapotere del genere. Specialmente Hamilton che si era reso conto, nei test di Barcellona, di quanto la Ferrari fosse forte. Una superiorità che non appena il mondiale è cominciato è svanita come le brume primaverili con l'apparire del sole.

Domenica, quando è salito sul gradino più

alto del podio, Hamilton aveva l'aria non più stupita e stralunata del Bahrain ma un atteggiamento comunque di sorpresa e stupore. «Sarà tutto vero?», è parso dirsi. Sì, è tutto vero, quindi al di là di ogni aspettativa, perché una Mercedes che si permette il lusso di far entrare, nello stesso giro, i suoi due piloti per il secondo pit stop, è una squadra piena di sicurezze, calibrata nella programmazione delle manovre, consapevole di avere un margine notevole da spendere nell'evenienza. Un margine che tuttavia non è quantificabi-

ATTENZIONE, PERCHÉ IL DOPPIO PIT-STOP QUASI SIMULTANEO È L'ESPRESSIONE DI UNA IMMENSA SICUREZZA TATTICA DI CHI STA DEL TUTTO DOMINANDO IL GIOCO



”
**LA COESIONE,
L'EFFICACIA E
L'AFFIDABILITÀ
DELLA SQUADRA
TEDESCA
NON HANNO
PRECEDENTI E
NON TEMONO
CONFRONTI**

le perché nessuno è stato in grado di mettere alla frusta la squadra anglo-tedesca. Però ci sono stati un paio di rilanci di Bottas, dopo altrettanti tentativi di riavvicinamento da parte di Vettel, che hanno lasciato a bocca aperta per la facilità del finlandese di aumentare il ritmo, di allentarsi senza affanno.

«Siamo una squadra perfetta», ha commentato Hamilton nell'euforia, sintetizzando. Come smentirlo? D'accordo, in Bahrain era stato un colpo di fortuna a favore del trionfo di Lewis davanti al compagno. La Mercedes stava giocando in difesa, si sarebbe accontentata. Sono stati gli eventi che hanno coinvolto Vettel e Leclerc a favorirla. Ma in Cina è cambiato tutto: è stata la Ferrari a inseguire, in

quanto la Mercedes – parole di Mattia Binotto – aveva un margine di circa 3 decimi a giro, che non è variato dalla qualifica alla gara. E siccome in 10 giorni non c'è il tempo di cambiare radicalmente una macchina di F.1, si deve desumere che la superiorità è venuta da un migliore adattamento della Mercedes al circuito di Shanghai. Con la Ferrari sinora non c'è stato un confronto diretto: Mercedes superiore a Melbourne e Shanghai, Ferrari superiorissima in Bahrain. Questo fa supporre che si continuerà con l'alternanza anche nelle prossime gare. È l'augurio che si fa la Ferrari. Certo, immaginare che dopo soli tre Gran Premi Vettel sia staccato da Hamilton di 31 punti fa venire i brividi. Il vantaggio della Mercedes sulla Ferrari tra i Costrut-

tori è di ben 57 lunghezze: impensabile! L'ultima squadra che ottenne tre doppiette di fila in un inizio di campionato fu la Williams motorizzata Renault del 1992. Non a caso gli artefici di quel miracolo, Nigel Mansell e Riccardo Patrese, occuparono poi i primi due posti nel campionato.

A differenza di un anno fa, quando la Mercedes era solo Hamilton, adesso i piloti che si dividono le gioie sono due, perché Bottas si è resettato e sta andando davvero forte. Lewis è parso infastidito nel vedere il compagno occupare la pole position della vigilia. Un Valtteri che con freddezza ha impallinato tutti con un giro da brivido, senza sbavature. E quando, intervistato da Martin Brundle all'arrivo, Bottas si è sentito dire che aveva perso la leadership del campionato, la sua reazione è stata perentoria: «La riprenderò», quasi avesse finalmente trovato un equilibrio e una consapevolezza dei propri mezzi che non aveva mai avuto prima, se non a sprazzi. Hamilton, in compenso, ha l'aria rilassata di uno a cui viene tutto facile, talvolta con l'ausilio della sorte ma con una compenetrazione nella squadra che dà sicurezza ad ambo le parti.

Toto Wolff, fra le righe, ha detto una cosa illuminante: «Abbiamo una macchina complicata da mettere a punto, è per questo che spesso siamo lenti nelle prove del venerdì». La Mercedes è critica, la Ferrari non è da meno. Per cui il campionato si giocherà sugli sviluppi delle monoposto rivali, con il team argentato che fra test spagnoli e gare iridate ha già portato in pista un sacco di novità, mentre la Ferrari ha invece dovuto rallentare il ritmo a causa di una serie di problemi di affidabilità che non si sarebbero dovuti presentare. La differenza, sinora, è stata questa, il resto son chiacchiere.

Poi ci sono i dettagli. Hamilton da quando ha Angela come personal trainer pare molto rilassato, contento, aperto, umano. La Mercedes “non vede come negatività” la lotta tra i due compagni di squadra. Bottas è apparso sinceramente contento del secondo posto perché soddisfatto di aver guidato bene, salvo lo scatto alla partenza che ha deciso tutto.

Infine una nota a margine che riguarda il presidente Dieter Zetsche, che in Cina ha gioito come l'ultimo dei meccanici, in quanto certe vittorie quando si è vicini a lasciare la scena hanno un sapore diverso. È stato lui a creare un reparto corse imbattibile, ben organizzato, nel quale regna la massima armonia, ovvio che ne sia orgoglioso più di chiunque altro, perché comunque Zetsche abbandonerà da vincente, portandosi via ricordi irripetibili che lo accompagneranno nel tempo. Non accade a tutti, si sa. ●



Lo dicono tutti, ergo mi adeguo anche io. Le elezioni europee saranno decisive. Non per Di Maio e per Salvini. Non per Zingaretti e Berlusconi. No: per la Ferrari. Baku. Barcellona. Montecarlo. Zero exit poll (quelli dei test precampionato temo fossero sballati). Zero sondaggi (anche quelli, post Bahrain, mentivano). Elezioni Europee per una Ferrari che vorrebbe essere capolista ma non ci riesce. Perché qui la coperta è sempre troppo corta. Se funziona il motore, non è competitivo il telaio. O viceversa. Mi aiuterò con un aneddoto. Un 'nanetto', per usare la terminologia cara a Nino Frassica (ferrista anche lui).

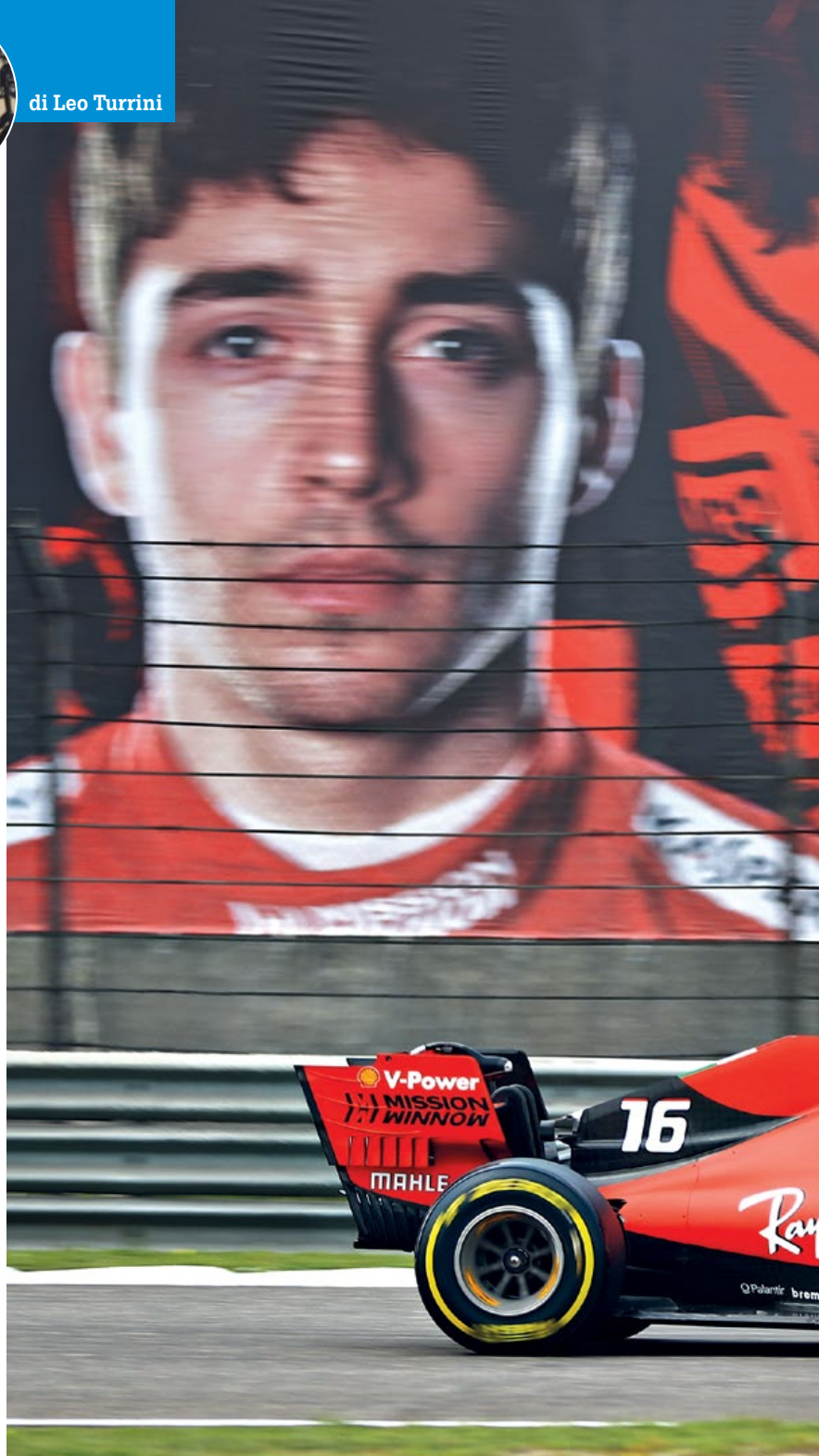
Alba del 1997. Prima riunione a Maranello con Ross Brawn in veste di direttore tecnico. Tutti convocati. Ross divora la classica banana, si alza in piedi e fa: d'ora in poi qui dentro non parleremo più delle singole aree della vettura.

Parleremo della macchina nel suo insieme, perché non ci interessa avere il miglior propulsore o il miglior assetto o la migliore aerodinamica se poi non siamo in grado di mettere insieme tutti i tasselli del mosaico. Perfetto. Io se fossi in Binotto svilupperei la stessa filosofia. In nome di una logica di gruppo, perché o sei squadra sempre o non lo sei mai. Così arrivo (eh, mica desidero sottrarmi all'argomento, ci mancherebbe!) alla strategia Rossa in Cina.

A proposito della gestione di Vettel e Leclerc. Senza dimenticare i numeri che davvero contano, alla vigilia delle elezioni Europee. Facciamoci del male. Tre gare. Tre doppiette Mercedes. Un miraggio troppo breve nel deserto di Sakhir. Una desolante sensazione di inferiorità in Cina. Il pit stop contemporaneo di Hamilton e Bottas è stato come uno sberleffo, per chi capisce di corse. Una pernacchia, ecco. Ma sto, di nuovo, imitando il dottor Divago. È stato giusto invertire le posizioni tra Sebastiano e Carletto, dopo che il Rocky BalBottas delle qualifiche si era trasformato nel Rocky Balbettas dello



**È TEMPO DI
TORNARE A
FARE SQUADRA,
DI COMPATTARSI
E AVERE UNA
VETTURA FORTE
NON IN QUESTO
O QUELLO, MA
NELL'INSIEME**



GETTY IMAGES

Riscatto atteso alle... urne europee

SARÀ IL PASSAGGIO DEL MONDIALE SUI TRACCIATI DELLA VECCHIA EUROPA A DARE A QUESTA ROSSA UN'INVOCATISSIMA CHANCE DI RISCATTO, PERCHÉ PER ORA LE COSE NON VANNO BENE



Start? Mia opinione. Mattia Binotto è un uomo di parola. Aveva detto che la Ferrari considerava Vettel il capitano. Aggiungo che di sicuro Seb in pista, all'inizio, non era più lento di Leclerc.

Intuisco la legittima obiezione del Perry Mason che si annida tra i miei quattro lettori. Ah, ma qui si giustificano gli ordini di scuderia! E non si era sostenuto che Toto Wolff esagerava, utilizzando Tappos/Bottas alla stregua di una chicane mobile? Io non li amo, gli ordini di scuderia. Ma rispetto la chiarezza. Che non si può affermare sia mancata, sin dalla presentazione della Sf90. Dopo di che, se io applico una strategia e invece di finire terzo e quarto chiu-

FACCE NON PROPRIO FELICISSIME

Mentre sfreccia la Rossa, le gigantografie dei volti di Leclerc e Vettel sembrano suggerire un momento non proprio memorabile per la Ferrari

do terzo e quinto, insomma, tanto bravo non sono stato. Fra Vettel e Leclerc ci ha rimesso la Ferrari (poco, due punti, ma ci ha rimesso).

Insisto. Mio cavallo di battaglia. Mi interessa una disputa Sebastiano Carletto per piazzamenti di rincalzo? Per niente. Domanda vera. La Ferrari è quella del Bahrain o di Australia-Cina? Dalla risposta dipende il nostro stato d'animo. Chiudo con una consolatoria memoria figlia della statistica. Un anno fa la Mercedes non vinse nei primi tre Gran Premi. E sappiamo come è andata a finire. Ma questa, lo ammetto, è una cosa che mi racconti per tirarmi su il morale. ●



Mercedes va a 1000

ANCHE NEL GP MILIARE DI SHANGHAI IL COPIONE NON CAMBIA PER NIENTE. TERZA SFIDA DELLA STAGIONE E TERZA DOPPIETTA DELLE FRECCHE D'ARGENTO.

SHANGHAI - Lewis Hamilton ha stabilito un altro record che probabilmente poco interessa, ma che regala una cartolina dell'ultimo decimo di storia dei gran premi di F1. È infatti l'unico pilota ad essersi aggiudicato per due volte un gran premio miliare. Il 900 e adesso il 1000.

Della serie "e chi se ne frega", però è un dato che va a confermare la superiorità Mercedes, da quel gran premio del Bahrain 2014 a oggi e di Hamilton che da allora a oggi ha messo insieme 4 titoli mondiali oltre a quello vinto nel 2008. Tra l'altro anche la gara 800, proprio del 2008, avrebbe potuto essere sua, se non ci fosse stato il crashgate di Singapo-

LEWIS SI RIPRENDE LA LEADERSHIP

Terzo Gp della stagione e terzo uno-due della Mercedes. Con la vittoria davanti a Bottas, Hamilton è così tornato in vetta al Mondiale Piloti

re. Allora c'era anche un Massa più veloce in quella gara, ad onore del vero, e forse gli andò meglio così. Una superiorità evidenziata anche da questa stupida statistica, ma è un fatto che ad andare a 1000 sono proprio la Mercedes, Hamilton e anche Bottas. Il finlandese ha disputato un week end perfetto, tranne in una cosa, la partenza. Avesse tenuto la prima posizione forse oggi sarebbe ancora leader del mondiale, ma ha subito rassicurato tutti e forse ancor prima se stesso, dicendo che si vuole al più presto riprendere la testa. Bottas sta a Rosberg 2016? Forse, ma mio modesto parere, Valtteri è più forte perché quel Rosberg, seppur fenomenale, non



ha dovuto ingoiare dei rospi giganti come ha fatto lui lo scorso anno, agendo da perfetto compagno di squadra e in più Rosberg ha approfittato dei problemi di affidabilità avuti da Lewis e dal suo essere a volte "distratto". Oggi invece è in versione cannibale e non molla un millimetro alle speranze altrui. Baku sarà solo la quarta tappa del mondiale, ma già decisiva per farci capire quanto il Woodman, il boscaiolo, sarà in grado di tenere testa a "The Hammer", il martello: Lewis è stato semplicemente perfetto domenica, dopo un week end a inseguire. Tutto questo al netto di una Ferrari che, tra prestazioni inferiori in Australia e Cina e proble-

mi di affidabilità per Leclerc ed errore per Vettel in Bahrain, da l'idea che questo mondiale lo debba ancora iniziare. Senza il problema di due settimane fa e con una strategia interna a favore di Leclerc, intendo anche in Australia, oggi la classifica reciterebbe Hamilton 59, Bottas 59, Leclerc 42, Verstappen 39 e Vettel 30. Ma i problemi e la scelta gerarchica ci sono stati e quindi Leclerc invece di essere a -17 dalla vetta e a +12 su Vettel è a -32 dalla vetta e a -1 da Vettel. I punti persi "solo" per scelta tattica sono 2 in Australia e 5 in Cina. Bravo a gestire con maturità le interviste, dopo i caldi team radio e a non alimentare polemiche. Nel briefing ha chiesto spiegazioni e le avrà accettate, da rookie Ferrari qual è, ma la situazione ovviamente gli va stretta. A Baku è sempre andato come un treno in F.2 e in F.1, disputando la sua prima grande gara 2018. Ma è soprattutto la Ferrari che deve dare un segnale importante perché le gare passano e l'avversario, già forte di suo, è a punteggio pieno, in versione,



**AL DI LÀ DELLE
STATISTICHE
È UN DATO
DI FATTO CHE
AD ANDARE
A MILLE SONO
SEMPRE LE
MERCEDES**

anzi meglio, del suo migliore anno, il peggiore per i suoi avversari, ossia il 2014. Guardando al bicchiere solo per un terzo pieno, o forse meno, giochiamo sui due terzi posti conquistati in tre gare, la Ferrari ha due consapevolezze oltre alla certezza delle serenità e capacità del suo team principal Binotto: La macchina di Barcellona non è sparita, devono solo "impararla" meglio, per regolarla al massimo e ha un

fenomeno, Leclerc, da gestire anche per alzare l'asticella di Vettel. C'è anche un terzo elemento che può ancora far ben sperare i tifosi della rossa: i problemi o le difficoltà è sicuramente meglio averli a inizio stagione, Hamilton 2018 insegna, perché c'è la relativa serenità di avere del tempo a disposizione per raddrizzare il peggior inizio rosso dell'era power unit, dopo quello disastroso del 2014. Allora non c'era una macchina super veloce come, ne siamo sicuri, hanno tra le mani oggi. 3 a 0 e palla al centro ci sono ancora 18 rigori da tirare, ma inizia a diventare fondamentale non inciampare più nella rincorsa e parare le staffilate dei grigi. ●



**3-0 E PALLA AL CENTRO:
CI SONO ANCORA 18 RIGORI
DA TIRARE MA INIZIA A
DIVENTARE FONDAMENTALE
PER LA FERRARI NON
INCIAMPARE PIÙ NELLA
RICORDA A PARARE
LE STAFFILATE DEI GRIGI**



La Ferrari deve ritrovare la Ferrari

PER CARITÀ, EVITIAMO PROCESSI, ESAGERAZIONI E CAPRI ESPIATORI. IL DISCORSO È BEN PIÙ AMPIO E VASTO. È TEMPO CHE LA ROSSA RISCOPRA IN SÉ IDENTITÀ, RADICI, FORZA E CORAGGIO POLITICO, PERCHÉ DAL 2008 A OGGI, A LIVELLO DI REGOLE E MAZZIERI, IN F1 SONO STATI I RIVALI A FARE IL BELLO E, SOPRATTUTTO, IL CATTIVO TEMPO

Non so se dopo Shanghai mi metta più ansia la Febbre Leclerc o la tachipirina Ferrari. Ma questo sarebbe niente. Allora, che cosa facciamo, diciamo le cose come stanno o ci prendiamo simpaticamente per il sedere? No, dai, chi legge queste righe non lo fa gratis, pertanto merita il meglio e l'onestà intellettuale di chi scrive. Quindi, mettiamoci seduti e spieghiamoci un paio di cosette che fanno un po' male ma quando ci vuole, ci vuole. Anche perché il tifoso Ferrari adesso è stufo come mai nella vita.

Non sono tanto i dodici anni di digiuno iridato a dar fastidio, quelli ci possono anche stare, ma è il come che addolora, offende, sferza, fa male. Perché dal 1979 al 2000, da Scheckter a Schumi, il record della Rossa dieta mondiale era stato vissuto col fatalismo di chi sa che - fatto salvo il tragico 1982 e il 1990 deciso con l'auto-scontro del Senna Vendicatore al via di Suzuka e il triennio 1997-1998-1999 dell'era Schumi ancora crisalide sofferente -, be', dicevo, quell'ultraventennale astinenza dalle carni era stata presa, subita e vissuta con la consapevolezza di fondo che la Ferrari stava ristrutturandosi, cercando una nuova identità. Passando dall'era Enzo a quella Fiat salvo trasformarsi nell'epopea Montezemolo, capace di dar forma a un italianissimo orgoglio coniugato all'anglosassone, vedi il ciclo Schumi-Todt-Brawn-Byrne.

In altri e più brevi termini, perdere per ventuno anni ci poteva stare, perché era un Cavallino tribolato, quello, in metamorfosi, in tempesta ormonale. Posto a confronto con avversari devastanti, un talento come Ayrton Senna e Costruttori giganteschi capaci di far sfracelli in pista. Ma adesso no. Questa è una Ferrari che soldi, campioni, know-how, basi, capacità e potenziale ne ha a più che sufficienza. Eppure no. Nada. Zero titoli. Dai e dai, da dodici anni a oggi, perde. Punto.

Si, okay, vince battaglie, bene che va pro-lunga, rimanda la pronuncia del verdetto definitivo, ma mai e poi mai e l'aggiudica. Okay. Perché?

E adesso cosa facciamo, ce la prendiamo con Alonso? Con Chris Dyer che gli fa fare il pit-stop più suicida della storia a Abu Dhabi 2010? Con Bruno Senna che a Interlagos 2012 non tocca il Redbulliano Vettel con più cattiveria? Dagli a Arrivabene? Ai ceppi Vettel neobaffuto? E adesso, attualizzando, abbasso Binotto? Su, su, no, sarebbe da sfascisti un po' vigliacchi. Vogliamo fare un'altra cosina?

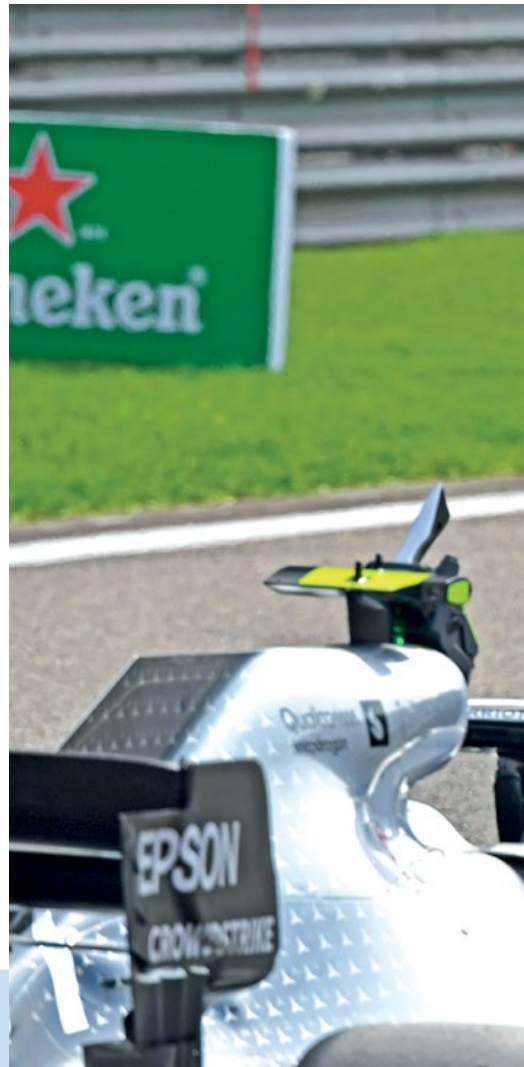
La proposta è semplice. Smettiamola di cacciare teste, di cercare il decapitando di giornata e mettiamoci a rimirare la storia facendo gli elicotteri, ossia alzandoci in volo e provando a guardare tutto nell'insieme, con la distanza e la serenità utili a capirci qualcosa di più. Evitando polemiche da bar, richieste d'esecuzioni sportivamente capitali o squallide robine del genere. Per fare tutto un altro tipo di analisi, cioè questa. La Ferrari dell'era Schumi aveva una sola, unica, grande forza capace di andare ben oltre gli uomini che gli hanno dato vita: il know-how strutturale. Il più imbattibile, attivo, interattivo e fruttuoso test team di tutta la storia del mondiale, circuiti come Fiorano e il Mugello a disposizione alla bisogna, capacità di crescita, sperimentazione, ricerca e mi-

glioramento senza limiti e in tempo reale. Il tutto unito a una reattività senza sosta e a un'incessante attività d'iniziativa e interdizione politica a livello di dialogo, pressioni e azioni con la Federazione Internazionale, gli altri Costruttori rivali e il promoter di turno, al tempo Bernie Ecclestone. Un Bernie inquadabile in mille modi e non tutti lusinghieri, ma in ogni caso sempre approcciabile, abbordabile e soprattutto conscio del fatto che mettere

SUTTON-IMAGES.COM



PIÙ CHE UNA FERRARI VELOCE A BAKU SAREBBE BELLO VEDERE UN CAVALLINO CHE CON ORGOGLIO RITROVA LA SUA FORZA POLITICA



la Rossa nelle migliori condizioni possibili sarebbe stato interesse di tutti.

Perché la prima ballerina scosciata, quella la quale tutti guardano, meno piange e più è felice e meglio balla e più ha le chiappe sode, così la gente felice paga sempre più caro il biglietto per venire a teatro. Sipario. Ma dal 2008 niente di tutto ciò.

La FIA impone la prima limitazione dei test, ancora non devastante ma presto lo diventerà. E quello è l'inizio della fine. Lo stiletto nel cuore rosso Ferrari. La Ferrari senza Fiorano, Mugello, galleria del vento all'avanguardia o strutture altrui ad essa affiancabili con risultanze collaudabili su una monoposto che romba & sfreccia tutti i giorni e un tester percorre ogni anno quattro stagioni di F.1 a porte chiuse, è e resta come Sansone rasato da Dalila.

Addio, sogni di gloria. La leggenda dice che Schumacher, appena iniziata la fase vincente, abbia dichiarato: «Francamente so bene che sul piano della velocità secca un Mika Hakkinen al meglio ha la capacità di battermi, sul giro secco. Ma io posso contare su ciò che Mika non ha dalla natura: la Ferrari e la sua capacità di crescere, aggiustarsi, modificarsi, mutare giorno per giorno. Ora dopo ora. Idea

dopo idea». Ecco, per ragioni politiche e sportive, questa Ferrari, strutturalmente, filosoficamente e praticamente non esiste più. Peggio. Dal 2014 a oggi il regolamento tecnico proietta la F.1 in una dimensione strana, di passaggio, non a caso ibrida e turboibrida, paraverde e politically correct tale da stravolgere il concetto di motore trasformandolo in power unit e, di fatto, al di là delle chiacchiere delle anime belle, regalando a chi era strutturalmente prontissimo, prossimo e preparato a quel salto nel buio, ossia alla Mercedes, un vantaggio immenso, quasi incolmebile sugli avversari e a oggi difficilmente quanto duramente fin solo pareggiabile.

E la Ferrari? La Ferrari quale entità politica, centro di potere, ganglio dialettico, che fa? Negozia, batte i pugni s'incassa, esce dal negozio - come fa la massaia quando non si mette d'accordo col bottegaio sul prezzo -, facendo finta d'andarsene?

No, subisce e tace. S'accontenta d'incassare il gettone quale team più antico e tace. Poco vincente ma satolla.

Vedete, torno ai giorni belli, ai miti fondanti, ma mica alla poesia, no, no, ai principi strutturali espressi dal padre fondatore Enzo Ferrari. Il Drake diceva che se le cose nelle corse non andavano bene, pri-

ma bisognava provare a cambiare le macchine. Poi, se il problema non si risolveva, era ora di cambiare gli uomini, in pista e a bordo pista. Infine, di fronte a risultati ancora deludenti, bisognava prendere coraggio, battere i pugni, fare il diavolo a quattro per cambiare le regole del gioco, evidentemente troppo favorevoli ai rivali. Non sto dicendo che sia giusto, sportivo, auspicabile e dolce farlo, ma non c'è altra via. Ho come la sensazione - pur provando fiducia e tanta per Binotto in quanto tale -, che di questo passo a livello di politica non si vada da nessuna parte.

Dei 123 Gp turboibridi, 81 ne ha vinti la Mercedes, a segno in dieci mondiali su dieci. E adesso rieccola, con tre doppiette nelle prime tre gare. Di cosa altro vogliamo parlare? Il problema non è tecnologico, umano, di teste da rasare, appuntire o tagliare, ma di forza sistemica della Ferrari, di mancata e spregiudicata realpolitik, di licenza d'incidere nel suo mondo, nel brodo primordiale della F.1.

Il Drake, in sintesi, avrebbe preso Chase Carey o chi per lui di Liberty Media, e, inviatalo a Maranello insieme a emissari della Federazione, gli avrebbe detto, davanti a sontuosi piatti di tortellini in brodo, con rispetto parlando e con un Franco Gozzi costernato ma ficcante nella traduzione: «Guardi, io del semi elettrificato, della F.1 che guarda al futuro e all'ecosensibile, nonché del turboibrido e della Mercedes messa fin dall'inizio in condizione di stravincere, ne ho totalmente e sinceramente i coglioni pieni. Le Ferrari F.1 non devono mica andare a elettricità, così come Charlize Theron non va in giro con burqa e i cosciali da pescatore. Me ne frego di sostenibilità, segnali politically correct e anime belle per regalare festa, premi e gloria sempre ai soliti. Rivali bravi ma anche così furbi da esser e sembrare bravi solo loro. No, ora basta. Azzeriamo tutto, tornino i V12 aspirati e basta simulazioni, altrimenti la Ferrari se ne va a correre altrove. Dove ci danno più ascolto e meno noie. Si tenga la sua F.1 diventata una simpatica Smart Cup per semielettriche e, tranquillo, ordini pure anche una bella bistecca, ché il conto di oggi l'offro io».

Mio Dio, quanto sto meglio solo a pensarle e a sognarle, queste cose. Che mi e ci fanno compagnia molto più di un'auspicabile riscossa Ferrari 2019 in quel di Baku. Perché dopo tutto, passati questi altri anni di digiuno, me ne frega e spero sempre di meno su una Ferrari che batta la Mercedes, ma vorrei tanto - più semplicemente, basicamente, profondamente e orgogliosamente - una Ferrari che sul piano politico, del potere sportivo e della capacità di farsi ascoltare e rispettare, tornasse ad essere davvero e per sempre la Ferrari. ●




UN'EGEMONIA SU CUI C'È DA PARLARE

Vettel guarda la Mercedes e ci pensa su. Magari dopo questo dominio che dura dal 2014 uno come Enzo Ferrari avrebbe preso posizioni politiche nette



**TANTI COMPLIMENTI
A CHI NON FA PIÙ PAURA**

Lewis Hamilton in questo 2019 si sta specializzando in complimenti e abbracci a tutti quegli avversari che a fine gara patiscono la delusione della sconfitta. In Bahrain era toccato a Leclerc, mentre in Cina il complimentatissimo è Sebastian Vettel...



HAMILTON GRAN PROTAGONISTA DOMINA LA GARA, VINCE E TORNA LEADER MONDIALE SCAVALCANDO BOTTAS E PRENDENDO IL LARGO SULLA ROSSA, SOLO TERZA CON SEB

O rmai, Lewis Hamilton lo conosciamo bene. Ogni successo ha l'effetto di ritemperare il pilota inglese, di rinnovare la sua energia e di renderlo più forte e motivato. Ricordate quanto successo all'inizio della passata stagione? Hamilton volò in prova a Melbourne, ma la Scuderia Ferrari in gara seppe giocare meglio le sue carte e, anche grazie a una strategia vincente, consentì a Vettel di salire sul gradino più alto del podio. Hamilton la prese talmente male da apparire in evidenti difficoltà nei successivi appuntamenti di Sakhir, Shanghai e Baku, dove colse un successo inatteso a causa di un detrito colpito da Bottas e un lungo di Vettel. Lewis salì sul gradino più alto del podio, riprese slancio, e vinse nettamente il successivo appuntamento di Barcellona, dove iniziò la rincorsa al suo quinto mondiale. Ora facciamo andare avanti il nastro, e passiamo a questa stagione. Le similitudini non sono certamente poche.

Hamilton ha nuovamente siglato la pole sul tracciato dell'Albert Park, ma ne è uscito sconfitto ad opera di Bottas. Nella corsa successiva, a Sakhir, le Ferrari si sono rivelate semplicemente imprevedibili per le W10, ma un testacoda di Vettel e una perdita di potenza accusata da Leclerc gli hanno consegnato un'inattesa vittoria. Sono in parecchi a sostenere che la storia sia ciclica e si ripeta, e quanto accaduto nel terzo Gp 2019 non può che confermare le loro certezze: la gara va in archivio sulle note di una convincente vittoria del cinque volte iridato inglese, che ha beffato Bottas al via e ha colto il sesto successo in carriera sul tracciato ubicato alla periferia della megalopoli cinese. A Shanghai, il pilota nato a Tewin ha anche colto il settantacinquesimo successo in carriera e conquistato la leadership iridata. E a ogni balzo sul gradino più alto del podio si sente più sicuro di sé e determinato a raggiungere i sette mondiali di Michael Schumacher.

Bottas quest'anno è un vero rivale

Se per gli uomini di Toto Wolff il risultato colto in Bahrain era figlio soprattutto dell'affidabilità, la vit-

Lewis

risale in vetta

toria di Shanghai è conseguenza di un predominio che è parso evidente in vista delle qualifiche, quando le W10 si sono rivelate più veloci di due/tre decimi al giro rispetto alle monoposto schierate dalla Scuderia Ferrari.

Il trionfo ottenuto in suolo cinese da Hamilton mette in evidenza la stupefacente lucidità del pilota inglese nel saper tenersi lontano dagli errori e nel fare la differenza nelle fasi decisive della corsa, ovvero in partenza e occasionalvolta il finlandese cercava di riavvicinarsi. Dopo le qualifiche, era molto chiaro a Hamilton che era proprio il suo team mate l'avversario da battere per puntare al successo. E Hamilton sa benissimo che la nuova versione di Bottas è assai più graffiante rispetto alla precedente, che l'asticella all'interno del garage Mercedes si è alzata e che per battere Bottas ogni dettaglio può risultare decisivo. Il finlandese non è più vissuto come un comodo compagno dall'inglese, che è tornato a considerare il proprio team mate come il primo avversario da battere. Una situazione che è un po' una regola in tutte le squadre e che Hamilton ha ben vissuto sulla sua pelle con Fernando Alonso a inizio carriera e poi con Nico Rosberg. Bottas è diventato pericoloso soprattutto ora che si trova in un momento decisivo della sua carriera, avendo Ocon alle spalle e dovendo dimostrare di essere una valida alternativa a Hamilton in casa Mercedes. La convincente vittoria colta da Bottas a Melbourne ha certamente fatto suonare l'allarme all'inglese, che è rimasto segnato dalla guerra di nervi in squadra nel 2016.

Se, in passato, erano i suoi team-mate a studiare le sue debolezze, come ha più volte raccontato il Rosberg nel commentare il suo successo iridato, ora Hamilton ha imparato a rispondere loro con le stesse armi. Alla vigilia, Bottas gli aveva soffiato la pole e si annunciava determinato almeno quanto all'Albert Park. E il momento decisivo per batterlo non poteva essere che la partenza, uno dei punti forti del finlandese.

Vettel, un podio a 7 secondi da Bottas

Hamilton si è fatto trovare iper-reattivo e ha battuto il rivale battendolo proprio in quella che è una delle sue specialità, anche approfittando del posizionamento in griglia dal lato in cui le monoposto sono parse avere più trazione, ed il miglior scatto di Leclerc su Vettel lo dimostra.

Una volta conquistata la leadership del Gran Premio, l'inglese ha iniziato a martellare da par suo, riuscendo, a un ritmo di circa tre decimi al giro, a scavare un solco che ha superato i cinque secondi al termine del diciassettesimo giro e che gli ha permesso



GETTY IMAGES

di non cedere mai la leadership della corsa per tutto il Gran Premio. Il vantaggio accumulato nelle prime fasi di gara ha permesso a Hamilton di rimanere al comando della corsa nonostante Bottas sia stato chiamato nella corsia box per il primo cambio gomme con un giro di anticipo sull'inglese nel corso della ventiduesima tornata. Sulla pista cinese l'undercut può rivelarsi letale. Il finlandese si ritrovato negli scarichi dell'inglese, quando Hamilton è rientrato in pista, portandosi a poco di più di un secondo il suo svantaggio. Ma il cinque volte iridato ha prontamente reagito.

Dopo aver chiesto lumi al muretto box sulla strategia, Hamilton ha ritrovato il ritmo d'inizio gara e ha progressivamente messo il team mate a distanza di sicurezza. Le due W10 sono poi state chiamate per il

secondo cambio gomme in sequenza nel corso del medesimo giro, il trentasettesimo. Toto Wolff ha spiegato di aver corso il rischio di far svolgere il secondo cambio gomme a entrambi i piloti nello stesso giro perché temeva l'undercut dei diretti inseguitori. Rientrate in pista, le due Freccie d'Argento hanno puntato dritte alla terza doppietta stagionale, giungendo al traguardo separate di sei secondi.

Bottas ha chiuso a metà strada tra Hamilton e Vettel, con un vantaggio tutto sommato esiguo di sette secondi sul quattro volte iridato tedesco che ha colto il primo podio stagionale.

Valori molto altalenanti

Sono sei i punti che separano Hamilton da Bottas al vertice della graduatoria di cam-





SCATTO AL VIA DETERMINANTE

Il bruciante avvio che permette a Hamilton di superare il poleman Bottas è il momento determinante nel Gp di Cina. Sotto, scintille tra le Rosse all'inseguimento di Bottas e, nell'altra pagina, Leclerc alle prese con Valtteri

pionato alla vigilia dell'appuntamento di Baku, che l'anno scorso si rivelò decisivo nel ridisegnare le gerarchie del mondiale. Sul circuito cittadino ricavato nella città azera che si specchia sulle acque del Mar Caspio, Bottas sembrava avviato a un meritato successo, ma perse la corsa a causa di un detrito trovato sulla sua strada. Vettel arrivò lungo in una frenata e si spalancarono le porte a un inatteso successo per Hamilton.

A Baku riprenderemo un Bottas motivatissimo a riprendersi il successo che la sorte gli ha soffiato l'anno scorso, così la Scuderia Ferrari sarà in cerca di rivincite con il chiaro obiettivo di dare a questo mondiale una nuova direzione, un po' come accadde con Hamilton dodici mesi fa. Nella graduatoria di campionato sono ben ventinove le

lunghezze che separano Hamilton da Verstappen, terza forza in una classifica che onestamente è molto bugiarda e non rispecchia i valori visti sul campo fino a questo momento. Da Melbourne a Shanghai, passando per Sakhir, i responsi della pista sono stati parecchio altalenanti e di difficile interpretazione.

In Australia, in controtendenza con l'esito dei pre-season test, le Ferrari SF90 sono andate in difficoltà su una pista dal suolo molto irregolare.

La terza posizione di Verstappen, che ha regalato il primo podio alla Honda da quando sono stati introdotti i motori ibridi, è certamente frutto del grande talento dell'olandese ma non fa altro che certificare la giornata "anomala" per le monoposto della Scuderia Ferrari. Soltanto due

settimane dopo, nel deserto del Bahrain, le SF90 sono tornate a volare sui livelli dei test svolti in Catalogna, semplicemente incontrastabili nel loro ritmo.

Soltanto un testacoda di Vettel e un calo di potenza accusato sulla monoposto di Leclerc sul finale hanno fatto saltare una doppietta Ferrari annunciata e portato lo stesso Wolff a parlare di vittoria fortunosa.

In Mercedes hanno trovato l'equilibrio

Su una pista di trazione come quella ubicata alle porte di Manama, le SF90 si erano rivelate molto competitive.

A differenza del tracciato mediorientale, Shanghai propone anche tratti medio-lenti, che abbinati ai lunghi rettilinei rendono particolarmente complessa la definizione dell'assetto.

Sull'impianto cinese, che ci si attendeva avrebbe collocato Ferrari e Mercedes su un piano di sostanziale equilibrio, sono stati soprattutto i dettagli a fare la differenza. L'impressione è che, sessione dopo sessione, in casa Mercedes siano riusciti a trovare un equilibrio perfetto che ha consentito alle W10 di fare la differenza nelle sezioni più lente e di mantenere il vantaggio nel corso giro, seppur abbastanza risicato.

Un divario ben inferiore ai tre decimi che si sono visti tra Mercedes e Ferrari con le mescole più morbide, ma che ha consentito ai driver di Toto Wolff di recuperare il gap che si è visto nel primo turno di prove nel quale le vetture sono scese in pista e di portarsi al vertice delle successive, riuscendo così a conquistare la prima fila sullo schieramento di partenza e a restringere la lotta per il successo nel Gran Premio ad un duello interno in casa Mercedes.

Hamilton e Bottas hanno gestito in maniera impeccabile lo start, facendo muro sulle due Ferrari, per poi amministrare la corsa seguendo il copione studiata alla vigilia. Wolff aveva chiaramente detto ai suoi uomini di fare la propria corsa senza ostacolarsi al via, secondo uno spartito ormai ben collaudato, e che l'ordine d'inizio gara

LA PRESSE





LA PRESSE

← sarebbe rimasto fino al termine, salvo episodi straordinari. E così è stato. Bottas ha perso il suo Gran Premio in partenza a causa del minor grip dovuto al lato della pista sfavorevole e al fatto che ha fatto pattinare le gomme sulla striscia bianca che delimita l'uscita box. Da quel momento, Bottas non ha più avuto alcuna chance di riaprire il duello con Hamilton.

In Ferrari c'è margine per ripartire

I sei punti tra i due piloti di Toto Wolff sono un'inezia a questo punto della stagione, e basterà un piazzamento sul podio a gradini invertiti a Baku per riportare tutto su un livello di parità.

Altrettanto chiara è la situazione e dei portacolori della Scuderia Ferrari, che ora si trovano distanziati di oltre trenta lunghezze da Hamilton e che in Azerbaijan avranno l'obiettivo di ricucire uno svantaggio in graduatoria che non riflette i valori visti sul campo, ma che c'è e come tale va affrontato.

Il mondiale è ancora molto lungo e, partendo dal livello di competitività mostrato dalle SF90, c'è tutto il margine per riaggiungere le W10, soprattutto se si riuscirà a replicare l'abilità di Hamilton di ottimizzare i risultati anche in circostanze che non paiono tra le più favorevoli. In Ferrari non serve farsi prendere dalle emozioni, ne stare troppo a guardare la classifica attuale, che potrebbe soltanto abbagliare. La squadra è molto compatta, le monoposto hanno dimostrato di essere molto veloci, serve soltanto mettere ogni particolare al suo posto perché ci sono tutti gli elementi per ricominciare di slancio già tra due settimane.

Vettel bravo con Verstappen

La Scuderia Ferrari dovrà ripartire anche dall'incoraggiante versione di Vettel che si è vista a Shanghai, dove il tedesco è tornato sul podio confermando la posizione sulla griglia di partenza davanti a Leclerc. Anche in Cina, il monegasco che si è espresso su livelli molto elevati, ma non

ha ripetuto l'exploit di Sakhir. In gara, dopo che aveva superato al via il tedesco, Leclerc ha ridato spazio al quattro volte iridato nel corso del decimo giro, riuscendo a rimanerne agevolmente in scia. La strategia di prolungare il primo stint nel tentativo di avere una strategia di una sola sosta ha finito per svantaggiarlo, con la conseguenza che il ventunenne non è riuscito a difendere la quarta posizione da Verstappen. Ancora una volta, il talento olandese si è rivelato molto maturo ed efficace, nonostante un testacoda nel giro di formazione. La momentanea terza posizione nel mondiale è soprattutto frutto dell'abilità e della determinazione del pupillo di Helmut Marko, protagonista di uno dei momenti più intensi del Gran Premio quando si è messo a battersi con Vettel dopo il cambio gomme.

Il duello tra i due è stato molto vibrante e, nonostante un mezzo chiaramente inferiore, l'olandese le ha provate tutte per far saltare i nervi al pilota della Ferrari, che questa volta non ha commesso errori tenendo magistralmente testa al rivale.

Gasly preoccupa Marko?

Appare abissale il divario tra il pilota nato a Hasselt e il compagno Gasly, indicato come pilota del futuro Red Bull, e che invece vive in una sorta di limbo all'ombra dell'olandese. Il pilota di Rouen, che sul finale ha montato le Soft e ha rubato il punto del giro veloce in gara a Vettel, appare come l'anello di congiunzione isolato tra i tre team di primissima fascia e le squadre che lottano a centro gruppo, dove Daniel Ricciardo si scrollato di dosso le difficoltà mostrate nelle prime due uscite stagionali e ha raccolto il miglior risultato a sua disposizione, ovvero la settima posizione davanti ad un convincente Perez. Niente da fare per Raikkonen, che fino alla fine era parso di inserirsi nella lotta per la settima posizione, ma che ha portato nuovamente a punti l'Alfa Romeo C38.

Un plauso convinto va anche al thailandese di Londra, Albon, entrato in punta di piedi nel mondiale, che ha colto un'ottima decima posizione al termine di una vibrante rimonta dopo essere scattato a fondo gruppo a causa di un'uscita di pista che gli ha impedito di disputare le qualifiche. Lo conoscevano in pochi, ma sta dimostrando di saper mettere in difficoltà un ragazzo d'indubbie doti come Kvyat.

La sensazione è che, puntando su Albon, Marko abbia pescato bene, e che il ragazzo sia da tenere d'occhio. Soprattutto se Gasly dovesse continuare vivere all'ombra di Verstappen. Che Marko stia già pensando a una mossa a sorpresa delle sue? Onestamente, in questo momento non ci sarebbe alcun motivo. ●

IL PIACERE DELLA SUPERIORITÀ MANIFESTA

Vettel spruzza di champagne il meritato vincitore Hamilton, neoleader del mondiale. In alto, Verstappen, 4° alla fine e ora addirittura 3° in classifica generale



GETTY IMAGES

GIOVEDÌ 11 APRILE

VETTEL: «Credo che questo sia un weekend importante e in molti mi hanno chiesto quale sia stata la gara che ricordo maggiormente da spettatore, prima di diventare pilota. Non ce n'è una sola: ricordo quella in cui Ayrton Senna vinse il Gran premio del Brasile (nel 1991). Ero un bambino e guardavo la Formula 1 con mio padre. Ricordo che fui colpito dal fatto che dopo la bandiera a scacchi il pilota era talmente affaticato che faceva fatica a reggersi in piedi. Le altre corse che ricordo bene sono quelle chiave della carriera di Michael Schumacher. Credo che abbiamo una buona macchina, qui il rosso e il giallo portano fortuna: speriamo allora di vedere molto rosso e giallo domenica!».

LECLERC: «Non abbiamo aspettative particolari per questa gara, attendiamo le prove libere e ne sapremo di più; dopo le qualifiche poi avremo le idee ancora più chiare. Quello che posso dire di sicuro è che il clima nel team qui in Cina è molto buono perché ci portiamo dietro quanto abbiamo fatto in Bahrain. Credo che dobbiamo continuare con l'energia positiva che ci sta accompagnando e che potremo avere un risultato simile a quello che stava maturando in Bahrain prima del problema. È anche importante aver capito quale è stato il guaio a Sakhir e avere la consapevolezza che non dovrebbe ripresentarsi più».

VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

VETTEL: «Tutto sommato è stata una giornata positiva. Abbiamo ancora del lavoro da fare ma direi che siamo in una situazione abbastanza simile a quella del Bahrain, dove eravamo competitivi. Ci sono certe parti della pista in cui la messa a punto mi soddisfa già, altre in cui dobbiamo ancora migliorare. Per le qualifiche e la gara mi aspetto che noi e i nostri avversari saremo molto vicini, quindi

sarà importante continuare a lavorare per ottenere un'inta ancora migliore con la monoposto».

LECLERC: «Le sensazioni che mi ha trasmesso la SF90 oggi sono state positive, a livello di bilanciamento c'è ancora un po' di lavoro da fare ma nel complesso posso dirmi soddisfatto. È stato un peccato non poter provare il long run, perché sarebbe stato utile in vista della gara, ma per il resto non siamo preoccupati. Abbiamo tutte le indicazioni che ci servono per fare bene, ora si tratta solo di mettere tutto insieme per la qualifica, anche perché credo che sarà una battaglia molto serrata».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Avremmo potuto fare un po' meglio oggi ma forse non saremmo comunque riusciti a battere i nostri rivali e ad acciuffare la pole position. Poteva anche andare peggio ma di sicuro non posso dirmi soddisfatto. Abbiamo iniziato bene, poi i nostri rivali hanno dimostrato di averne un po' più sul giro secco a livello di performance pura. Per la gara però credo che disponiamo di una vettura competitiva e speriamo di poterlo dimostrare domani nell'arco dei 56 giri. È un Gran Premio lungo e penso che i valori saranno molto ravvicinati: fare le scelte più corrette a livello strategico sarà fondamentale. Sarà questione di azzeccare la chiamata giusta al momento giusto per fare la cosa giusta, poi vedremo come va a finire. Non sono convinto che tutti abbiano compreso quante variabili sono in gioco: il gruppo davanti partirà interamente con gomme medie e vedremo se sarà stata una mossa sensata. Sono convinto che ogni risultato sia possibile».

LECLERC: «Sono arrabbiato con me stesso. Ho fatto un errore nell'ultimo giro che davvero non dovevo commettere. Nel complesso, tuttavia, penso che ci siano alcuni aspetti positivi perché in tutte e tre le sessioni di prove ho faticato parecchio

con la ricerca dell'assetto migliore e di conseguenza con il feeling in vettura e il comfort alla guida. Prima delle qualifiche però abbiamo apportato dei cambiamenti che mi hanno permesso di guidare meglio e di ottenere i tempi che ci aspettavamo. Soddissfazione quindi, ma anche delusione per non aver estratto tutto il potenziale dalla vettura oggi. Per quanto riguarda i nostri rivali, ci aspettavamo che fossero competitivi perché lo sono stati fin dal venerdì. La mia gara sarà un po' più complicata del previsto, perché, non avendo potuto effettuare dei long run né ieri né nelle ultime prove libere a causa della bandiera rossa, parto un po' al buio. Sarà dura ma io spingerò al massimo, perché i nostri rivali di sicuro andranno molto forte».

BINOTTO: «Oggi la nostra qualifica non è stata perfetta, e questo in un campionato con valori così ravvicinati può fare la differenza. Devo però dire che proprio per l'alto livello di competitività non deve stupire il fatto che chi è davanti in una gara si possa ritrovare a inseguire nella successiva. Abbiamo comunque imparato a nostre spese in Bahrain che la gara non si vince al sabato e credo che quello di domani sarà un Gran Premio molto combattuto nel quale contiamo di potercela giocare fino in fondo».

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «Siamo contenti di esserci guadagnati un posto sul podio, ma nel complesso non possiamo dirci soddisfatti del tutto perché oggi eravamo troppo lenti. Speravamo di essere più a punto e di potercela giocare con le Mercedes ma non è stato così. Inoltre, è un peccato non essere riusciti a concludere con un terzo e quarto posto. Per quanto riguarda le decisioni del muretto box oggi la priorità è sempre stata la squadra della quale Charles e io siamo consapevoli di essere al servizio. Siamo liberi di fare la nostra gara ma prima di tutto dobbiamo mettere in condizione la Ferrari di lottare

con i suoi rivali. Nel complesso penso che abbiamo una buona macchina ma non siamo ancora stati in grado di liberarne completamente il potenziale. Stiamo imparando molto di questa vettura, quindi è importante accumulare giri su giri per aumentare il feeling con essa. Stiamo ottenendo una rappresentazione sempre più chiara di ciò che ancora ci manca in questa fase, quindi credo che le prossime settimane saranno importanti per noi così da poter impostare la strada giusta per i prossimi mesi».

LECLERC: «Non è stata di sicuro una delle gare più facili della mia carriera visto che oggi sembrava non avessimo proprio il passo per lottare là davanti con i nostri rivali. La mia partenza è stata buona poi, sia io che Sebastian, abbiamo iniziato a faticare con le gomme. Abbiamo scambiato le posizioni e pensavo che lui sarebbe riuscito ad avvantaggiarsi su di me ma non è andata così e questo non ha fatto bene alla mie gomme dal momento che si sono surriscaldate e come conseguenza ho perso del tempo. Con il mio secondo set di gomme speravamo di riuscire ad arrivare fino in fondo ma purtroppo mi sono dovuto fermare ancora e così ho perso una posizione. Ci siederemo tutti insieme per capire che cosa poteva essere fatto in maniera migliore e ci presenteremo alla prossima gara ancora più forti per provare a cercare il risultato che vogliamo».



BINOTTO: «Le Mercedes sono state molto veloci per tutto il weekend, fin dal venerdì: lo erano in qualifica, lo sono state in gara. In sostanza abbiamo trovato una situazione rovesciata rispetto a quella di due settimane fa in Bahrain e questo dimostra che in un campionato con valori molto ravvicinati i rapporti di forza possono ribaltarsi da una gara all'altra anche nel breve volgere di due settimane. Bisogna quindi guardare al campionato affrontando una gara alla volta perché ogni Gran Premio fa storia a sé. Per quanto riguarda la strategia, abbiamo deciso di provare a cambiare qualcosa per massimizzare il risultato di squadra. Ora torniamo a Maranello, dove guarderemo attentamente tutti i dati per comprendere cosa non ha funzionato in maniera corretta e migliorare. Abbiamo bisogno di sviluppare ulteriormente la macchina e cercare di capirne i limiti per provare a presentarci a Baku al massimo del potenziale. Si tratta di un circuito ancora diverso da tutti quelli che abbiamo visitato finora e dobbiamo approcciare anche questa gara con quella positività che ci può aiutare a performare nella maniera migliore».



LA PRESSE



GP CINA

LA ROSSA FA FATICA

di Alessandro Gargantini

MERCEDES SPOPOLA, VETTEL A PODIO E LECLERC 5°. CLASSIFICA GENERALE INGENEROSA E BUGIARDA, OKAY, MA ADESSO A BAKU CI VUOLE UNA REAZIONE

Ferrari col fiato grosso



Quello che è chiaro a tutti, è che quest'anno ogni corsa sarà una storia a sé. E che per la Scuderia Ferrari sarà fondamentale, per rispondere alla prova di fuga della Mercedes, riuscire a ottimizzare i risultati anche quando la pista pone delle condizioni più favorevoli ai rivali. Se analizziamo quello che abbiamo visto in pista nei primi tre Gran Premi stagionali, ci si rende conto di quanto la classifica attuale sia bugiarda e di come alcuni episodi stiano rendendo eccessiva la percezione con la quale viene colta la terza doppietta consecutiva della Mercedes.

Le prime tre tappe del mondiale 2019 hanno proposto valori altalenanti e di difficile interpretazione, nonostante alla fine di ogni Gran Premio a salire sui due gradini più alti del podio siano stati i piloti schierati da Toto Wolff. ----->

LA PERPLESSITÀ DI SEBASTIAN

L'altalena di prestazioni da Melbourne a Shanghai passando per Sakhir sembra rendere pensoso e non certo soddisfatto Vettel, perfino dopo il terzo posto del Gp di Cina



Il distacco non riflette i valori reali

Certo, i numeri parlano chiaro. Gli oltre trenta punti di ritardo che accusano i piloti della Scuderia Ferrari da Lewis Hamilton raccontano di un totale predominio delle Freccie d'Argento.

Ma i fatti, se analizzati con calma, portano a delle conclusioni un po' più calibrate. Che non alterano i valori espressi dalla graduatoria di campionato, dal momento che il fatto che le Mercedes W10 sino a questo punto si siano rivelate effettivamente superiori e che la loro momentanea supremazia sia al di sopra di ogni sospetto è cosa pacifica, ma che possono ristabilire le giuste proporzioni e dare la giusta prospettiva in vista della prossima trasferta di Baku, un circuito cittadino anomalo sul quale al momento è assai difficile fare previsioni.

L'inizio di stagione ha offerto situazioni estreme, in casa Ferrari si è passati dall'esito incoraggiante dei test di Barcellona alle difficoltà di Melbourne, dove le SF90 si sono trovate a disagio sulle asperità del tracciato che si snoda nell'Albert Park.

A Sakhir sarebbe arrivata una sonante rivincita Ferrari, senza gli episodi che hanno rallentato Leclerc e Vettel, mentre a Shanghai i distacchi sono parsi abbastanza contenuti, pur evidenziando una supremazia della Mercedes.

Le Mercedes hanno cambiato passo

Dopo una prima sessione di prove libere nella quale Vettel ha tenuto il passo, nelle sessioni successive lo staff tecnico della Casa della Stella è riuscito a trovare un miglior equilibrio che ha consentito alle W10 di trovare il giusto compromesso tra i tratti iper-veloci della pista cinese e le sezioni medio lente, sulle quali le monoposto della squadra di Brackley sono parse maggiormente a loro agio.

Ne è uscito così quel vantaggio di due o tre decimi, evidenti soprattutto con le mescole più morbide, che hanno dato la direzione al fine settimana.

I portacolori della Mercedes sono così riusciti a conquistare la prima fila e ad amministrare a loro piacimento il Gran Premio, dopo aver eseguito in partenza un ottimo gioco di squadra che ha impedito alle Rosse di trovare ogni minimo varco. In particolare modo a Leclerc, che pure era scattato molto bene alle spalle di Hamilton ed era riuscito momentaneamente a superare il proprio compagno di squadra.

Compiendo esattamente la stessa manovra portata a compimento dal cinque volte iridato inglese nei confronti di Bottas.

La pole di Bottas non era attaccabile

Tornando all'esito delle qualifiche, 0.301 secondi separavano il poleman finlandese



LECLERC GARA SOFFERTA

Leclerc, qui davanti a Bottas, è stato protagonista di una gara sofferta, nella quale ha osservato le indicazioni del muretto dando strada a Vettel e seguendo una strategia non ottimale. Eccolo alla fine, nell'altra pagina, 5° e deluso

GETTY IMAGES

se dalla prima delle Ferrari, quella di Vettel, che aveva solo 17 millesimi di vantaggio su Leclerc.

Considerando il fatto che il monegasco ha dichiarato di aver compiuto alcuni errori nel giro decisivo, che Leclerc era soltanto alla sua seconda presenza a Shanghai e che ha candidamente ammesso di non aver ancora trovato il giusto feeling con la pista cinese, c'è da supporre che il margine reale tra le Mercedes e le Ferrari in situazioni ottimali potesse essere ben inferiore ai poco più di tre decimi che hanno diviso Bottas dai due ferraristi.

In condizioni normali, Leclerc sarebbe stato molto più vicino al pole-man.

Leclerc passa le consegne a Vettel

In gara dopo che Leclerc ha sopravanzato Vettel al via, nel corso del decimo giro il monegasco ha eseguito l'ordine di lasciar

SUTTON-IMAGES.COM



spazio al tedesco, che in quella fase di gara chiedeva strada e pareva nelle condizioni di accorciare il divario da Bottas, che in quel momento era a poco più di tre secondi.

Non appena Vettel ha avuto il via libera, e ha provato a cercare il limite, il quattro volte campione tedesco ha compiuto alcuni blocchi che hanno danneggiato i suoi pneumatici, al punto da girare un secondo più lento di Hamilton solo tre giri più tardi. Ormai la scelta a favore del tedesco era stata compiuta, con Leclerc che non ha potuto fare altro che accodarsi agli scarichi della SF90 del quattro volte iridato fino a quando il muretto box Ferrari l'ha richiamato nel corso del diciottesimo giro per rispondere con successo al tentativo di undercut di Verstappen, entrato nella corsia box un giro prima.

L'olandese è invece riuscito a sopravanzare



SUTTON-IMAGES.COM

zare Leclerc, che è stato tenuto in pista quattro giri in più anche perché la Scuderia Ferrari stava valutando per il monegasco, fermato nel corso del ventiduesimo giro, la strategia di un'unica sosta.

Vettel regge bene a Verstappen

Verstappen ha provato ad approfittare di un frangente di difficoltà di Vettel, che era appena rientrato in pista con le mescole dure, riuscendo anche a sopravanzarlo per poche decine di metri, ma il pilota tedesco ha reagito con freddezza, non ha perso lucidità ed è riuscito a recuperare la posizione grazie ad un intelligente incrocio di traiettorie. Una volta prese in mano le redini della situazione, il quattro volte iridato ha facilmente preso il largo, mentre il pilota olandese ha iniziato ad accusare problemi di grip che lo hanno fatto precipitare ad oltre sette secondi dal rivale, prima di effettuare un secondo cambio gomme dopo trentatré giri di corsa. A quel punto, il muretto Ferrari ha atteso due giri prima di richiamare Vettel, mentre Leclerc, al primo cambio gomme con quattro giri di ritardo rispetto al tedesco, è stato tenuto in pista fino al 42esimo giro. Indugio dovuto al fatto che per il monegasco si stesse ancora valutando l'opzione dell'unica sosta, e che prima che fosse richiamato in pista lo ha visto duellare con Bottas, che ha perso alcuni secondi, ma che non è mai entrato nel mirino di Vettel.

Per Leclerc una strategia da decifrare

Se per quel che concerne il tedesco le dinamiche legate alla gestione della sua corsa

sono assai chiare, rimangono diversi punti aperti in merito a quella di Leclerc. Il monegasco ha rispettato in pieno le consegne nell'interesse della squadra e, anche nelle interviste del dopo gara, ha spiegato di aver accolto con serenità le istruzioni che gli sono state impartite, anche perché non conosceva il potenziale di Vettel e Bottas non era così lontano davanti a lui. I fatti hanno poi dimostrato che neanche il tedesco, soprattutto dopo aver danneggiato le gomme, era in grado di avvicinare il finlandese. Ma il campione di Heppenheim era stato più veloce in qualifica e nei precedenti turni di prove e pareva avere un potenziale adeguato a rincorrere Bottas nel momento in cui è stata presa la decisione di dargli la precedenza.

Un secondo interrogativo riguarda la necessità di tenere il monegasco in pista per ben otto giri dopo che Verstappen aveva

GETTY IMAGES

GRAN LOTTA CON VETTEL CHE REGOLA VERSTAPPEN

Vettel riesce a tenere a bada Verstappen con un controsorpasso da urlo. Da qui getta le basi per un podio senz'altro meritato, ma sperava di meglio... A sinistra, Hamilton felice in mezzo alla torcida degli uomini Ferrari



compiuto il secondo cambio gomme. Bisogna però considerare che, quando l'olandese si è fermato per la seconda volta, mancavano ben ventitré giri al termine del Gran Premio e Leclerc aveva potenzialmente ancora l'opzione dell'unica sosta. Resta il dubbio di come sarebbe finita la sua corsa se il monegasco fosse stato richiamato prima, tenendo presente che tra il trentaseiesimo ed il quarantunesimo giro il pilota della Ferrari ha perso quasi sette secondi dal rivale della Red Bull, che aveva stabilmente un ritmo ben inferiore al 1'36'800, mentre quello del ragazzo del Principato, soprattutto a partire dal trentanovesimo, era spesso ben superiore al 1'38'000. Se Leclerc fosse stato fermato con qualche giro di anticipo, forse avremmo assistito a un duello serrato nel finale con Verstappen, un pilota che è tutt'altro che facile da superare e che probabilmente avrebbe anche alzato il ritmo. I quattro secondi che li hanno separati al traguardo sono certamente anche frutto delle valutazioni del muretto box Red Bull, visto che Verstappen non era nelle condizioni di insidiare Vettel. Un finale a favore del monegasco non sarebbe stato comunque scontato.

Luci verso Baku, magica per Leclerc

È così finita con un quinto posto la corsa di Charles che, pur non ai livelli del Bahrain, ha nuovamente mostrato il suo valore e quanto le sue prestazioni siano sovrapponibili a quelle di Vettel, che in Cina ha ben reagito agli stimoli che gli porta la vicinanza del giovane talento. Una notizia non di poco conto per la Ferrari, sempre più consapevole di avere due piloti sui quali puntare e che è pronta a ripartire da Baku, pista sulla quale Leclerc con uno splendido sesto posto conquistò i primi punti in F.1 e che sulle rive del Mar Caspio punterà al primo successo nei Gp, dopo aver conquistato la vittoria anche nella seconda serie dedicandola a papà Hervé, mancato alla vigilia della trasferta azera. ●



Mercedes da dieci

GETTY IMAGES

Il Gp della Cina, terzo appuntamento del Mondiale 2019 di F.1 nonché millesima gara nella storia della categoria regina, si è disputato come da tradizione a Shanghai vedendo il rinnovato dominio della Mercedes dopo una gara difficile a Sakhir, con Hamilton e Bottas mai realmente insidiati dalla concorrenza. La corsa cinese ha fatto molto discutere nel dopo gara per via della strategia adottata dalla Ferrari, con Leclerc 'sacrificato' in favore di Vettel, giunto terzo alle spalle degli alfiere Mercedes, autori della terza doppietta consecutiva in stagione nelle prime tre gare, eguagliando un risultato che apparteneva all'imprendibile Williams-Renault pilotata da Mansell e Patrese. Abbiamo commentato la gara cinese con il veterano Gimmi Bruni, attualmente impegnato nel Wec con Porsche e vero esperto della pista di Shanghai (presente, oltre-

**IL RE DEL GRAN
TURISMO
APPLAUDE
LA GRANDE
REAZIONE DELLA
CASA TEDESCA
E RICONOSCE
LA CLASSE DEL
BRAVO LECLERC**

tutto, al primo Gp della Cina nella storia F.1 con Minardi).

- Gimmi, al via Leclerc è stato subito aggressivo beffando Vettel, salvo poi essere in parte sacrificato dal team. Come hai visto la strategia Ferrari? «Personalmente non ho compreso le decisioni che hanno preso dal muretto, soprattutto il tenere fuori Charles per così tanti giri. Il pilota monegasco è stato fortemente penalizzato e, oltretutto, la strategia ha indirettamente favorito Verstappen. Immagino che Ferrari abbia avuto i suoi buoni motivi, ma da spettatore esterno è incomprensibile».

- Veniamo alla doppietta Mercedes. Il team tedesco sembra aver confermato le prestazioni di Melbourne dimostrando un ritmo superiore alla Ferrari...

«Hamilton ha realizzato una partenza formidabile

**Filtri Aria in
Poliestere**

**Il Filtro
Perfetto.**





e lode

DOMINIO D'ARGENTO

Pronti-via, e le Mercedes se ne vanno con Hamilton che dalla seconda casella sopravanza il poleman Bottas e le Ferrari con Leclerc ben presto - all'11esimo giro -, scavalcato da Vettel che chiede strada sentendosi più veloce... In alto a destra, Gimmi Bruni, top driver Gt e alfiere Porsche

vincendo la 75esima corsa in carriera. Fantastico. Mercedes ha operato i giusti cambiamenti al setup dopo il Bahrain, facendo lavorare al meglio le gomme posteriori che, notoriamente, a Shanghai sono molto stressate. In due settimane hanno ribaltato la situazione incontrata a Sakhir, tanto di cappello».

- Il team order dato a Leclerc in favore di Vettel aumenterà la passione del pubblico nei confronti del monegasco?

«Sicuramente, Charles ha dimostrato di che pasta è fatto in tutti i Gp. Anche in Alfa Romeo Sauber ha fatto molto bene, è velocissimo e appassioneerà sempre più i tifosi contribuendo ad aumentare l'interesse per la F1. Leclerc è molto maturo anche perché è seguito da quando aveva 16 anni dall'Fda: è stato allevato per andare forte. Ricordo Charles ai tempi dei go kart, era già molto promettente in



LAT

CHARLES LECLERC STA DIMOSTRANDO DI CHE PASTA È FATTO IN TUTTI I GP A PRESCINDERE DALLA POSIZIONE

GIMMI BRUNI



quella dimensione».

- Max Verstappen ha animato la corsa con una prestazione maiuscola, duellando con Vettel e battendo sonoramente il compagno di squadra Gasly.

«Max è maturato molto e commette pochissimi errori. Ogni gara tira fuori il meglio da lui e dalla macchina, impagabile».

- Haas veloce in qualifica ma non altrettanto in gara. A tuo giudizio, quale fattore ha penalizzato il team statunitense?

«L'alto degrado delle gomme posteriori. Haas sul giro secco ha dimostrato un ottimo potenziale e la velocità massima c'era, ma poi nel passo gara si sono visti i limiti. Ad Haas è mancato un lavoro simile a quello che è stato fatto in Mercedes».

- Albon si è ripreso bene dopo l'incidente marcando un punto. Come vedi il thailandese?

«Considerando che è un rookie e che nella F1 attuale mancano test e warm up, Alex si è comportato molto bene recuperando alla grande dopo il botto nelle Fp3, in condizioni di asfalto non facile scivolando sul tappetino verde. L'errore ci sta, anche perché ha maturato poca esperienza tutto sommato nelle formule minori. Inizio promettente per Albon». ●

VISTO CHE VIENE DALLA F2 E HA FATTO POCHI TEST, L'INIZIO DI ALBON È PIÙ CHE PROMETTENTE

GIMMI BRUNI



**+ aria
+ potenza
- manutenzione.**

Sf SPRINT FILTER



Distribuito da:
motorquality

TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02 249511 - info@mquauto.it
www.mquauto.it



Red Bull

sale di livello

LA CAPACITÀ DI FAR TESORO DEI PIAZZAMENTI E NON SOLO PORTA VERSTAPPEN A UN INSUPERATO TERZO POSTO NEL MONDIALE

Il collezionista Max Verstappen. Terzo a Melbourne, quarto a Sakhir, quarto a Shanghai. Questo offre la sua Red Bull-Honda e lui ne trae il massimo da ogni bullone. Certo, non è quello che ci si aspettava dopo un inverno in cui Christian Horner ed Helmut Marko avevano raccontato di prestazioni incredibili della power unit giapponese. Però il terzo posto nella classifica generale del mondiale piloti è comunque una realtà da non ignorare.

Il propulsore Honda non si rompe più come una volta, l'affidabilità è sicuramente una grande conquista raggiunta dopo tante sofferenze, anche se la Rb15 continua a manifestare qualche debolezza, comunque migliorabile.

Dunque, ci si accontenta in vista magari di una seconda parte della stagione ancora più competitiva e avvincente e di un 2020 in cui finalmente si potrà tornare a lottare per qualcosa di ancora più concreto. A oggi, comunque, non è male conti-

nuare a sperare nei guai altrui per puntare al podio. Magari a Baku, tracciato cittadino unico e particolare, Verstappen potrà inventarsi qualcosa e spargliare le cose. Vedremo.

Intanto, a Shanghai Verstappen è riuscito a mettersi alle spalle una Ferrari, quella di Charles Leclerc, ma più per i pasticci della strategia del muretto box di Maranello che per prodezza: «Non è stata una corsa semplice, ma la strategia è stata ben studiata ed abbiamo massimizzato il risultato finendo quarti davanti ad una delle due Ferrari. Ho ingaggiato una bella battaglia con Vettel a un certo punto della gara, quando lui è tornato in pista dopo il cambio gomme. Le sue Pi-

relli erano fredde ed è stato un momento divertente. Me la sono giocata, era un'occasione, ma non abbiamo ancora la velocità per poter combattere ad armi pari con loro fino alla fine. Comunque, stiamo combattendo per recuperare punti ad ogni gara ed è questo per ora il nostro principale obiettivo».

Parole chiare quelle di Verstappen, non certo arrendevoli, ma nel contempo lasciano emergere la consapevolezza di non potere spuntare molto di più dai risultati conquistati con grinta nei primi tre Gran Premi. Max è parso anche rilassato dopo il nervosismo che lo aveva accompagnato sabato pomeriggio dopo la qualifica, quando per troppa sufficienza e incomprensione con la squadra, non è riuscito ad affrontare il secondo tentativo di giro veloce nel Q3 perché giunto sul rettilineo di arrivo troppo tardi. E così ha preso la bandiera a scacchi. Ma come è stato possibile? Nel frangente finale della Q3 Lewis Hamilton e Valtteri Bottas procedevano lentamente nel giro di lan-

LAT



cio e si è formato una sorta di trenino, ma che ha finito per attardare chi seguiva. Il timore di prendere la bandiera ha così convinto Sebastian Vettel a rompere gli indugi passando Verstappen che si è arrabbiato via radio perché esiste una regola non scritta per cui non si deve rovinare il giro di preparazione dei colleghi. Ma la situazione creata era decisamente particolare.

Verstappen inizialmente aveva respinto l'invito del team ad aumentare il ritmo, ma quando pure Ricciardo e Hulkenberg lo hanno passato in tromba, ha cominciato a inveire contro il mondo, ha chiuso la porta al compagno Pierre Gasly, pure lui in ritardo e quando entrambi si sono presentati sul traguardo la frittata era servita.

La sua reazione era stata alla Verstappen: «Da oggi in poi non rispetterò la regola non scritta e rovinerò le loro qualifiche».

Ma se Max avesse ascoltato subito il team... Christian Horner, che non le manda mai a dire ai team rivali, non se l'è sentita di accusare nessuno ed ha parlato soltanto di sfortuna.

È quindi finita con Verstappen quinto a un paio di decimi da Leclerc e con Gasly a nove decimi dal compagno di squadra. Il francese non riesce ad avere il passo di Verstappen, né in qualifica né in gara, ma questa volta le cose sono andate un tantino meglio.

Sono arrivati i primi punti con la sesta posizione finale e anche il giro più veloce realizzato grazie alla chiamata ai box

del team a pochi chilometri dal traguardo. Un piccolo passo in avanti per Gasly che arrivando alla promozione di pilota del team Red Bull non pensava di dover soffrire così tanto: «Non avevo mai ottenuto un giro più veloce in gara e sono felice per questo. Avevo un buon margine di vantaggio su Ricciardo e così abbiamo fatto un extra pit-stop. L'idea ha funzionato. Durante la gara ho cercato di tenere un buon ritmo e gestire al meglio le gomme. Devo dire che mi sono sentito un po' più confidente con la vettura rispetto alle gare precedenti compiendo un passo in avanti, ma di certo di passi in avanti ne vorrei fare tre ogni volta. C'è ancora del lavoro da fare per me con questa vettura, ma mi conforta notare che sto compiendo progressi». ●



ANCHE LA HONDA DIVENTA SOLIDA

Toyoharu Tanabe, a lato, direttore Tecnico F.1 per la Honda, guarda al futuro con più ottimismo dopo i risultati collezionati da Verstappen, sopra in lotta con Vettel, quarto a Shanghai e, soprattutto, ora terzo nel mondiale e davanti ad entrambi gli alfieri ferraristi



**MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA**

LEWIS HAMILTON

L'eccezionalità di Hamilton consiste anche nel saper fare compiti di livello meraviglioso, che rendono la sua carriera più recente gioiosa esecutività della superiorità Mercedes. Di un soffio dietro a Bottas in qualifica, Lewis scatta meglio del finlandese e lo tien dietro senza problemi per tutta la gara, ottenendo la sesta affermazione in Cina, la 75esima in F.1, di cui la seconda consecutiva, e la leadership iridata, strappandola proprio al neocoriceo compagno di squadra. Il via vale la gara. Certo che il poleman Bottas viene fatto partire a sinistra, mentre la prima curva è a destra... Boh. Comunque Hamilton continua a non sbagliare niente, a vivere fine settimana da sciogno e a lasciare i contendenti più dichiarati a bagno nell'acidità di stomaco. Lode a te, Signore del Maalox.



GETTY IMAGES

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

ALEXANDER ALBON

Poteva essere il momento più delicato e disgraziato della sua carriera in F.1, invece diventa il più bello. Per il thailandese di formazione anglosassone una gran brutta botta in Fp3, quindi l'orgoglio ferito, zero qualifiche, la partenza dalla corsia box a motore cambiato e, infine, lo stupendo riscatto in gara. Un po' aiutato dallo strike del compagno Kvyat contro entrambe le McLaren, ma poco importa. L'Albon di Shanghai è forte, velocissimo, sa osare, sbagliare, imparare e rialzarsi alla grande. Tanto da iscriversi col punto conquistato all'Albon dei professionisti. E, in giorni così intensi per lui, da dimenticare, in realtà, c'è solo 'sta atroce battuta.

LAT

**MIGLIOR FILM**

KIMI RAIKKONEN

L'più antisistema dei piloti funziona così: mettilo in una squadra nella quale non è obbligato, pressato e strizzato dalla politica e lui darà il meglio di sé. Quando anche alla soglia dei quaranta e senza più nulla da cogliere che non abbia già colto. Ma Iceman è così. In quest'Alfa Romeo è rinato ancora una volta, al volante di una monoposto valida e che soffre solo - a volte, nel suo caso solo in prova -, certe bizzarrie della power unit Ferrari che comunque a dire il vero stanno creando problemi molto più a Giovinazzi che all'ex iridato finlandese. Morale, un nono posto e l'Alfa Romeo resta quarta tra i team, benché affiancata da una Renault anche in questo caso francamente deludente.

SUTTON-IMAGES.COM





SUTTON-IMAGES.COM

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Per dirla alla Gary Lineker, ormai la F.1 sta diventando quello Sport in cui venti macchine si sfidano tra emozioni e incertezza per un'ora e mezzo sui circuiti di tutto il mondo e alla fine vince una Mercedes. La Stella d'Argento quest'anno sta sfoderando tutte le possibili tipologie di affermazione: dominio assoluto e imbarazzante in Australia, di Kulo & affidabilità in Bahrain e, infine, di supremazia consistente in Cina, con tanto di doppio pit in simultanea. Della serie: questi vincono nei modi più disparati, okay, ma mica perdono mai. Con Wolff che sorride con estasi mistiche di felicità tanto da sembrare un sant'uomo nel paradiso terrestre. E quando dice: "Ora Baku fa paura" dice la verità. Baku mette gran terrore. Sì. Agli altri.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

SEBASTIAN VETTEL

Il sorpasso e il controsorpasso tra Vettel e Verstappen al 20esimo giro col quarto posto in palio resta la cosa più bella e meno narcolettica nell'intero Gp della Cina, per tutto il resto talmente addormentante che la somministrazione andava disciplinata da apposita ricetta medica. A parte questo, controinfilare uno tosto e meravigliosamente baciato dal talento quale Max Attack è, vuol dire avere ancora stamina, palle e cuore a sufficienza per continuare a essere Sebastian Vettel. Quindi, per questo, bravo, bravissimo, Seb. A Shanghai, visti i valori in campo, non si poteva pretendere più di ciò e del 3° posto. In ogni caso in Ferrari sarebbe tempo di preoccuparsi meno della gerarchia interna e molto più (del rendimento) della SF90.

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

MAX VERSTAPPEN

Comincia girandosi nel formation lap, il che è un'ottima premessa per vivere il peggior weekend agonistico della propria vita, visto che anche in qualifica non è che metta paura al mondo. Ma da lì in poi l'olandese fa tutto ciò che deve e anche più, letteralmente liquefacendo al confronto diretto il pur tutt'altro che inoffensivo compagno di squadra Pierre Gasly, rifilandogli 42 secondi secchi nei primi 50 giri. Roba che a uno come Helmut Marko queste cose fanno venire il prurito al TieffeErre. Ma anche no, perché Pierre è uno che merita ossigeno, tanto che gli regalano nel finale un pit-stop nel quale mette gomme fresche e rosse per guadagnarsi un giro più veloce a mo' d'antidepressivo. Ma Max è lì. Rullo che asfalta tutto e tutti, ora 3° nella generale. Se solo la Honda crescesse un po' di più, poi si che...

LA STATUETTA SPEZZATA

ANTONIO GIOVINAZZI

Caro Bon Giovi, noi ti vogliamo bene. E ti stimiano ancora tanto, sappilo. E non necessariamente in quest'ordine, anzi. Di più. Non è che l'affidabilità del motore ti abbia aiutato, di recente, perché tra problemi e problemini stai passando weekend poco sereni, in prova, questo sì. Inoltre senti la pressione d'essere il solo italiano in pista dopo millenni, guidando una monoposto di nome e lignaggio da far paura. Quindi a non sbatter mai fai solo bene. Però c'è un però. Così e solo così, non può bastare. Bisogna osare e fare qualcosina di più. Non è una brutta frase ma solo un caldo, caro e tifante augurio. Tu puoi. Quindi non dare importanza a quest'altro cinque in pagella e pensa al futuro come se ti facessi uno shampoo Elsève de l'Oreal: perché tu vali.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

PILOTI		SCUDERIE
HAMILTON	10	MERCEDES
BOTTAS VERSTAPPEN	9	FERRARI
VETTEL ALBON LECLERC PEREZ RAIKKONEN	8	TORO ROSSO ALFA ROMEO
RICCIARDO	7	RED BULL FERRARI RACING POINT
GASLY GROSJEAN SAINZ NORRIS RUSSELL HULKENBERG KUBICA	6	RENAULT HAAS
MAGNUSSEN GIOVINAZZI KVYAT STROLL	5	McLAREN
-	4	WILLIAMS
-	3	-
-	2	-
-	1	-

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	GIOVINAZZI
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	NORRIS
PILOTA MENO SFORTUNATO	VETTEL
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	TORO ROSSO
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	McLAREN

Ricciardo tiene duro

L'AUSTRALIANO COGLIE I PRIMI PUNTI CON LA RENAULT, GRAZIE A UN SETTIMO POSTO CHE EQUIVALE A UNA BOCCATA D'OSSIGENO

Quello zero che tanto lo infastidiva, da domenica non c'è più. Daniel Ricciardo dopo i due ritiri a Melbourne e Sakhir, stava iniziando a preoccuparsi non poco. Ma a Shanghai, finalmente, il pilota australiano ha potuto concludere il suo primo Gran Premio stagionale con la Renault in zona punti. Una bella boccata di ossigeno, come si dice sempre in questi casi, ma soprattutto la credibilità ritrovata perché nel mondo della F.1 dove tutto va veloce, basta un attimo per passare da idoli assoluti a incapaci del volante. E già si

erano udite e lette in queste ultime settimane parole certamente bizzarre nei confronti di Ricciardo. Il quale a Shanghai ha piazzato un bel settimo posto in qualifica, miglior risultato 2019, e la settima posizione in gara. Di più per ora la Renault non sembra essere in grado di offrire e, anzi, ha dovuto registrare l'ennesimo ritiro. A subirlo, Nico Hulkenberg che ha cominciato a perdere potenza fin dai primi giri e nonostante i tentativi dal box di rimediare all'inconveniente, è stato opportuno fermarsi. Insomma, sorrisi a metà in casa Renault che conta 12 punti e il quarto posto raggiunto nella classifica costruttori, diviso con l'Alfa Romeo. Ma se guardiamo a un anno fa, dopo tre Gran Premi, Renault aveva 25 punti ed era quinta con la McLaren a quota 28. Sembra quindi che vi sia un maggior dislivello rispetto allo scorso campionato per quanto concerne i team che lottano per la quarta posizione, una peggiore affidabilità e consistenza da parte della stessa Renault, ma anche di Haas, McLaren e via via tutti gli altri. Fino alla vigilia di Shanghai la decisione di abbandonare la Red Bull per il team Re-

nault pareva essere fallimentare per Ricciardo. Certo, il pilota australiano era ben conscio che non avrebbe potuto lottare per le prime file o per la conquista del podio, ma di sicuro non immaginava un percorso così in salita. A Melbourne ha sbagliato lui in partenza, a Sakhir si è ritirato a pochi chilometri dal traguardo per un problema di natura elettrica, kappò avvenuto nello stesso momento e nella stessa curva in cui si è dovuto fermare anche Hulkenberg. Entrambi erano in zona punti, sesto e ottavo. Il confronto con il pilota tedesco è positivo, nel senso che per quanto riguarda la qualifica le prestazioni in Australia si sono eguagliate, in Bahrain Ricciardo ha sfiorato la Q3 terminando undicesimo (poi promosso decimo per la penalità a Romain Grosjean) con Hulkenberg addirittura invischiato nella Q1 mentre in Cina Ricciardo ha nuovamente avuto la meglio. Daniel ha spiegato che non si sente ancora al cento per cento "confortevole" alla guida della sua RS19: «*Ci sto arrivando - ha ammesso prima di partire per Shanghai - queste cose richiedono tempo e ogni dettaglio deve essere risolto al meglio. Ma stiamo andando nella giusta direzione, in Bahrain abbiamo mostrato segnali di crescita*».

Hulkenberg invece, aveva rivelato: «*Siamo migliorati in alcune cose per quanto riguarda la vettura e anche il motore ha compiuto importanti passi in avanti. Tutto il pacchetto è progredito, però soffriamo ancora problemi incontrati nel 2018*». Il tedesco si riferisce alla affidabilità, da sempre punto debole della Renault, e proprio il tedesco ne ha pagato nuovamente le conseguenze.

Massimo Costa



fotografie LAT

UN MOMENTO DI RIPRESA

Daniel, qui davanti al compagno di team Hulkenberg (ritirato al 17° giro) e alla Haas di Magnussen e Grosjean, ha ritrovato il sorriso, sopra a sinistra, cogliendo il 7° posto finale





Perez, qui davanti a Raikkonen (fino al traguardo) ha ottenuto un 8° posto dal grande valore sia per lui che per la giovane squadra rilevata dalla famiglia Stroll da VJ Mallya

LA PRESSE

Per Perez punti d'oro

IL MESSICANO SI TRANQUILLIZZA CON UN OTTAVO POSTO TOCCASANA PER L'AUTOSTIMA E L'AVVENIRE DEL TEAM

Un ottavo posto che fa morale quello che Sergio Perez ha conquistato a Shanghai con la Racing Point-Mercedes al termine di un GP combattuto, pieno di duelli per lui, soprattutto con le Renault e con l'Alfa Romeo di Kimi Raikkonen. Il messicano, per la seconda volta su tre qualifiche fino ad ora disputate, ha fallito l'ingresso nel Q3, ma la top 10 l'ha comunque raggiunta in gara. Partito con gomme medie e passato alle hard dopo 20 giri, Perez come tutti gli riconoscono da anni ha la grande capacità di saper conservare al meglio le gomme e allo stesso tempo sfruttarle a proprio piacimento. È quello che ha fatto a Shanghai ed ora quei quattro punti portati in cascina si rivelano piuttosto importanti. Per lui, che muove la classifica dopo il punticino raccolto a Sakhir, e per la Racing Point. La squadra che dallo scorso agosto è di proprietà di Lawrence Stroll e della cordata di ricchi

uomini d'affari che ha saputo coinvolgere in questo progetto, può guardare con maggiore serenità alla classifica costruttori che ora la vede ottava con sette punti, in piena scia a McLaren ed Haas che di punti ne hanno otto. Perez al termine della gara ha commentato: «Ho fatto una bella partenza, da dodicesimo sono passato ottavo al primo giro. Ho visto un varco e mi ci sono buttato, mossa che ha pagato. Il nostro passo era buono ed ho potuto gestire al meglio gli pneumatici. Non è certo stata una corsa facile perché per gran parte del secondo stint Raikkonen mi ha pressato non poco e in questi casi è sempre difficile riuscire a non rovinare eccessivamente le gomme. Lo stesso ho poi fatto io con Ricciardo, cercando di 'spingerlo', ma direi che è stato bravo a non consumare le Pirelli ed ha potuto allungare. Quello di Shanghai non è mai stato il nostro circuito preferito così è stato importante concludere

in zona punti e prendere punti. Penso che avremo un bel potenziale da esprimere tra due settimane a Baku».

Gli fa eco Andrew Green, il direttore tecnico, che certamente sarà felice di aver appreso nei giorni scorsi dell'accordo raggiunto da Stroll senior con la Mercedes per l'utilizzo, più avanti nella stagione, della loro galleria del vento: «Tre gare su tre abbiamo preso punti e questo è estremamente positivo. Sergio ha disputato una eccellente gara ed ha fatto una partenza a dir poco strepitosa. Poi, ha utilizzato al meglio le gomme. Peccato per Stroll, ha combattuto a lungo con Albon per la decima posizione, abbiamo cercato di cambiare la strategia impostandola su due pit-stop affinché nello stint finale avesse le gomme soft, ma c'era troppo traffico in pista. È riuscito a passare Magnussen all'ultimo giro, ma era troppo tardi per la zona punti».

Il canadese non può certo essere soddisfatto di questo avvio di stagione. Non ha mai ottenuto l'ingresso nella Q3 in qualifica dove vanta uno 0-3 a vantaggio di Perez e la perla di Melbourne dove si è piazzato nono appare per il momento un caso isolato: Stroll ha spiegato: «Ero davanti ad Albon nella prima parte della corsa, lui ha pittato prima di me e si è trovato con un vantaggio che ha conservato fino al termine prendendo la decima posizione. Sono dispiaciuto perché potevamo giocare la meglio».

Massimo Costa



GETTY IMAGES

Alfa Romeo bella piazzata

ANCORA UN INGRESSO IN TOP TEN COL BRAVISSIMO RAIKKONEN PER UNA SQUADRA CHE DEVE ORA PORTARE PIÙ SU GIOVINAZZI

Soltanto il giro veloce siglato da Pierre Gasly al foto-finish ha tolto la sesta posizione nella graduatoria di campionato a Kimi Raikkonen, protagonista di un inizio di stagione assai convincente con i colori dell'Alfa Romeo Racing. L'esperienza e la velocità del trentanovenne finlandese stanno certamente facendo la differenza tra la Casa del Biscione e le scuderie dirette rivali alle spalle dei tre team di prima fascia.

Dopo l'ottava posizione colta in occasione del debutto stagionale di Melbourne e la settima artigliata nel deserto del Bahrain, in suolo cinese è giunto un altro piazzamento in zona punti per il maturo pilota finlandese, che sta portando i colori dell'Alfa Romeo su livelli che vanno ben oltre le più rosee aspettative della vigilia. Vedere la scuderia italiana mantenere la quarta posizione nella graduatoria costruttori al fianco della Renault dopo tre

appuntamento è certamente tra le più belle sorprese di questa stagione.

Raikkonen si migliora in gara

Come successo nelle prime due tappe stagionali, anche a Shanghai Raikkonen è riuscito a dare il meglio di sé nel corso del gran premio, riuscendo a conquistare un risultato migliore rispetto al posizionamento sulla griglia di partenza. Mentre le performance in qualifica in Bahrain erano state migliori rispetto a Melbourne, in Cina alcuni problemi in termini di velocità massima emersi nel lungo rettilineo in occasione del giro decisivo avevano impedito all'ex pilota della Scuderia Ferrari di andare oltre la tredicesima piazzola in griglia. Per la prima volta, il finlandese non è così riuscito ad entrare nella top-ten in prova. Kimi si era comunque dichiarato assai fiducioso in vista della gara, dal momento che il comportamento della C38 era

in linea con le sue attese. Nel corso della gara, passo dopo passo il driver di Frederic Vasseur è risalito fino alla nona posizione, riuscendo nel finale ad agganciarsi al trenino, composto da Ricciardo e Perez, in lotta per la settima posizione.

Problemi di grip all'anteriore

Quando la monoposto della scuderia di

GETTY IMAGES





RAIKKONEN BEN RISALITO

Poco dopo il via Raikkonen si fa strada tra Kvyat e Norris, all'interno di una gara che si rivelerà combattuta e ricca di soddisfazioni, fino al buon 9° posto finale. Purtroppo meno gioia per Giovinazzi, con tanti guai in qualifica sotto, e, nell'altra pagina davanti a Sainz

Hinwil ha raggiunto gli scarichi del pilota sudamericano di Guadalajara, la C38 ha iniziato ad accusare problemi di grip sugli pneumatici anteriori, che hanno impedito al pilota nato a Espoo di insidiare i rivali. Per il finlandese si sarebbe trattato di un vero colpo da un colpo da maestro al termine di un gran premio nel quale si è ben sbarazzato delle due monoposto del Team Haas di Magnussen e Grosjean e della Renault di Hulkenberg, che aveva una strategia diversa da Ricciardo, ma che è stato nuovamente costretto al ritiro. La posizione recuperata su Kvyat è stata anche frutto del contatto di pilota di Ufa nel corso del primo giro con le McLaren di Norris e Sainz, che è costato al russo un drive-trough e che ha arrecato danni alla STR14, apparsa comunque molto a suo agio sui ret-

tilinei della pista cinese come confermato dall'ottimo Albon, che ha chiuso alle spalle di Raikkonen.

Le vetture della squadra faentina si sono molto avvicinate in termini di performance alle Red Bull, in linea con quanto annunciato da Helmut Marko nei mesi invernali.

Rammarico per Giovinazzi

Tomando in casa Alfa Romeo, accanto alla lecita soddisfazione per il livello di competitività espresso da Raikkonen nel corso del gran premio e per lo splendido piazzamento nella graduatoria costruttori, c'è il dispiacere per il fine settimana ancora una volta negativo di Antonio Giovinazzi. Il pilota di Martina Franca ha tutte le ragioni per recriminare al termine di week-end

nel quale un problema di installazione del motore ha impedito al venticinquenne di scendere in pista nel primo turno di prove libere.

Dopo un solo giro di qualifica, un calo di potenza dovuto a un problema di natura elettrica ha poi costretto Giovinazzi a rientrare nella corsia box e a saltare il turno di qualifica, con il risultato che il pilota italiano è stato costretto a scattare dal fondo della griglia.

Il guaio che ha rallentato Giovinazzi è riconducibile a quello che è costato il successo a Leclerc in Bahrain.

Vasseur: "Sappiamo che Giovi vale!"

Lo stesso Team Principal dell'Alfa Romeo ha preso posizione a favore del pilota italiano, spiegando i problemi che hanno rallentato Antonio sono legati al mancato utilizzo di una nuova specifica della centralina, che non è stato possibile utilizzare a causa di una procedura di installazione differente che richiedeva troppo tempo.

Il problema è stato risolto in vista della gara, condizionata da una strategia di corsa che non ha premiato, e che ha visto Giovinazzi scattare con gli pneumatici Soft e fermarsi per sostituirle con le mescole Medie dopo poco più di una manciata di giri.

Al termine di una corsa difficile da decifrare, il pilota di Martina Franca non è riuscito ad andare oltre la quindicesima posizione finale. Le prime tre uscite stagionali non sono state certamente felici per il pilota italiano. La squadra ha ribadito di essere totalmente dalla parte del suo pilota. «Vedo ogni giorno le potenzialità di Antonio. So, e sapevo benissimo, cosa è in grado di fare. Sono certo che lo dimostrerà a tutti molto presto», ha spiegato Vasseur a un ristretto gruppo di giornalisti.

Ovviamente, non è alle stelle il morale di Giovinazzi, che conta di lasciarsi alle spalle tutti i problemi finora vissuti già nel prossimo appuntamento di Baku, un tracciato sul quale si è espresso su livelli altissimi in Formula 2, dove ha colto la pole position e due vittorie nella sua terza corsa nella categoria.

E ci auguriamo che questo possa essere di buon auspicio e che in Azerbaijan potremo rivedere il Giovinazzi che tutti conosciamo. ●

AL DI LÀ DEI GUAI
INCONTRATI,
NOI SAPPIAMO
BENISSIMO
CHE ANTONIO
GIOVINAZZI VALE!

FREDERIC VASSEUR



UN WEEK END DA BRIVIDI

Dopo essere andato a muro nelle libere 3 e cambiando i connotati alla STR14, Albon ha chiuso 10°. Costretto al ritiro Kvyat, in basso



LA PRESSE

Albon cuore Toro

ALEXANDER COGLIE UN PUNTO TUTTO GRINTA NEL 250° GP DELLA STORIA DEL TEAM FAENTINO DOPO UN CRASH NELLE LIBERE 3

Il Gran Premio della Cina, per Scuderia Toro Rosso, è stata un'occasione speciale in virtù dei 250 GP onorati nella massima serie. Un risultato per nulla scontato se ripensiamo all'ormai lontanissimo 2006 quando, il team 'satellite' dell'allora ancor giovanissima Red Bull, sbarcava in F.1 ereditando il posto (e la base a Faenza) della Minardi, schierando in pista una Red Bull del 2005 motorizzata Cosworth e gommata Michelin. Nei 14 anni spesi in F.1 la creatura fondata da Dietrich Mateschitz e capitanata ormai da due lustri dall'onnipresente Franz Tost ha colto come miglior risultato la vittoria di Sebastian Vettel a Monza nel 2008, sfornando fior di giovani

GETTY IMAGES



talenti (Carlo Sainz Jr, Jean-Eric Vergne, Daniel Ricciardo, Sebastien Buemi solo per citarne alcuni) e campioni (oltre al tedesco ora in Ferrari, il funambolo Max Verstappen). A Shanghai, sede del terzo appuntamento della stagione 2019 F.1, Toro Rosso è andata incontro ad una gara dai due volti, con Alexander Albon giunto decimo e Daniil Kvyat costretto al ritiro dopo una gara a dir poco travagliata, segnata da un contatto al via con le due McLaren Renault di Carlos Sainz Jr e Lando Norris, ricevendo una penalità.

Quanto ad Albon, primo thailandese a marcare un punto nella massima serie dal 1954 (all'epoca fu Bira su Maserati a siglarne 3) è stato bravo a riscattarsi dopo un weekend difficile pesantemente condizionato dall'incidente rimediato nelle prove libere 3. Il thailandese, infatti, era scivolato sul cordolo della curva che introduce al rettilineo dello start, perdendo il controllo della vettura che ha riportato danni ingenti soprattutto nella parte posteriore della vettura, con Alex costretto a partire dalla pit-lane in gara dando via a

una rimonta di gran carriera grazie ad un ottimo ritmo e a tanta grinta. Vittima preferita da Albon, nei diversi sorpassi effettuati, il pilota Alfa Romeo Racing Antonio Giovinazzi, sopravanzato in due differenti fasi della corsa. Alexander, nel dopo gara, ha prontamente ringraziato la squadra per l'ottimo lavoro svolto, contribuendo al formidabile recupero del nostro: «Innanzitutto, voglio ringraziare molto la squadra per il lavoro che hanno fatto venerdì, perché dopo le prove libere 3 la situazione si era fatta critica. I ragazzi hanno lavorato per tutta la notte duramente per cambiare il telaio e soprattutto grazie a ciò è stato possibile disputare poi una buona corsa. Sono felice del risultato che ripaga la squadra per gli sforzi profusi. Siamo stati veloci tutto il weekend ed ero sicuro di avere buone opportunità di accedere al Q3 ma, sfortunatamente, non ne abbiamo avuto la possibilità a causa dell'incidente occorso nelle FP3».

Alexander, infine, ha spiegato il cambio di strategia in gara legato alla scelta delle gomme: «È stata una corsa difficile perché, inizialmente, avevamo pianificato una strategia a due soste, ma il degrado delle gomme è stato talmente elevato da costringerci a optare per una diversa soluzione. Nelle prove libere 2 eravamo andati bene sulle gomme così abbiamo deciso di puntare su lungo stint con le dure». Finale tutt'altro che tranquillo per Albon insediato da Romain Grosjean (Haas): «Ero un po' nervoso alla fine quando Grosjean mi aveva raggiunto, ma sono molto felice di aver tenuto duro sino alla fine».

Alessandro Bucci



DS AUTOMOBILES
Spirit of Avant-Garde

DS 3 CROSSBACK



UNIONE DI SAVOIR-FAIRE E TECNOLOGIA AVANZATA. SCOPRI IL NUOVO BRAND DS SU [DSAUTOMOBILES.IT](https://www.dsautomobiles.it)

DS preferisce TOTAL - DS 3 CROSSBACK Pure Tech 155 Automatica. CONSUMO SU PERCORSO MISTO (l/100 km) 6,1 - 6,7. EMISSIONI DI CO₂ SU PERCORSO MISTO (g/km): 139 - 153. I valori indicativi relativi al consumo di carburante ed alle emissioni di CO₂ dei modelli di veicoli sono stati rilevati dal Costruttore in base al metodo di omologazione WLTP (Regolamento UE 2017/1151). Eventuali equipaggiamenti aggiuntivi possono modificare i predetti valori. L'immagine è inserita a titolo informativo.



La W10 attinge!

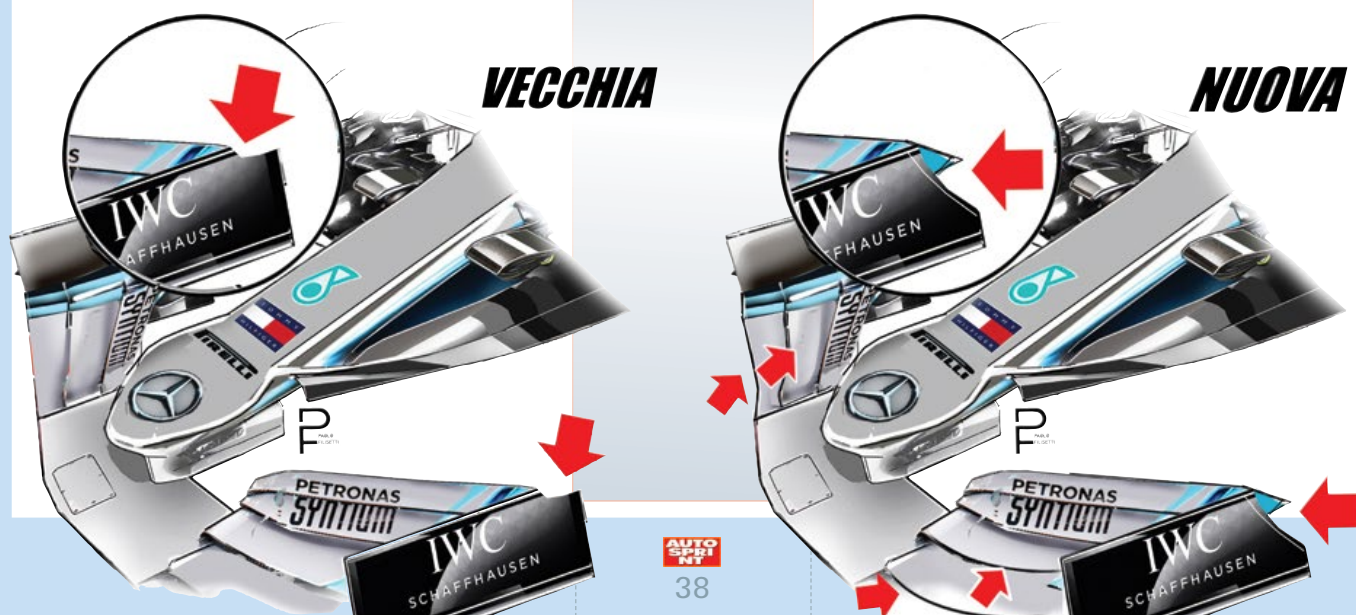
MERCEDES COPIA L'ALA ANTERIORE DELLE ROSSE. LE SF90 "PLAFONATE" NELLE PRESTAZIONI DALLA ECU

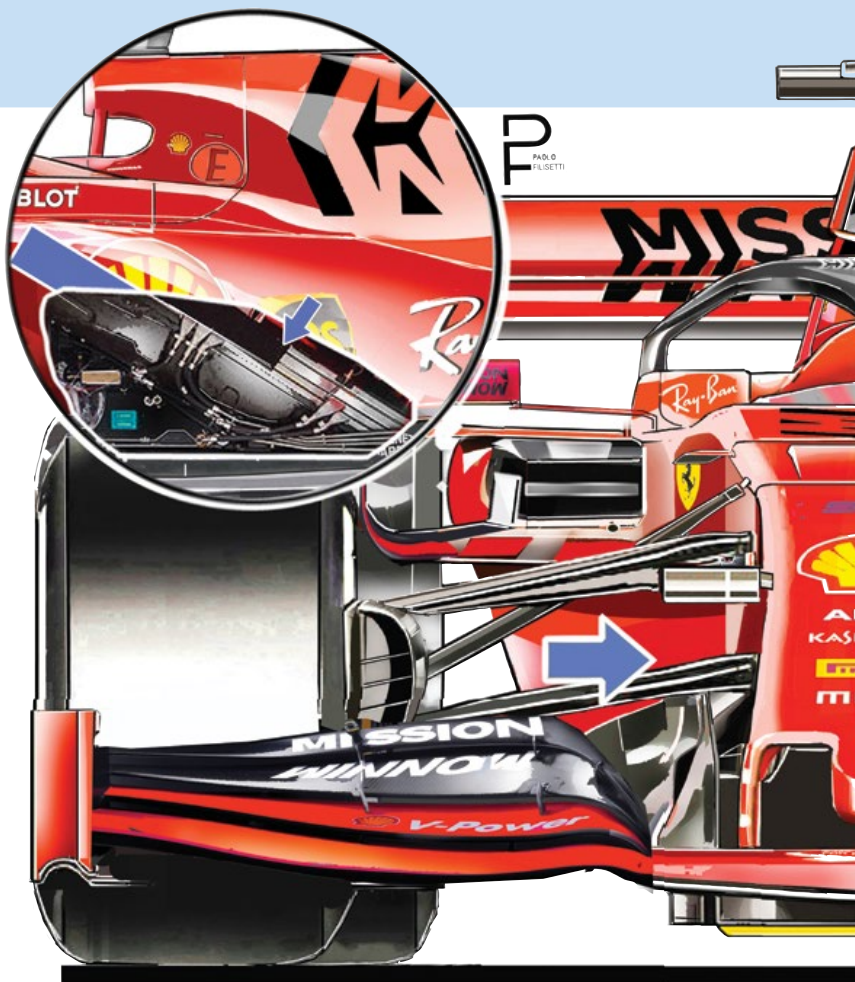
La classifica, senza ombra di dubbio, dice che la Mercedes sta dominando questo inizio di stagione, mentre la Ferrari, partita con grandi aspettative nate dopo i test invernali, è riuscita solo a dimostrare la bontà del progetto della SF90, in Bahrain, senza peraltro poter vincere con Leclerc, a causa di un cortocircuito elettrico alla ECU (centralina elettronica di controllo della power unit). In Cina, la SF90, ha iniziato positivamente il weekend, dimostrandosi nelle prime due sessioni di prove libere più veloce della Mercedes W10, avvantaggiandosi soprattutto nell'ultimo settore, quello caratterizzato dal lungo rettilineo che porta alla curva 14. Lo stesso Toto Wolff, infatti, ha ripetuto, peraltro anche dopo la gara (dando in questo caso la sensazione di una beffa) che la Ferrari, ha dimostrato di poter estrarre il massimo potenziale dalla power unit sin dal venerdì, contando su una calibrazione, e modalità di utilizzo non paragonabile a quelli disponibili sul propulsore realizzato a Brackley. Se il venerdì era possibile trovare fondamento nelle dichiarazioni del team principal austriaco, dopo il traguardo era lecito domandarsi e domandargli, dove per contro la Mercedes avesse trovato a livello di power unit quelle performance che prima della qualifica sembravano non essere in grado di produrre. Ciò detto, è innegabile che anche nei fatti, in questo caso a livello di sviluppi della monoposto portati a Shanghai, la Mercedes abbia tratto ispirazione profonda dalla rivale italiana, considerata un benchmark (punto di riferimento) a livello di soluzioni aerodinamiche. Infatti,

MERCEDES W10 CAMBIA L'ALA

NEL CONFRONTO TRA LA PRECEDENTE CONFIGURAZIONE DELL'ALA ANTERIORE DELLA MERCEDES W10 QUELLA INTRODotta IN CINA, SONO PROFONDE LE DIFFERENZE. LE PARATIE LATERALI, ORA SMUSSATE CON PROFILO SINUOSO DAVANTI ALLE RUOTE ANTERIORI, RENDONO VISIBILE LA PARTE TERMINALE DEL FLAP. DIVERSO ANCHE IL PROFILO DELL'ALA CON UNA MAGGIORE CURVATURA VERSO L'ALTO, INCREMENTANDO L'EFFETTO DI OUT WASH.

pur sembrando un paradosso, e forse lo è davvero, la Mercedes dopo due gare e due doppiette (prima di domenica) già leader in campionato a punteggio pieno, ha proseguito in un'opera di attenta copiatura della SF90. È noto che i concetti base delle due monoposto siano profondamente diversi, e specificamente quello della W10 sia uno sviluppo profondo della vettura dello scorso anno da cui ha ereditato il passo, e la sua aerodinamica sia caratterizzata dalla deviazione all'interno delle ruote anteriori delle turbolenze generate in uscita dall'ala anteriore a tutta larghezza. Ma proprio la nuova versione di questo elemento segue il concetto dell'ala anteriore della SF90. La monoposto di Maranello, infatti con l'Alfa Romeo C38, sin dalla presentazione aveva catalizzato l'interesse dei progettisti rivali, per l'ala caratterizzata da flap con incidenza decrescente, sino a diventare neutri alle estremità, in prossimità delle paratie laterali, curvate verso l'esterno, così producendo l'out wash, ovvero la deviazione delle turbolenze all'esterno delle ruote anteriori. Questa caratteristica, impatta sulla gestione dei flussi che lambiscono la sezione centrale della vettura e di quelli diretti sotto il fondo. In pratica, le sezioni centrali di Mercedes e Ferrari, a confronto mostrano quanto sulla prima la gestione dei flussi, la loro scomposizione, sia particolarmente complessa. Il numero degli elementi che compongono i deviatori di flusso davanti alle fiancate della W10 e i generatori di vortici che deviano il flusso d'aria, con precisione, è particolarmente elevato; la loro interazione, complessa. Al contrario, i deflettori della SF90, sono molto più semplici, in quanto devono gestire una fluidodinamica meno congestionata in quest'area della vettura. Sulla Ferrari, la deviazione verso l'esterno delle turbolenze a valle dell'ala anteriore consente di allontanarle dal corpo vettura da subito, in modo più efficace, senza richiedere l'ulteriore intervento (di rifinitura) dei deflettori. È lecito sostenere che il concetto dell'ala anteriore della SF90 stia facendo scuola. La Mercedes, ovviamente non ha potuto adottare un'ala fotocopia di quella della Ferrari, in quanto il progetto aerodinamico, alla base dell'alimentazione del fondo e delle imboccature dei radiatori della W10, si basa, come detto sull'in wash ovvero deviazione verso il centro





RED BULL IN SINTONIA FINE

LA NUOVA ALA ANTERIORE DELLA RB15 È CARATTERIZZATA DA UN DIVERSO ANDAMENTO DEI FLAP CON QUELLO SUPERIORE PIEGATO VERSO IL BASSO IN CORRISPONDENZA DELLA PARATIA. QUESTA PERALTRO CURVA VERSO L'ESTERNO È CARATTERIZZATA DA UN PROFILO MOLTO AFFILATO. INFATTI I COMMISSARI HANNO CONSIDERATO IL RAGGIO DI CURVATURA DEL SUO BORDO TROPPO RIDOTTO, CHIEDENDO UN ISPESSIMENTO DEL BORDO SUPERIORE E POSTERIORE.



CENTRALINA ELETTRONICA FERRARI

ENTRAMBE LE SF90 E LE HAAS SONO STATE DOTATE DI UNA ECU DI SPECIFICA PRECEDENTE A QUELLA ADOTTATA SINO IN BAHRAIN. NEL TONDO SI NOTA LA MINIATURIZZAZIONE DEI RADIATORI E COMPLESSITÀ DELLE CANALIZZAZIONI, CHE INIZIALMENTE SI PENSAVA FOSSERO ALLA BASE DEL GUASTO SUBITO DA LECLERC A SAKHIR. LA FRECCIA VERDE, INVECE, INDICA LA POSIZIONE DELLA ECU (CENTRALINA ELETTRONICA) DI CONTROLLO DELLA POWER UNIT. QUELLA ADOTTATA IN CINA, HA COMPORATO UN'INSTALLAZIONE DIFFERENTE.

vettura. Questa realtà, però rafforza ulteriormente la percezione che i tecnici di Brackley abbiano considerato tangibili i vantaggi della soluzione introdotta dai rivali cercando di integrarla. La FIA l'ha però giudicata non conforme al regolamento, poiché il taglio smussato del bordo posteriore lasciava intravedere l'estremità del flap. In una direttiva inoltrata ai team la settimana precedente, la separazione del flap dalla paratia è considerata illegale, consentendo in teoria una flessione dell'estremità del profilo non ancorato allo schermo, all'aumentare del carico. È utile notare che la nuova ala aveva come funzione principale quella di incrementare il passaggio d'aria tra paratia e flap, per generare out wash. Nella serata di venerdì, per poter utilizzare la nuova versione in Mercedes sono stati costretti a collegare con una pelle di fibra di carbonio, l'estremità del flap alla paratia, adottando la nuova ala per

NUOVA ALA ARGENTATA

LA MERCEDES, VENERDÌ NOTTE, HA DOVUTO MODIFICARE LA NUOVA ALA, COLLEGANDO L'ESTREMITÀ DEL FLAP SUPERIORE ALLA PARATIA LATERALE MEDIANTE L'AGGIUNTA DI UNA PELLE DI CARBONIO (DETTAGLIO). IN QUESTO MODO, È STATA SCONGIURATA LA POSSIBILITÀ CHE IL FLAP FLETTESSE A PIENO CARICO, ELIMINANDO LA MOTIVAZIONE ALLA BASE DELLA INIZIALE NON CONFORMITÀ DICHIARATA DALLA FIA



il resto del fine settimana. Situazione quasi speculare quella che ha visto coinvolta la Red Bull Rb15, dotata di nuova ala, sempre nel tentativo di generare out wash. In questo caso la parte terminale della paratia, presentava un profilo troppo sottile (affilato) ed è stato sufficiente ispessire i bordi superiore e posteriore per poterla utilizzare. Per quanto riguarda la SF90, invece, non vi sono state modifiche che abbiano coinvolto elementi aerodinamici, piuttosto a seguito del guasto alla centralina di Leclerc in Bahrain, è stata adottata una specifica precedente, montata su entrambe le vetture e adottata anche dalle Haas. Questa centralina, però parrebbe non garantire, secondo alcune fonti, le medesime prestazioni del pezzo originale che non era stato però possibile modificare in modo definitivo e soddisfacente, quindi a Maranello hanno scelto l'opzione di un elemento già collaudato, utilizzato nella seconda parte della scorsa stagione.

Se le prestazioni della power unit, fossero realmente limitate da questa soluzione, pare ovvio sia auspicabile per Baku, (tracciato dove la potenza ha una rilevanza notevole), la reintroduzione della specifica originale. La versione adottata in Cina, avrebbe peraltro un'ulteriore negatività richiedendo un'installazione diversa sulla monoposto, per la sua conformazione e dimensioni. Per queste ragioni, non è stata adottata dall'Alfa Romeo, e Giovinazzi ha subito in qualifica il guasto di Leclerc in Bahrain. ●



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Sainz Jr.	1°	45"878
Norris	1°	50"738
Kvyat (DT)	7°	17"257
Giovinazzi	7°	25"184
Grosjean	8°	23"261
Magnussen	9°	23"964
Hülkenberg	11°	24"107
Verstappen	17°	23"223
Norris	17°	33"638
Vettel	18°	22"749
Ricciardo	18°	23"506
Gasly	19°	22"301
Albon	19°	23"215
Pérez	20°	23"733
Stroll	20°	23"466
Bottas	21°	22"196
Hamilton	22°	22"644
Leclerc	22°	22"921
Russell	22°	24"332
Raikkonen	25°	23"888
Kvyat	25°	26"050
Kubica	26°	32"627
Giovinazzi	30°	25"137
Kvyat	30°	43"206
Magnussen	33°	23"383
Verstappen	34°	22"365
Vettel	35°	22"316
Norris	34°	22"524
Grosjean	35°	23"520
Hamilton	36°	23"597
Bottas	36°	24"083
Sainz Jr.	36°	22"532
Gasly	39°	22"722
Leclerc	42°	24"227
Stroll	44°	23"515
Russell	49°	23"965
Gasly	53°	22"408

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	1:32"06"350	198.727	1'35"892	47
2°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 6"552	198.492	1'34"872	38
3°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	56	a 13"744	198.234	1'34"836	37
4°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 27"627	197.738	1'36"143	45
5°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	56	a 31"276	197.609	1'34"860	45
6°	P.Gasly (Francia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 1'29"307	195.567	1'34"742	55
7°	D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	194.716	1'38"632	38
8°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	194.647	1'38"702	37
9°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	194.412	1'37"812	27
10°	A.Albon (Thailandia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	55	a 1 giro	193.972	1'38"901	22
11°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	55	a 1 giro	193.936	1'36"873	37
12°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	193.706	1'36"678	46
13°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	55	a 1 giro	193.675	1'37"471	35
14°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	193.331	1'37"502	44
15°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	193.226	1'38"048	32
16°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 2 giri	190.779	1'37"283	51
17°	R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 2 giri	190.229	1'39"772	28
18°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	50	Cons.incid.	190.353	1'38"346	37

NON CLASSIFICATI

D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	41	Cons.inc.	190.346	1'37"975	27
N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	16	Power Unit	187.608	1'39"677	14

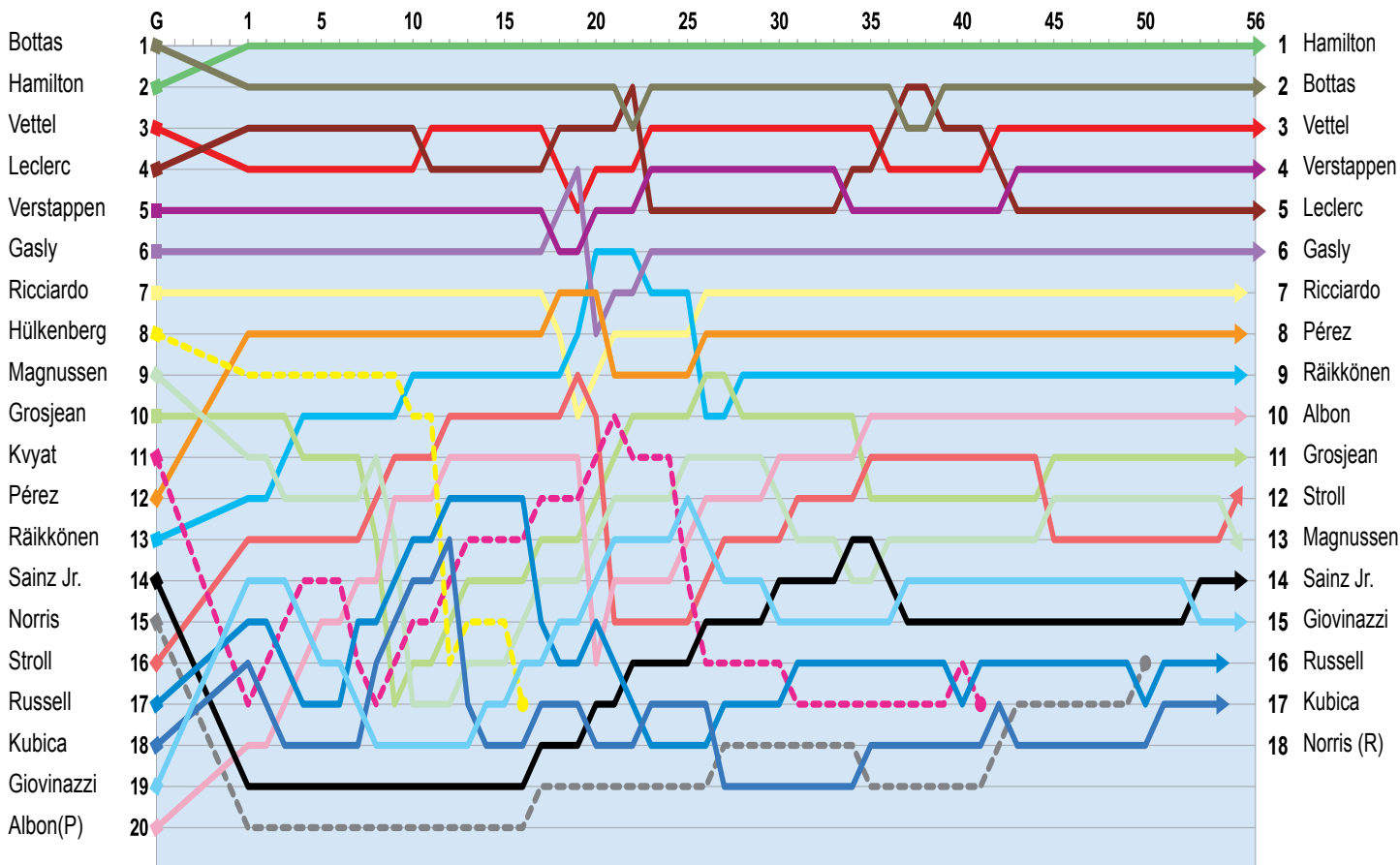
LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL TERZO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
FERRARI	VELTEL	FERRARI	1	1	1	1	1	2
FERRARI	LECLERC	FERRARI	1	1	1	1	1	2
RED BULL	VERSTAPPEN	HONDA	1	1	1	1	1	1
RED BULL	GASLY	HONDA	1	1	1	1	1	1
RACING POINT	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RACING POINT	STROLL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	RUSSEL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	KUBICA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	2	2	2	2	1	1
RENAULT	RICCIARDO	RENAULT	1	1	1	2	1	1
TORO ROSSO	KVYAT	HONDA	2	2	2	2	1	1
TORO ROSSO	ALBON	HONDA	2	2	2	2	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	1	1	1	1	1	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	1	1	1	1	1	2
MCLAREN	SAINZ	RENAULT	2	2	2	2	1	1
MCLAREN	NORRIS	RENAULT	1	1	1	2	1	1
ALFA ROMEO	RAIKKONEN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
ALFA ROMEO	GIOVINAZZI	FERRARI	1	1	1	1	1	2

LEGENDA

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ ALLA CURVA 14
236 METRI PRIMA DELLA CURVA

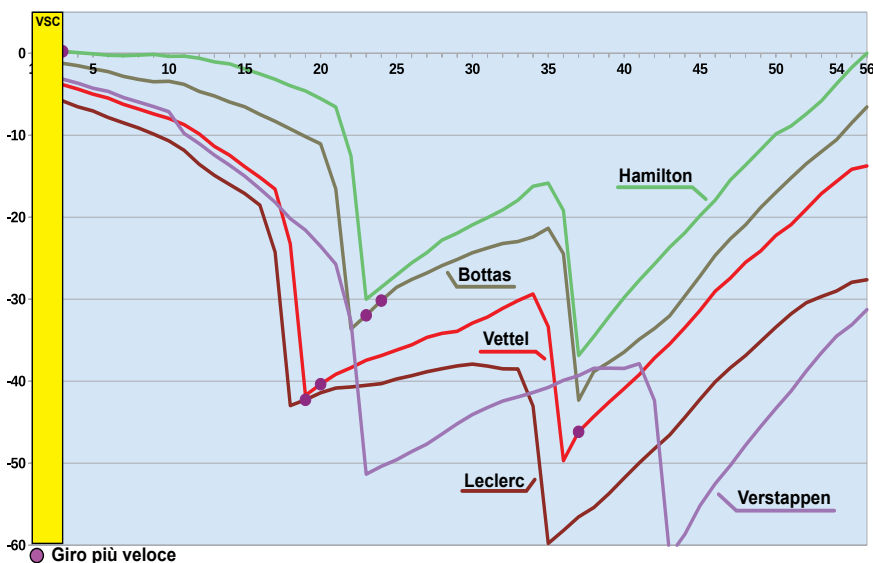
QUALIFICAZIONI

Vettel	327,1
Leclerc	326,1
Ricciardo	323,9
Magnussen	322,8
Kvyat	322,1
Pérez	322,0
Bottas	322,0
Grosjean	322,0
Raikkonen	321,7
Hülkenberg	321,0
Norris	320,7
Stroll	319,5
Sainz Jr.	319,3
Hamilton	319,3
Verstappen	318,3
Russell	317,2
Gasly	315,5
Kubica	313,6
Giovinazzi	146,1

GRAN PREMIO

Albon	338,4
Magnussen	337,5
Hülkenberg	336,6
Kvyat	334,0
Raikkonen	332,5
Bottas	331,4
Stroll	331,0
Norris	330,0
Vettel	328,0
Grosjean	327,6
Giovinazzi	327,3
Verstappen	326,6
Leclerc	325,6
Sainz Jr.	325,4
Russell	323,7
Gasly	322,6
Hamilton	321,3
Pérez	320,4
Kubica	317,1
Ricciardo	300,9

I DISTACCHI



Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

IMBATTUTO
S.Vettel (Ferrari SF71H, 2018)
1'31"095 media 215,419 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO
M.Schumacher
(Ferrari F2004, 2004)
1'32"238 media 212,749 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
R.Barrichello
(Ferrari F2004, 2004)
1h29'12"420 media 205,185 km/h



PROVE LIBERE

VENERDÌ 12 APRILE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Bottas	1'34"653	1'33"330
2° Vettel	1'33"911	1'33"357
3° Verstappen	1'34"334	1'33"551
4° Hamilton	1'34"118	1'34"037
5° Hülkenberg	1'35"591	1'34"096
6° Sainz Jr.	1'35"756	1'34"141
7° Leclerc	1'34"167	1'34"158
8° Norris	1'35"631	1'34"296
9° Ricciardo	1'35"239	1'34"336
10° Gasly	1'35"428	1'34"455
11° Raikkonen	1'35"729	1'34"551
12° Albon	1'35"695	1'34"634
13° Kvyat	1'35"447	1'34"694
14° Stroll	1'35"466	1'34"779
15° Pérez	1'35"820	1'34"784
16° Magnussen	1'35"517	1'34"788
17° Grosjean	1'35"507	1'35"704
18° Giovinazzi	s.t.	1'35"914
19° Kubica	1'36"847	1'36"121
20° Russell	1'37"619	1'36"229

SABATO 13 APRILE

	3ª SESSIONE
1° Bottas	1'32"830
2° Vettel	1'33"222
3° Leclerc	1'33"248
4° Hamilton	1'33"689
5° Hülkenberg	1'33"974
6° Raikkonen	1'34"246
7° Verstappen	1'34"447
8° Sainz Jr.	1'34"510
9° Albon	1'34"600
10° Kvyat	1'34"783
11° Norris	1'34"938
12° Pérez	1'35"078
13° Ricciardo	1'35"142
14° Stroll	1'35"223
15° Gasly	1'35"326
16° Giovinazzi	1'35"726
17° Grosjean	1'35"771
18° Magnussen	1'35"998
19° Russell	1'36"124
20° Kubica	1'36"176

POLE POSITION

SABATO 13 APRILE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'32"658	1'31"728	1'31"547	23"988	27"051	40"383	
2° Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'33"115	1'31"637	1'31"570	23"921	27"016	40"240	
3° Vettel	Ferrari SF90	1'33"557	1'32"232	1'31"848	23"933	27"135	40"438	
4° Leclerc	Ferrari SF90	1'32"712	1'32"324	1'31"865	24"010	27"133	40"499	
5° Verstappen	Red Bull RB15	1'33"274	1'32"369	1'32"089	24"041	27"176	40"636	
6° Gasly	Red Bull RB15	1'33"863	1'32"948	1'32"930	24"326	27"624	40"854	
7° Ricciardo	Renault R.S.19	1'33"709	1'33"214	1'32"958	24"336	27"577	40"999	
8° Hülkenberg	Renault R.S.19	1'33"644	1'32"968	1'32"962	24"351	27"451	40"877	
9° Magnussen	Haas VF-19	1'34"036	1'33"150		24"296	27"463	41"188	
10° Grosjean	Haas VF-19	1'33"752	1'33"156		24"194	27"603	41"359	
11° Kvyat	Toro Rosso STR14	1'33"783	1'33"236		24"299	27"552	41"119	
12° Pérez	Racing Point RP19	1'34"026	1'33"299		24"466	27"527	41"251	
13° Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'34"125	1'33"419		24"489	27"649	41"193	
14° Sainz Jr.	McLaren MCL34	1'33"686	1'33"523		24"452	27"584	41"181	
15° Norris	McLaren MCL34	1'34"148	1'33"967		24"497	27"828	41"522	
16° Stroll	Racing Point RP19	1'34"292			24"538	27"927	41"616	
17° Russell	Williams FW42	1'35"253			24"848	28"203	42"026	
18° Kubica	Williams FW42	1'35"281			24"896	28"180	42"137	
19° Giovinazzi	Alfa Romeo C38	s.t.			29"619	37"651	1'02"113	
20° Albon	Toro Rosso STR14	N.P.			-	-	-	

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
77 Bottas Mercedes 1'31"547
44 Hamilton Mercedes 1'31"570

2ª FILA
5 Vettel Ferrari 1'31"848
16 Leclerc Ferrari 1'31"865

3ª FILA
33 Verstappen Red Bull 1'32"089
10 Gasly Red Bull 1'32"930

4ª FILA
3 Ricciardo Renault 1'32"958
27 Hulkenberg Renault 1'32"962

5ª FILA
20 Magnussen Haas s.t.
8 Grosjean Haas s.t.

6ª FILA
26 Kvyat Toro Rosso 1'33"236
11 Perez Racing Point 1'33"299

7ª FILA
7 Raikkonen Alfa Romeo 1'33"419
55 Sainz McLaren 1'33"523

8ª FILA
4 Norris McLaren 1'33"967
18 Stroll Racing Point 1'34"292

9ª FILA
63 Russell Williams 1'35"253
88 Kubica Williams 1'35"281

10ª FILA
99 Giovinazzi Alfa Romeo s.t.
23 Albon Toro Rosso s.t.(a)

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



CAMBIO GOMME

RICCIARDO			
S	H		
NORRIS			
M	H	M	S
VETTEL			
M	H	M	
RAIKKONEN			
M	H		
GROSJEAN			
S	H	M	
GASLY			
S	H	M	S
PÉREZ			
M	H		
LECLERC			
M	H	M	
STROLL			
M	H	S	
MAGNUSSEN			
S	H	M	
ALBON			
S	H		
KVYAT			
M	H	S	
HÜLKENBERG			
S	H		
VERSTAPPEN			
M	H	M	
HAMILTON			
M	H	M	
SAINZ JR.			
M	H	S	
RUSSELL			
M	H	S	
BOTTAS			
M	H	M	
KUBICA			
M	H		
GIOVINAZZI			
S	M	M	

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 20/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 1/12
1° L.Hamilton	68	18	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° V.Bottas	62	26	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° M.Verstappen	39	15	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° S.Vettel	37	12	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° C.Leclerc	36	10	16	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° P.Gasly	13	(11°)	4	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° K.Raikkonen	12	4	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° L.Norris	8	(12°)	8	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° K.Magnussen	8	8	(13°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° N.Hülkenberg	6	6	(17°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° D.Ricciardo	6	-	(18°)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° S.Pérez	5	(13°)	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° A.Albon	3	(14°)	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° L.Stroll	2	2	(14°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° D.Kvyat	1	1	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° A.Giovinazzi	0	(15°)	(11°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° R.Grosjean	0	(m.)	(m.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° C.Sainz Jr.	0	(m.)	(19°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° G.Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° R.Kubica	0	(17°)	(16°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto. Un punto aggiuntivo per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	130	18/26	25/18	25/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	73	12/10	10/16	15/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	52	0/15	4/12	9/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Renault	12	0/6	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Alfa Romeo	12	4/0	6/0	2/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Haas	8	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° McLaren	8	-	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Racing Point	7	0/2	1/0	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Toro Rosso	4	0/1	2/0	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Williams	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato) Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-56°
----------	--------

NOTE

(a) Cambio cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane.



Shannon

La F.1 retrocessa

NEL GIORNO IN CUI IL CIRCUS FA UN SALTO IN AVANTI TOCCANDO I 1000 GP, RIVIVIAMO LA STORIA DEL BOLIDE CHE NEL '66 NE CORSE UNO SOLO E POI FILÒ A ROVESCIO

La Shannon è la prova che la cronaca quando ci si mette batte la leggenda. E così la realtà alla fantasia le fa tre giri intorno. Insomma non siamo di fronte a una F.1 come tutte le altre, ma a qualcosa d'incredibile per nascita, storia, sviluppo e financo destino.

Shannon è marchio frutto dell'unione delle forze tra Hugh Aiden-Jones e Paul Emery, già costruttore delle Emeryson F.1.

E qui inizia l'irruzione nel filone fantasy, perché lo stesso Aiden-Jones - già meccanico negli anni ruggenti per il siamese Principe Bira e l'altro reale Chula - è il designer responsabile dell'adattamento di un telaio Cooper T59 da F.Junior a F.1 nel 1962, battezzato Aiden Special, monoposto che prende parte a una decina gare non valide per il mondiale.

E proprio con la Shannon lo stesso Aiden-Jones timerà il percorso inverso, realizzando una creatura che dal mondo dei Gp finirà addirittura retrocessa a correre in F.3 britannica. Così Hugh Aiden Jones resta noto per aver realizzato due telai capaci di fare il salto di categoria dalla terza formula alla F.1 e viceversa. In altre parole, un primato che nessuno nella storia dell'umanità potrà mai eguagliare.

Il fascino dei folli salti spazio-temporali

Reduci dal weekend in cui la F.1 in Cina andando avanti raggiunge quota mille Gp disputati, vale la pena vivere il fascino delle storie da mille e una notte, ricordando paradossalmente le monoposto del circus che invece fanno il passo del gambero. Oltre alla Shannon, c'è anche la Magnum 813 di F.3 del 1981, progetto nato da Len Bailey per la Theodore ex Shadow di F.1 e poi riciclato per tale vettura della terza formula, non priva d'ambizioni e messa neanche malaccio, una volta in pista.

C'è poi da ricordare che la Lotus 18 del 1960 era una monoposto il cui numero di modello era utilizzato indifferentemente per designare esemplari dalla F.1 alla F.Junior, anche se i telai utilizzati nelle due categorie in realtà erano differenti e non c'è

RARI SCATTI DI UNA F.1 QUASI FANTASMA

A destra, una rarissima immagine a colori della Shannon, nel weekend del Gp di Gran Bretagna 1966. Sotto, il pilota designato per il debutto in F.1, ossia il valido Trevor Taylor. Più in basso il marchio della piccola Casa e quindi la Mk1 nell'incredibile trasformazione in F.3



SUTTON-IMAGES.COM



TRA LE F.1 PIÙ OSCURE C'È LA SHANNON MK1 CHE CON TREVOR TAYLOR PRESE PARTE SOLO AL GP DI GRAN BRETAGNA 1966, PERCORRENDO NEANCHE UN GIRO INTERO. NEL MONDIALE NON SI RIVIDE MAI PIÙ, MA SUBÌ UNA STUPEFACENTE METAMORFOSI IN F.3, DANDO LUOGO ALLA PIÙ INCREDIBILE RETROCESSIONE NELLA STORIA DELLE CORSE. ECCO COME ANDARONO LE COSE...

in F.3!





← mai stato nessuno capace di riadattare una Lotus F.Junior in F.1 o viceversa.

La fantomatica Shannon spacca!

Aiden-Jones di nascita è irlandese, di Loughlinstown, Co. Dun Laoghaire-Rathdown (anche se di fatto è naturalizzato britannico), classe 1923, così la Shannon di F.1 porta orgogliosamente i colori bright green&orange, tipici dell'Eire.

La monoposto è siglata Sh1 ma viene più frequentemente denominata mk1. Il socio nell'impresa è Paul Emery, in F.1 già artefice delle Emeryson, poi divenute Enb perché cedute alla Ecurie Nationale Belge e quindi progettista della Scirocco, nei Gp 1963 con l'americano Tony Settember.

Un motore da museo

E qui si scopre perché la Shannon diventa immediatamente eleggibile per la nuova formula del mondiale 1966, che segna il ritorno della potenza, ossia il passaggio da 1500 cc a 3000 cc. Il motivo è semplice in quanto lo stesso Emery si ritrova in casa un vecchio e mai usato motore Coventry Climax 2.5 litri Fpe Godiva, otto cilindri a V.

Propulsore datato addirittura 1954 nato ad alcool e al tempo in predicato d'essere montato nei Gp da Connaught, Kieft e Hwm, ma poi dismesso vista la disillusione di fronte all'alluvione tecnico-agonistica della Mercedes in F.1 e trasformato più di dieci anni dopo a benzina dallo stesso Emery. Il quale al banco vede 312 cavalli e pensando al prossimo Gp di

casa si pone una domanda semplice quanto arrapante: «Perché no?».

La stessa monoscocca molto deve all'esperienza Emeryson e viene realizzata in acciaio in esemplare unico, anche se sarà ultimato pure un esemplare in alluminio, mai utilizzato sui campi di gara.

Trevor Taylor, pilota glorioso all'ultimo hurrà

Tutto è trafelato, rimediato, raffazzonato e last minute, nella storia favolosa della Shannon. Al Gran Premio di Gran Bretagna 1966, gara d'esordio, il pilota designato sarebbe lo sconosciuto debuttante Syd Fox, ma quando i boss del team vedono gironzolare nel paddock Trevor Taylor, 30enne per colpe non sue agonisticamente in disarmo, già gregario in Lotus del grande Jim Clark e reduce dalla sfortunata avventura Brp, lo ingaggiano seduta stante.

Una storia F.1 lunga... mezzo centimetro

Il resto della faccenda si racconta in un attimo, perché a Brands Hatch su venti partenti la creatura della Shannon Racing Cars stacca il diciottesimo tempo, beccando sette secondi al giro dal poleman Jack Brabham su Brabham.

Consola pensare che il noto Guy Ligier, al tempo

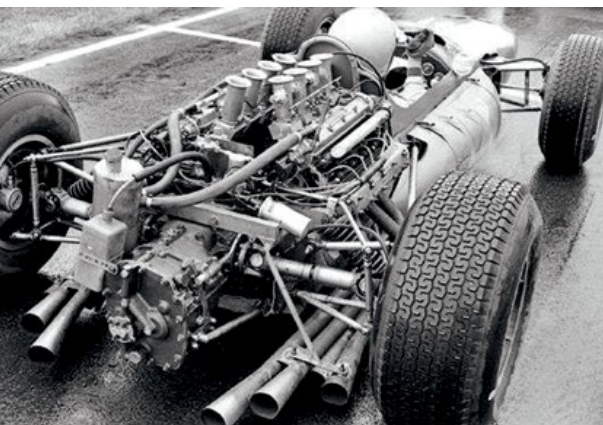


SCENE DI UNA BREVE MA INTENSA CARRIERA

Dall'alto al basso, la Shannon ferma e ritirata al primo giro del Gp di Gran Bretagna 1966, quindi in azione col suo pilota Trevor Taylor, che, nell'immagine grande, nell'altra pagina, vediamo fermo in pit-lane. Al centro, alcuni scatti della monoposto così come è oggi, oltre mezzo secolo dopo. E infine un modellino vintage ricavato dalla Shannon Mk1

roccioso pilota privato, con la sua Cooper-Masera ti è davanti alla Shannon di Taylor di un solo decimo, mentre dietro, in ultima fila, galleggiano Chris Lawrence su Cooper T73-Ferrari della J A Pearce Engineering e Peter Arundell su Lotus 33-BRM ufficiale, con distacchi che sarebbe più sensato misurare col calendario al posto del cronometro. Ma tant'è.

Pronti-via, qualche centinaio di metri e Trevor Taylor è già fermo, accostato a sinistra, con l'abitacolo letteralmente indonato di benzina. «La Shannon resta la peggior macchina da corsa che abbia guidato in vita mia - raccontava con un filo d'humour l'inglese, classe 1936, 27 Gp disputati e un podio all'attivo, 2° in Olanda 1962 e scomparso nel 2010 -. Roba assolutamente terrificante da condurre, tanto che subito dopo il ritiro dalla gara scappai



via a perdifiato, senza tornare neanche ai box. Ero troppo terrorizzato dall'idea che qualcuno potesse riparare quella macchina e farmela guidare ancora...».

Il mistero del libro di Michel Fostick

Da lì in poi la Shannon sparisce per sempre dal mondo dei Gp, anche se nel libro "Il ritorno della potenza", scritto da Michael Fostick, viene riportato che la monoposto avrebbe partecipato alle qualificazioni del Gp d'Italia 1966, peraltro senza superarle.

Fostick nella sua opera scrive cose fin troppo strane, perché in quelle prove lui avrebbe visto anche la fantomatica Willment-Climax di Frank Gardner, quando in realtà non v'era affatto. L'unica spiegazione possibile è che l'autore del libro - peraltro noto ed edito anche in italiano - si sia limitato a controllare l'elenco degli iscritti e a citare Shannon e Willment senza controllare la loro effettiva presenza in pista.

In effetti tutte le fonti ufficiali della F.1 danno la Shannon come "Dna" - Do Not Arrived - a Monza, cioè iscritta ma non presentatasi. Mai nella vita. E fine dell'enigma.

La metamorfosi in F.3

Fine dei dubbi, sì, ma non della storia Shannon. Anzi, adesso comincia il bello. Perché a fine 1967 alla monoposto viene espantato il motore Godiva, inserendo un minuscolo Ford 1000 cc di F.3, mossa dal quale la mk1 ricompare a Oulton Park il 21 ottobre 1967, guidata dal pilota dilettante Keith Jupp, che non riesce a qualificarsi.

Lo stesso Jupp corre nella Support Race dello Spanish Gp F.3 a Jarama, il 12 novembre 1967, e si ritira. Da lì per due anni diventa aficionado delle corse britanniche della terza formula, con un bel 6° posto nella Barc F.3 Race a Silverstone, il 17 marzo 1968.

John Wilson ricorda

Nel biennio 1969-1970 la Shannon ex F.1 divenuta F.3 passa nelle mani del pilota australiano John Wilson, col motore Ford Ehrlich Emc, che come miglior risultato ottiene un 7° posto a Oulton Park F.3, il 4 ottobre 1969. E dopo un 1970 fatto di iscrizioni mai coronate con partecipazioni effettive, la Shannon diventa simulacro di se stessa, fucage



SUTTON-IMAGES.COM

**RITIRATO, NON
TORNAI AI BOX.
AVEVO TROPPO
PAURA CHE LA
SHANNON FOSSE
RIPARATA...**

TREVOR TAYLOR



ma gloriosa nonna in disarmo d'una F.1 che non c'è più.

Ricorda lo stesso Wilson: «Le cose più belle con la Shannon ex F.1 le ho fatte in F.3 nei pomeriggi di diluvio, perché sotto l'acqua riusciva sorprendentemente a diventare maneggevole e piacevole da guidare, tutto il contrario che sull'asciutto. A Thruxton, a fine 1969, partii gran 5° ma fui tamponato, altrimenti ero da podio. In prova, nella gara di contorno dell'International Trophy a Silverstone la Shannon stava di nuovo volando sul bagnato ed ero felice quando il motore s'inchiò e mi presi una gran paura. Colpa del boss Aiden-Jones, che s'era dimenticato uno straccio nel serbatoio dell'olio. Decisi così di smettere di rischiare la pelle per lui, malgrado fosse un tipo simpatico, e anche per la Shannon fu la fine dei suoi giorni nelle corse». ●



Addio alle corse

in Solberg maggiore

SUTTON-IMAGES.COM

GETTY IMAGES



PETTER HA ANNUNCIATO IL SUO RITIRO DALLE COMPETIZIONI DI ALTO LIVELLO. MA AVVERTE: «PRIMA O POI MI RIVEDRETE IN QUALCHE GARA»

di **Marco Giordo**

Petter Solberg ha annunciato la settimana scorsa il suo ritiro dalle competizioni ad alto livello. «La mia è una decisione dovuta al fatto che voglio correre solo gare di alto profilo con una squadra al top, senza essere impegnato in un campionato – ha confessato al telefono il 44enne pilota norvegese –. Potrei quindi correre gare spot nel mondiale con una R5 o una Wrc, o inventarmi qualcos'altro ma solo per divertirmi». Il campione del mondo rally 2003, l'unico ad essere riuscito a battere Sébastien Loeb nella corsa al titolo piloti, ha così deciso di gettare in pratica la spugna. Solberg, che dopo la brillante stagione del 2003 rese la vita davvero difficile al cannibale Loeb soprattutto nel 2004 e 2005, lascia dunque dopo 21 stagioni in prima linea, 189 gare nel campionato del mondo e 13 vittorie, l'ultima delle quali ottenuta in Galles nel 2005, a cui vanno ad aggiungersi i due titoli mondiali rallycross conquistati nel 2014 e '15. I suoi sono tutti successi griffati Subaru, il team con cui ha vinto il mondiale piloti sedici anni fa, e con cui ha costituito un connubio di grande successo. Risale infatti a quel periodo il suo soprannome "Hollywood" per le sue grandi qualità di showman.

Oltre che con la Subaru, Petter è stato anche pilota ufficiale della Ford. La marca americana infatti lo aveva all'inizio lanciato e fatto esordire nel mondiale alla fine degli anni '90. La curiosità è che il tutto nacque quasi per caso. Il norvegese inviò infatti una serie di filmati a Malcolm Wilson mostrandogli le sue qualità di pilota, e il manager inglese

gli fece subito provare l'ebbrezza della guida di una Wrc. Fu amore a prima vista, tradito però dalla firma di Petter nel 2000 per la Subaru, un tradimento che Malcolm Wilson non ha gli mai perdonato. Per ironia della sorte la sua avventura a tempo pieno in una squadra ufficiale nella serie iridata è terminata proprio con la Ford in Catalogna, alla fine della stagione 2012. Il driver di Spydeberg aveva poi anche corso da privato con buoni risultati con la Citroen dal 2009 al 2011, allestendo per tre stagioni un suo team, grazie al supporto di numerosi sponsor del suo paese, portando in gara prima la XSara Wrc, poi la C4 Wrc ed infine la Ds3 Wrc. Prima del suo ritiro del campione scandinavo aveva portato all'esordio nell'ottobre scorso a Salou navigato da Veronica Englan la nuova VW Polo R5, che ha portato al traguardo del Catalunya in terza posizione alle spalle delle due Skoda ufficiali di Rovannerper e Kopecky.

LA MIA È UNA DECISIONE DOVUTO AL FATTO CHE VOGLIO CORRERE SOLO GARE DI ALTO PROFILO E AL TOP

PETTER SOLBERG



Con l'addio di Solberg il mondo dei motori perde un grande protagonista, uno dei piloti più amati da tifosi e bambini, per la sua naturale simpatia. Uno showman capace di guidare fuori dall'abitacolo salutandoli i tifosi alla fine delle superspeciali, e di battere qualunque avversario in una prova secca, come dimostrano i suoi piazzamenti nelle power stage. Un campione di razza, l'unico ad essersi tolto la soddisfazione di battere Loeb nella corsa al titolo, l'unico insieme a Gronholm prima e Hirvonen poi ad avere messo alle strette il campionissimo francese nelle sue scalate al titolo. L'unico campione del mondo rally capace di vincere anche il titolo mondiale rallycross, per ben due volte. Un uomo che riesce sempre a far sorridere il prossimo, anche in un periodo non felice come quello da lui attraversato nel 2018 quando ha avuto problemi di salute ora positivamente superati, un driver capace di essere applaudito ovunque grazie alle migliaia di suoi tifosi sparsi per il mondo intero. Quello di Solberg sarà un addio importante a livello mediatico, che ricorda quelli di Sainz e Gronholm, guarda caso altri due campioni del mondo e lascia un vuoto che non sarà facile colmare.

Un addio comunque relativo come ha detto lui stesso. «Quando meno ve lo aspetterete - ha confessato Solberg - mi vedrete impegnato nel mondiale alla guida di una Wrc o di una R5 o di un'auto storica, magari in Svezia navigato da mia moglie Pernilla (l'ex pilotessa svedese Pernilla Walfridsson ndr). Di sicuro ci sarà a luglio

QUANDO MENO VE LO ASPETTERETE MI VEDRETE IMPEGNATO NEL MONDIALE MAGARI IN SVEZIA

PETTER SOLBERG



Quando meno ve lo aspetterete - ha confessato Solberg - mi vedrete impegnato nel mondiale alla guida di una Wrc o di una R5 o di un'auto storica, magari in Svezia navigato da mia moglie Pernilla (l'ex pilotessa svedese Pernilla Walfridsson ndr). Di sicuro ci sarà a luglio

2003 e un'iride indimenticabile

IL NORVEGESE CONQUISTÒ IL SUO PRIMO E UNICO MONDIALE RALLY BATTENDO SEBASTIEN LOEB. È STATO L'UNICO A FARLO

Petter Solberg è nato il 18 novembre 1974 a Spydeberg in Norvegia, non lontano dal confine svedese. All'età di 13 anni si aggiudica il campionato nazionale di auto radiocomandate spinto dai genitori Tove e Teje, entrambi piloti di bilcross (versione norvegese economica del rallycross). Da ragazzo Petter aiutava i genitori a preparare le macchine di bilcross nel giardino di casa, ed appena compiuti 18 anni è entrato nel mondo del bilcross (1992). Ha poi vinto sia il campionato nazionale di rallycross e quello di cronoscalata nel 1995 con 19 vittorie su 21 gare, e nel 1996 con 15 vittorie su 19 gare. Nel 1998 è campione norvegese rally (suo fratello maggiore Henning ha poi vinto il titolo cinque volte di seguito dal 1999 al 2003). Esordisce nel mondiale rally nel 1998 in Svezia finendo 16° su Toyota Celica GT-4, poi passa alla Ford e nel 2000 si accasa in Subaru diventando Campione del mondo nel 2003, e classificandosi poi 2° nel campionato piloti 2004 e 2005. Ha al suo attivo 189 presenze nel mondiale rally, raccogliendo 52 podi e 13 vittorie, tutte ottenute al volante della Subaru Impreza dal 2002 al 2005. Ha vinto infatti in Galles nel 2002, 2003, 2004 e 2005, a Cipro, in Australia e Corsica nel 2003, in Nuova Zelanda, Grecia, Giappone e Sardegna nel 2004, ed in Svezia e Messico nel 2005. Rimasto senza una vettura ufficiale alla fine del 2008 per il ritiro della Subaru, Petter Solberg ha corso nel mondiale 2009-'10 e 11 con una propria squadra, acquistando una Citroën Xsara Wrc, classificandosi al terzo posto a Cipro e in Sardegna nel 2009, poi nel 2010 affronta l'intera stagione con la C4 Wrc, conquistando il secondo gradino del podio in Messico, Turchia, Giappone, Spagna e Galles chiudendo 3° nel mondiale piloti. Nel 2011 corre nel mondiale con la nuova Citroen Ds3 Wrc sempre gestita dal suo team, chiudendo 5° nel mondiale piloti e terzo assoluto in Sardegna e Australia. Infine nel 2012 è pilota ufficiale in Ford insieme a Latvala, ma non va oltre il terzo gradino del podio in 5 occasioni concludendo ancora 5° il campionato. Poi il finale di carriera nei rallycross dove al volante della Citroen Ds3 si è aggiudicato per due volte nel 2014 e 2105 il titolo mondiale, mentre nel 2017 ha chiuso 3° assoluto sulla VW Polo GTI. ●



CON LA SUBARU SUL TETTO DEL MONDO

Nell'altra pagina Petter Solberg al Rally del Galles del 2003 quando si laureò campione del mondo al volante della Subaru Impreza Wrc. Sopra, eccolo con la moglie Pernilla Waldfriis al vittorioso rally storico di Svezia corso a febbraio: è stata la sua ultima gara

a Goodwood, poi a settembre in una grande salita in Norvegia e alla Gymkhana Grid. E poi non dimenticatevi che seguo sempre in prima persona la carriera di mio figlio Oliver, che ha ancora 17 anni e che gode di un ampio appoggio dalla Pirelli».

Oliver Solberg al momento è impegnato con la Subaru Impreza negli States e con la VW Polo R5 nei campionati di Lettonia ed Estonia. Ma presto potremmo vederlo impegnato nel mondiale rally, visto che compirà 18 anni il 23 settembre. Potrebbe quindi esordire già alla fine di questa stagione nel campionato del mondo in Galles o in Catalogna. Stay tuned, Petter non vuole mettere le pantofole così presto. ●

Wrc 2020 parla Ciesla



INTERVISTA AL BOSS DELLA WRC PROMOTER: «GIAPPONE E SAFARI POSSIBILI NEW ENTRY IRIDATE». ECCO CHI RISCHIA DI USCIRE DAL GIRO

di **Marco Giordo**

Ciao Oliver come va? So che sei appena tornato dal Giappone. «Certo, sono rientrato ieri e con un buon risultato - risponde al telefono il boss della Wrc Promoter Oliver Ciesla in perfetto italiano, visti i suoi trascorsi a Genova come diesse della Sampdoria -. Il Rally Japan sarà infatti una delle nuove gare che inseriremo nella bozza di calendario 2020, che presenteremo alla FIA e che verrà esaminata nel Consiglio Mondiale del 14 giugno prossimo a Parigi. Vi saranno inserite la maggior parte delle prove, in modo da offrire un'ampia idea di come sarà il prossimo campionato, che resterà articolato su 14 gare e non su 15 come si vocifera secondo alcuni rumors».

- Ma come sarà questa bozza del mondiale 2020, oltre al Giappone ci sarà anche il Safari?

«La situazione tra Giappone e Safari è diversa. Il Giappone infatti era già ok per il 2019, poi si era deciso di non ampliare il calendario da 14 a 15 gare per problemi di budget da parte dei team, e così alla fine il semaforo verde c'era stato solo per il Cile e i giapponesi sono rimasti in stand-by in vista dell'anno prossimo. Nel Paese del Sol Levante ci sarà una gara test sull'asfalto a novembre solo per far promozione in loco in vista del 2020, loro sono infatti virtualmente già dentro e la gara mondiale dovrebbe svolgersi in ottobre-novembre del prossimo anno. Quanto al Safari, la situazione è totalmente diversa, la gara africana si propone come un "candidate event" con una gara in programma il prossimo 4 luglio. Subito dopo capiremo il livello del rally, se sarà ok potrebbe entrare subito già nel calendario del prossimo anno».

- Si dice che a rischiare di uscire siano in primis il Tour de Corse, poi la Germania e c'è chi aggiunge anche la Sardegna e dunque l'Italia ed anche il Galles?

«Per la situazione dell'Italia è presto, devo



IL PROSSIMO MONDIALE RALLY RESTERÀ ARTICOLATO SU 14 GARE E NON SU 15 COME SI VOCIFERA

OLIVER CIESLA



infatti parlare con la federazione. I francesi puntano invece ad una conferma della Corsica, con tutti i problemi che conosciamo, mentre per i tedeschi e per qualche altro al momento restano tante cose da chiarire. Una cosa è certa, due gare europee rischiano di uscire l'anno prossimo dal calendario».

- Ma se uscissero Corsica e Germania il mondiale perderebbe di botto due gare su asfalto?

«Una sarebbe rimpiazzata dal Giappone e poi una prova in più o in meno sull'asfalto alla fine cambia poco. Ma è presto per parlarne, aspettiamo prima di capire come finisce a luglio la gara test al Safari, non acceleriamo le cose».

- Ma tu Oliver, che tipo di campionato del mondo vorresti, com'è il calendario ideale?

«Con più variazioni possibili, come per esempio due prove fisse su neve e ghiaccio inserendo un rally nuovo in Russia o Canada, diventando così l'unico campionato con due gare iridate su queste superfici. Sarebbe bello poi andare a correre in paesi dove il mercato dell'auto è forte ed importante come gli USA e la Cina, questa è la prima mission, il futuro del marketing dell'auto è infatti lì, non nei piccoli paesi europei. Ad esempio il Messico (ha oltre 200 milioni di abitanti ndr) ci aiuta sotto questo aspetto, così come ovviamente paesi ad alta densità in primis il Giappo-

NEL PROSSIMO MONDIALE POSSIBILI DUE GRADITI RITORNI

Giappone e Safari in pole

A dieci anni di distanza dalla loro ultima apparizione, rivedremo dunque le Wrc impegnate nel 2020 nella terra del Sol Levante. Il nero su bianco, l'accordo tra la Wrc Promoter e gli organizzatori nipponici è stato firmato a Tokyo la scorsa settimana da Oliver Ciesla e Mr. Keiji Furuya. L'avventura dunque è già partita, stavolta però si correrà non a nord nell'isola di Hokkaido ma nell'isola di Honshu, la grande isola centrale dell'arcipelago nipponico in cui la città di Nagoya è il capoluogo del distretto di Aichi. La zona dove si organizzerà il "candidate rally", cioè il "Central Rally Aichi 2019", è situata a 260 km a sud ovest di Tokyo. La corsa si svolgerà il 9 e 10 novembre su asfalto a Nagakute City, con un totale di 7 prove speciali e 123,26 km cronometrati. Invece per il Safari per avere certezze dobbiamo aspettare lo svolgimento della gara candidata il 4 luglio prossimo, in un percorso ricavato tra le riserve naturali, su strade 100 km a nord ovest di Nairobi nella zona di Naivasha che saranno chiuse al traffico. Sarebbe questa una novità assoluta per la gara kenyota, molto cara anche al locale presidente Kenyatta che vuole assolutamente farla ritornare nel campionato del mondo rally. Nei giorni scorsi, subito dopo il Tour de Corse, Michéle Mouton era in Kenya dove stava controllando lo stato delle singole prove speciali e la logistica della corsa. Adesso non ci resta che aspettare l'inizio di luglio, il giorno dell'Indipendenza americana, per sapere se il mondiale tornerà in Africa, dove manca dal 2002 quando Colin McRae e Nicky Grist si aggiudicarono la 50ª edizione della celebre maratona africana sulla Ford Focus Wrc griffata Martini.



ne e aggiungiamoci la Spagna, ma anche Gran Bretagna, Germania, Italia e Francia hanno il loro importante peso, devono però migliorare qualcosa. Sono globalmente dei mercati molto importanti, ma devono offrire un ritorno più elevato di pubblico, più contatto con la gente, cosa che oggi non succede come vorremo. È chiaro che se il ritorno del campionato diventasse nel complesso molto alto, a quel punto ci potremmo permettere anche una gara esotica e tornare magari, faccio un esempio, in Nuova Zelanda. Ma per fare questo i nostri numeri devono crescere sempre di più».

- Parlati di futuro nei grandi mercati e non nei piccoli paesi europei, quindi non c'è nessuna speranza per Estonia, Cro-

zia e anche Polonia?

«La grande musica non si fa in un piccolo stadio. Se escono delle prove europee consolidate dal calendario iridato, non ha senso inserirne una organizzata da una nazione che ha oltretutto anche un mercato più piccolo. In Estonia (dove gli abitanti sono 1.200.000 ndr) faremo una gara show perché da loro grazie ai successi di Ott Tanak i rally oggi sono al top, ma non andremo oltre. Quanto alla Croazia stiamo parlando, ci hanno fatto un'offerta (Ciesla non cita invece la Polonia ndr) ma vale quanto detto prima».

- Tornando ad oggi, al 2019, l'ha sorpresa tutta questa bagarre nella lotta per i due titoli?

POSSIBILE CALENDARIO DEL MONDIALE RALLY 2020

Montecarlo	gennaio
Svezia	febbraio
Messico	marzo
Tour de Corse	marzo/aprile *
Argentina	aprile
Cile	maggio
Portogallo	maggio/giugno
Sardegna	giugno *
Safari	luglio ***
Finlandia	agosto
Germania	agosto *
Turchia	settembre
Galles	ottobre *
Spagna	ottobre
Giappone	novembre **
Australia	novembre

*gare a rischio esclusione (la Sardegna ed il Galles sono state inserite in questo elenco, anche se oggi la sensazione sempre più forte è che se saltassero due gare europee, quelle oggi più a rischio sono la Corsica e la Germania)

** new entry

*** potenziale new entry, in attesa del "candidate event" a luglio

A fianco, Michele Mouton che nei giorni scorsi è stata a Nairobi per valutare dal punto di vista della sicurezza il percorso del Safari. Nell'altra pagina, la Focus con la quale McRae nel 1999 vinse nell'iconico rally kenyota

«Questo campionato si sta rivelando in assoluto ancora più bello di quello dell'anno scorso e credetemi la cosa non era facile. Per noi è un benefit, grazie anche alla grande qualità delle Wrc Plus che sono delle vetture fantastiche, e poi ad un grande equilibrio che non mi aspettavo. Abbiamo oggi quattro squadre top che possono vincere qualsiasi gara, e poi da sei a sette piloti in grado di vincere un rally».

- Unica nota stonata è il Wrc 2 Pro, perché questo nuovo campionato non decolla?

«Il Wrc 2 Pro deve solo crescere, è presto, è stato ideato per permettere alle case di poter fare più business con le R5. Siamo certi che crescerà nei prossimi sei mesi, ci vuole solo tempo». ●

WEEK-END RALLY CIR SANREMO

66° RALLYE SANREMO
2019
MSC Crociere

Breen colpo di gran classe





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Breen-Nagle (Skoda Fabia R5); 2. Campedelli-Canton (Ford Fiesta R5); 3. Basso-Granai (Skoda Fabia R5).

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

fotografie BETTIOL

CRAIG PRIMO CENTRO NEL CIR

Prima vittoria in carriera nel Cir per Craig Breen che con la Skoda di Metior ha messo a segno una straordinaria impresa sulle speciali del Sanremo

SUI 35 KM DELLA MITICA PS DEL COLLE D'OGGIA L'IRLANDESE COMPIE UNA MAGICA RIMONTA, CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA NEL TRICOLORE E BEFFA CAMPEDELLI. BASSO CHIUDE 3° E RESTA LEADER DELLA SERIE

di Daniele Sgorbini

SANREMO - Freddezza e lucidità, amalgamate con una determinazione feroce e assoluta. Il capolavoro che ha permesso a Craig Breen di ribaltare il Sanremo e portare a casa una di quelle vittorie che passano alla storia, poggia su basi che hanno soltanto i campionissimi. Quelli che, nei momenti in cui ci sarebbe tutto da perdere, si affidano alla classe e rischiano per far saltare il banco. «In condizioni del genere, ai miei tempi montavo quattro slick, mollavo trenta secondi a tutti e andavo a vincere la gara», ricordava Franco Cunico scrutando il cielo prima della battaglia finale. Probabile che Breen non l'abbia sentito, ma l'approccio dei vincenti veri non cambia tra le generazioni.

Che i quasi trentacinque chilometri tra Testico e Colle D'Oggia potessero riscrivere tutta la storia era facile intuirlo. Col meteo che fino all'ultimo si è divertito a rimestare il mazzo, era praticamente scritto che lì tutto sarebbe accaduto. Così è stato: l'Irlandese ha scelto di rischiare e di attaccare: partito con 11" da recuperare a Campedelli, gliene ha rifilati 15"3 e ha chiuso la partita. Scoppiando in lacrime al controllo stop e prendendosi, in un sol colpo, tutto ciò che il destino gli aveva strappato negli ultimi mesi: «È stata una gara piena di emozioni, una vera avventura. Ieri non eravamo del tutto a posto, oggi sì e a parte un piccolo errore stamattina, poi tutto è stato perfetto. Ho fatto una scelta più aggressiva con le gomme ed è andata bene».

Ha avuto l'occasione per far suo il Sanremo e ne ha approfittato come i grandissimi sanno fare. In una prova che metteva assieme ogni tipo di condizione e di fondo, con il primo tratto asciutto, poi la nebbia e il finale umido e bagnato, il nordirlandese ha tirato fuori il meglio del repertorio, lasciando senza parole il nostro Campedelli. Dopo aver praticamente dominato per due giorni, il romagnolo è rimasto ancora una volta con l'amarrezza del secondo posto e con quella vittoria che continua a essere una chimera. Che l'ultima prova potesse trasformarsi in un incubo quasi se lo sentiva Simone. ▶

Tiratissimo, assorto, quasi pallido prima di lasciare l'ultima assistenza, il pilota Orange sapeva di aver tutto da perdere.

Per avere più opzioni ha scelto di partire con due gomme di scorta contro l'unica imbarcata da Breen. Ha cercato di contenere il rientro dell'altro, ma non è bastato: «Questa volta fa male e mi girano la scatole davvero – ha spiegato alla fine col groppo in gola – perdere così è dura. Alla fine l'ultima era un po' una lotteria, ci ho provato e ho tirato forte ma non ce l'ho fatta. Gli altri bene o male hanno preso un'ultima prova super. Di certo io non sono andato bene nella nebbia, probabilmente lui li ha fatto la differenza». Non cerca scuse e come d'abitudine prova ad analizzare i fatti.

Come non ne cerca Giandomenico Basso, che dopo aver vinto al Ciocco, qui non ha potuto andare più in là del terzo posto. Ha provato, sabato mattina, a migliorare in corsa il feeling con la sua Fabia, ma ho dovuto fare retromarcia: «Mi aspettavo qualcosa di diverso da questo Sanremo, ma fin dall'inizio ho dovuto più difendermi che attaccare. Ho dovuto fare delle prove in gara perché questo fondo non l'avevo mai trovato con questa macchina». Di buono, per Basso, c'è che è ancora lui in testa al Tricolore: 25 punti per Giandomenico, 24 per Campedelli, 23 per Breen, con Rossetti già più staccato a 18. Equilibrio estremo in un Tricolore bellissimo e mai così difficile. Lo scorso anno, sull'asfalto, la faccenda era tutta per Andreucci e solo in parte ogni tanto per Campedelli. Oggi sono potenzialmente in sei in grado di spartirsi le posizioni sul podio. Il livello si è alzato tantissimo e non si può davvero tirare mai il fiato. Ma intanto sono già due vittorie per Skoda e Michelin. ●

CAMPEDELLI ULTIMA PS INDIGESTA!

In testa fino al via dell'ultima speciale Campedelli si è dovuto accontentare della seconda piazza davanti a Basso, sotto a sinistra e Rossetti



A Pollara la prima dello Junior

IL SICILIANO AZZECCA TUTTE LE MOSSE IN UNA GARA COMPLICATISSIMA. LA SECONDA PIAZZA VA A BERNARDI

Se il Sanremo dei "grandi" è stato incerto fino all'ultimo metro, quello dei ragazzi del Tricolore Junior, che in riviera ha debuttato nella sua nuova veste, ci ha messo giusto tre prove a trovare colui che sarebbe stato il suo primo padrone. In una gara in cui bisognava tenere sempre collegati piede e testa, Marco Pollara ha fatto la differenza. Bravissimo

nell'azzeccare ogni volta le scelte migliori di pneumatici, accorto nel gestire le dieci coperture a disposizione (anche queste, come le vetture, assegnate tramite sorteggio) senza mai farsi prendere dall'ansia, il siciliano già vincitore dello Junior nel 2017, ha vissuto due giorni di grazia e ha dimostrato di essersi già adattato molto bene alla Fiesta R2 sovralimen-

tata e allo stile di guida richiesto per portarla al limite senza mettere in crisi freni e meccanica. Bravissimo lui, ma bravo anche Bernardi, che al rientro dopo un paio di stagioni a mezzo servizio ci ha messo davvero poco per trovare il ritmo buono.

In testa all'inizio, il piemontese ha poi pagato 10" di penalità perché si è trovato – come alcuni suoi colleghi –

a dover sistemare le pressioni delle gomme uscite troppo alte dal parco e ha infine perso il treno della vittoria dopo un testacoda, ma ha dimostrato pure lui di esserci alla grande. Co-

me pure Mazzocchi, penalizzato all'inizio dalla toccata nella prova spettacolo, ma poi capace di trovare un buon ritmo, tanto da vincere l'ultima difficilissima prova. Uno scratch che,





fotografie BETTIOL



Rossetti che succede?

IL FRIULANO FATICA CON LA C5 UFFICIALE E NON VA OLTRE IL 4° POSTO: «MANCA UN DIALOGO DIRETTO CON CITROEN RACING»

«**D**el risultato del Ciocco sono contento. Di questo, in tutta onestà, no». Troppo poco il quarto davanti a Crugnola. È lucido come sempre Luca Rossetti e prima ancora che sul Sanremo numero 66 cali il sipario, l'ex campione d'Italia e d'Europa è pronto a tracciare il bilancio. Che, purtroppo, è in rosso e non certo per i colori ufficiali della squadra: «Quando troviamo le stesse condizioni affrontate nei test non andiamo affatto male, ma in altre purtroppo non riusciamo a essere competitivi. Ad esempio sull'umido, di notte, abbiamo preso otto secondi in quattro chilometri. Un'eternità». Cosa non funziona dunque

nella squadra che ha dominato la scena per oltre dieci anni nel Tricolore? Possibile che l'uscita di scena della Peugeot 208 R5 e di Andreucci abbiano azzerato tutto? Ancora Rossetti: «La squadra sta lavorando benissimo e gli uomini di Fabbri stanno facendo un lavoro straordinario. Purtroppo però mi manca un dialogo diretto con Citroen Racing, vorrei uno scambio di informazioni e di dati più diretto con chi ha progettato e sviluppato la vettura. Altrimenti rischiamo di provare tanto ma di non sapere in quale direzione andare». Il messaggio è lanciato. Basterà per invertire la rotta già dal Targa Florio? ●

DEL RISULTATO DEL RALLY DEL CIOCCO SONO CONTENTO. DI QUESTO, IN TUTTA ONESTÀ PROPRIO NO!

LUCA ROSSETTI



nonostante i 54"2 dati a Vita lungo i 35 km finali, non gli è bastato per scavalcare il Toscano e salire sul podio. Un inizio promettente per lo Junior promosso da Aci e gestito da Motorsport Italia: la squadra romana si è presentata a Sanremo con quasi trenta persone per seguire al meglio i sette under 26 che si giocheranno un posto nel JWRC 2020. ●

torsport Italia: la squadra romana si è presentata a Sanremo con quasi trenta persone per seguire al meglio i sette under 26 che si giocheranno un posto nel JWRC 2020. ●



UN AVVIO SCOPPIETTANTE

La prima sfida del rinnovato Tricolore Junior ha preso il via a Sanremo con la vittoria di Pollara davanti a Bernardi, sopra, e Vita

Ciuffi tra le 2Rm è ancora padrone

IL TOSCANO CONQUISTA LA SECONDA VITTORIA DI FILA, MA PANZANI C'È. NICELLI È ANDATO DI NUOVO A SEGNO NEL TROFEO PEUGEOT



DUE BIS TRA DUE RUOTE MOTRICI E R1

Seconda vittoria stagionale tra le due ruote motrici per Tommaso Ciuffi con la Peugeot 208. Sotto Campanaro che su Suzuki si è imposto in R1

fotografie BETTIOL

Amettere in fila le tuttoavanti, uscirebbe il nome di Federico Gasperetti. Il pistoiese, quando si trova a maneggiare la Clio, è quasi sempre il più veloce del lotto, dovunque si ritrovi a farlo. Ma, per il Tricolore Due

Ruote Motrici, conta soprattutto la lotta tra Tommaso Ciuffi e Luca Panzani, che non hanno lasciato indietro proprio niente per mettere il muso l'uno davanti all'altro. Ha prevalso anche questa volta l'ufficiale Peugeot, che a Sanremo non aveva mai corso ma che comunque è stato assai bravo a tenere sempre un ritmo altissimo senza sbagliare niente. Ma Panzani, in questa sfida tutta toscana tra le trazioni anteriori, non è stato mai da meno e con la Ford Fiesta gommata Hankook ha alitato sul collo del rivale fino alla fine.

Finale di gara da emozioni forti anche nel Trofeo Peugeot, dove Nicelli ha bissato la vittoria del Ciocco: l'oltrpadano ha passato Nerobutto che si è girato nell'ultima difficilissima prova, e ha preceduto di appena 4" Giorgio Cogni, che, numeri alla mano, senza il tempo perso nella spettacolo avrebbe vinto a mani basse. ●

Campanaro allunga in R1

DANIELE CONCEDE IL BIS E TRIONFA ANCHE IN LIGURIA. È BIS PURE NEL TROFEO SUZUKI DOPO A RIPETERSI È POGGIO



Due gare e due vittorie in fotocopia. I destini del Tricolore R1 e del Trofeo Suzuki viaggiano, per ora, su binari paralleli e dritti come fusi. Daniele Campanaro e Irene Porcu, con la Suzuki Swift calzata Hankook, hanno anche questa volta dominato tra gli iscritti al Tricolore R1 (che con diciassette vetture al via, conferma di essere assai in salute), mentre Fabio Poggio e Martina Balducchi si sono imposti di forza nel Trofeo Suzuki. Per Porcu, che corre fuori dal monomarca, altri punti pesanti per la rincorsa al Campionato Italiano riservato alle piccoline, a cui ha scelto di puntare apertamente. Il pistoiese ha sfruttato bene la gomma più racing rispetto a quella di cui dispongono i trofeisti e ha messo in cassaforte il risultato fin dai primi metri. Lunghi coltelli come sempre nella Suzuki Rally Cup, dove Poggio ha fatto meglio di tutti, indovinando un assetto che gli ha permesso di prendere rapidamente il largo. Alle sue spalle più equilibrio, con il terzo gradino del podio andato a un Denaro assai in palla, dopo il ritiro di Costantino sull'ultima piese. ●



Lucky della ribalta

NEL TRICOLORE DELLE STORICHE IL VICENTINO CON LA DELTA TRIONFA NONOSTANTE L'ATTACCO FINALE DI DA ZANCHE. ECCO COM'È ANDATA

Non fosse stato per quanto accaduto nella penultima prova speciale, quello di Gigi Battistolli e Fabrizia Pons sarebbe stato, a Sanremo, un monologo. Sempre in testa sin dai primi metri, la premiatisima ditta dei rally storici nostrani, ha fatto il bello e il cattivo tempo per gran parte della gara. Hanno vinto tre prove speciali il primo giorno e hanno ricominciato l'indomani facendo altrettanto: ancora primi a Testico, a San Bartolomeo e poi ancora sul Colle D'Oggia, i due credevano di aver ormai messo in cassaforte l'ennesimo successo. Invece, sui bagnati dieci chilometri e mezzo della ripetizione del Col San

Bartolomeo, Lucio Da Zanche ha pescato il jolly dal mazzo, stampando un tempo da far stropicciare gli occhi. In un colpo solo il pilota della Porsche, navigato come sempre da Daniele De Luis, ha recuperato oltre 23 dei poco meno di 28 secondi che lo separavano dalla vetta: «*Credevo che Da Zanche fosse tranquillo al secondo posto* - ha spiegato "Lucky" prima di salire sul podio finale - *e invece in quella prova ha avuto un gran lampo di bravura e mi ha rifilato un bel distacco*». Che, comunque, non è bastato a ribaltare un copione che pareva già scritto. Nell'ultima decisiva speciale il pilota della Delta ha rimes-

so le cose in chiaro, segnando l'ennesimo scratch (per appena un decimo di secondo) e andando a vincere ancora una volta a Sanremo. Terzi assoluti, sul palco sotto al casinò, Davide Negri e Roberto Coppa, che con la loro Porsche 911 Rs hanno fatto segnare due volte il secondo miglior tempo a Testico e Colle D'Oggia il sabato mattina e che soprattutto hanno regolato l'intero plotone del secondo raggruppamento. Nessuna gioia invece per Totò Riolo: il pilota di Cerda, in gara con la Subaru Legacy con cui si era imposto nella prima di campionato al Vallate Aretine, è uscito di strada nella prima pievole del sabato. ●

UNA SFIDA COL SALE NELLA CODA

A destra, Lucio Da Zanche giunto secondo con la Porsche nella sfida riservata alle storiche. Dove la vittoria è andata a Lucky sulla Delta al termine di una contesa che, come nella sfida per il Cir, si è accesa nel finale



FIORIO RITORNA!

Aveva giurato a sé stesso che non avrebbe mai più gareggiato. Invece gli oltre 5.000 km di test macinati lo scorso anno per sviluppare la 124 Abarth, hanno fatto scattare qualcosa in Alex Fiorio, che ha deciso di riprovarci una tantum al Rally del Salento. Il Campione del Mondo Gruppo N 1987 sta facendo le cose sul serio, con tanto di dieta ferrea in vista del gran rientro, nel quale sarà Luca Broglio a leggergli le note sulla Rgt dello Scorpione.

TROFEO GRUPPO N

È stato varato ufficialmente il Trofeo Gruppo N 4x4, che avrà casa nel Campionato Italiano Terra. La serie - monogomma Yokohama - è stata pensata per incentivare la partecipazione delle diverse N4 ancora presenti in Italia e prevede, a fronte dell'iscrizione gratuita, un montepremi Acì Sport che assegna 6.000 al vincitore finale, 4.000 al 2°, 3.000 al terzo e 2.000 al quarto.

FEMMINILE

Una gara tutt'altro che semplice, resa ancora più complicata da una noia al differenziale il primo giorno: Rachele Somaschini ha però tenuto duro e dopo la battuta a vuoto del Ciocco la giovane di Cusano Milanino, in gara con Chiara Lombardi sulla Citroen DS3 gommata Hankook, è riuscita a vedere il traguardo, chiudendo 36° e vincendo tra le dame davanti a Patrizia Perosino e Veronica Verzoletto.

SANREMO LEGGENDA

Il Sanremo Leggenda, valido per la Coppa Rally di 2. Zona, ha raccolto come di consueto ottimi consensi dai tanti piloti locali. A imporsi è stata, dopo una gara tutta di vertice, la coppia formata da Michele Guastavino e Laura Bottini (Ford Fiesta R5). I due hanno preceduto Fabrizio Andolfi Jr (fratello di Fabio) e Stefano Savoia, che con la "vecchia" Peugeot 207 S2000 hanno sfiorato il successo, chiudendo a 2"7, nonostante il tempo perso al mattino per aver raggiunto un avversario in prova. Terza piazza, in rimonta, per Alberto Orenge e Bruno Banaudi (Skoda Fabia R5).

La Finale della Coppa Italia si terrà a Como a fine ottobre: in questa immagine vediamo impegnato Miele nell'edizione 2018 della gara lariana. In basso, il presidente della Commissione Rally Daniele Settimo e il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani



Coppa Italia che montepremi!

LA FINALE CHE SI DISPUTERÀ A COMO IN OTTOBRE SARÀ UN EVENTO DI VALORE ASSOLUTO. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

La Finale della Coppa Italia Rally si terrà quest'anno a Como in occasione del 38° Trofeo ACI Como, in programma dal 26-27 ottobre: sarà un evento di assoluto valore, soprattutto per il montepremi previsto dalla Federazione. Sotto il costante e continuo lavoro della Commissione Rally ACI Sport, si prosegue con la promozione della Coppa Rally di Zona strutturata sui migliori rally nazionali e sulla finale unica che si disputerà al 38° Trofeo ACI Como, gara che assegnerà le ACI Sport Rally Cup Italia. Ad avere accesso alla finale saranno i primi tre classificati di ciascuna delle Coppa Rally di Zona, il primo della classifica di classe di ogni CRZ, i primi 3 classificati Under 25 di ogni CRZ, il primo Over 55 di ogni CRZ, il primo equipaggio Femminile di ogni CRZ. Questi concorrenti parteciperanno gratuitamente alla finale, con iscrizione pagata dalla Federazione.

Ma le ultime novità riguardano soprattutto il ricchissimo montepremi della Finale ACI Sport Rally Cup Italia 2019. I primi assoluti in classifica nella gara la-

riana avranno come premio 7.500 euro ed il rinnovo gratuito della licenza nella successiva stagione sportiva. Proprio per evidenziare l'importanza che la Federazione attribuisce alla Finale ACI Sport Rally Cup e ai suoi partecipanti, i premi riguarderanno anche i vincitori di tutte le classi ed anche delle speciali classifiche riservate all'equipaggio femminile, Under 25, Over 55 ed alla Scuderia. I premi non saranno cumulabili e sarà possibile visionare sul sito di ACI Sport tutte le classifiche aggiornate di ogni Coppa rally di zona, che è: <http://www.acisport.it/it/TNR/classifiche/2019>.

È UN MONTEPREMI CHE RAGGIUNGE DIMENSIONI STRAORDINARIE VALUTANDO TUTTI GLI INTERVENTI

DANIELE SETTIMO



Guardando più nello specifico si è stabilito che il 1° classificato della categoria Under 25 avrà 20.000 euro (premio subordinato alla partecipazione nel 2020 al Tricolore Junior) e la licenza gratuita per la stagione 2020. Il 1° classificato di ogni Classe riceverà un montepremi pari a 1500 euro più la licenza gratuita per la stagione 2020; il 1° classificato femminile sempre 1500 euro più la licenza gratuita per

la stagione 2020, il 1° classificato over 55 sempre 1500 euro più la licenza gratuita per la stagione 2020, mentre la 1ª scuderia avrà come premio la licenza gratuita per la stagione 2020, qualora l'equipaggio sia formato sempre dagli stessi conduttori la licenza gratuita spetterà anche al secondo conduttore (si fa riferimento all'ultima qualifica di licenza posseduta).

Il vincitore assoluto della Finale Nazionale avrà diritto per la stagione successiva, alla iscrizione gratuita in tutte le gare valide per la CRZ in una zona da lui scelta. L'iscrizione sarà a carico di ogni organizzazione coinvolta. Inoltre ai primi tre della classifica assoluta della Finale Nazionale sarà assegnata la priorità del secondo elenco internazionale con validità dal 1/1/2020.

Questo "pacchetto" già di notevole interesse si arricchisce per l'intervento delle case di pneumatici aderenti al Montepremi - Dmack, Michelin, Yokohama e Pirelli - che hanno predisposto un'agevolazione di 150 euro sull'acquisto del primo treno di gomme.

«Il nostro lavoro come commissione - afferma Daniele Settimo, Presidente della Commissione Rally - avallato completamente dalla Giunta Sportiva di ACI e dal Presidente Sticchi Damiani sta prendendo forma concreta. Il montepremi stabilito ne è una riprova, un montepremi che raggiunge dimensioni straordinarie valutando nel complesso i molteplici interventi. Ma forse più importante ancora è il messaggio che ACI Sport vuole dare, un messaggio forte e chiaro che riafferma la volontà della Federazione di pensare ed essere vicina alla sua grande base, donne e uomini, come conduttori, ma anche team che prendono parte con passione e professionalità alle nostre gare nazionali, rendendole belle ed affascinanti. Il nostro obiettivo è di fare sentire tutti al centro dei progetti federali. Vogliamo anche che, quella di Como, sia poi una grande Festa, una manifestazione che accompagni i piloti in una bella gara, storica e dalle grandi qualità tecniche, ma che coinvolga l'intera città».





SAFE-DRIVE

GUIDA

MOTORSPORT

ACCENDI I MOTORI!
INIZIA LA NUOVA STAGIONE

Ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.

PROGRAMMAZIONE TV

Top Calcio 24 - canale 152 - lunedì 00:30

Reteconomy - canale Sky 512 - sabato 13:25

Odeon-Nuvolari - canale 177 - domenica 21:00



PARTNERS

DOTZ
TUNING WHEELS

DIABOLINA
RACING

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

hankook
driving emotion

UNA PRODUZIONE

3EMME&2A
PRODUZIONI MULTIMEDIALI

Redazione: Via della Liberazione 71 - Peschiera Borromeo (MI)

www.safe-drive.it - info@safe-drive.it - www.3emme2a.it

Prema padrona



LE CASTELLET - Il team Prema domina, inaugurando l'era della Formula Regional europea. Tre centri su tre per la squadra guidata da Angelo Rosin, con il danese Frederik Vesti a siglare la prima vittoria, seguito a ruota da Enzo Fittipaldi e poi nuovamente sul gradino più alto del podio in gara-3. Una cosa abbastanza simile era successa anche al debutto della F.4 tricolore, all'epoca con Lance Stroll e Brandon Maisano, che conquistarono per il team vicentino una doppietta storica nella gara inaugurale di Adria. Cinque anni dopo, stessa storia al Paul Ricard, dove la neonata serie continentale ha preso ufficialmente il via. Peccato per lo schieramento, ridotto a sole dieci vetture. Troppo poche per potere festeggiare, nonostante le aspettative. Un anno di stabilità è quello di cui ha bisogno il campionato, ma bisognerà fare anche un passo in avanti in termini di partecipanti. Magari già a partire dal prossimo appuntamento di Vallelunga, che si svolgerà proprio nel weekend dell'Italian F.4, che in cinque occasioni dividerà lo stesso paddock. L'abbinamento tra le due categorie, sulla carta, è uno dei punti di forza del nuovo campionato che si propone di fare da anello di congiunzione (guardando più in alto) con il Fia F.3 Championship. Tornando in Francia, come già detto Prema ha praticamente monopolizzato le prime tre gare e ancora prima anche le qualifiche.

A stabilire la prima pole è stato il nipote di Emerson, pilota della Ferrari Driver Academy, abile a non commettere errori con la pista che si andava progressivamente asciugando. Alle sue spalle Caldwell e Vesti. Prime due posizioni invertite al termine della seconda sessione, con Caldwell questa volta davanti al brasiliano. Poi Vesti, un po' a sorpresa, ha dato scacco ai compagni di squadra, subito in bagarre tra loro. Un testa a testa che ha finito per favorire il danese, balzato in testa seguito da Igor Fraga, saldamente secondo fino all'ultimo giro.



**L'ERA DELLA
NUOVA SERIE SI
INAUGURA NEL
SEGNO DEL
TEAM VICENTINO
CHE AL PAUL
RICARD INFILA
UNA TRIPLETTA
CON VESTI
(DUE VOLTE)
E FITTIPALDI**

di [Dario Lucchese](#)





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Vesti; 2. Fittipaldi; 3. Fraga. Gara-2: 1. Fittipaldi; 2. Vesti; 3. Fraga. Gara-3: 1. Vesti; 2. Fittipaldi; 3. D. Schumacher.

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

DAVID SCHUMACHER TERZO IN GARA-3

Con due vittorie il danese Vesti, a sinistra e sopra sul podio con Fittipaldi e David Schumacher, è stato il grande protagonista nella sfida inaugurale della Regional European F3. Sotto Fittipaldi vincitore in gara-2. Sotto la Florsch e in basso David Schumacher che ha chiuso terzo in gara-3

Soltanto allora Fittipaldi è difatti riuscito a riportarsi alle spalle del leader. Fraga ha così chiuso terzo con la vettura della Dr Formula by Rp Motorsport. Caldwell è scivolato quarto. Poi il messicano Raul Guzman, che ha tratto vantaggio dalla penalità di 5" inflitta a David Schumacher, autore di un taglio di variante. Di certo più scontato è stato l'esito della seconda gara, che ha visto Caldwell dominare dal via.

Alle sue spalle, nelle fasi iniziali, si è portato Fraga, in seguito scivolato quarto. E questa volta per Prema è stata una tripletta, svanita tuttavia dopo il traguardo quando il pilota inglese è stato squalificato in seguito a un'irregolarità tecnica. A ereditarne il trono è stato Fittipaldi, ma il team ha interposto appello e il risultato è stato congelato. La terza gara è stata quindi vinta da Vesti, premiato anche con la leadership assoluta di campionato con sette punti di vantaggio su Fittipaldi. Ottimo acuto iniziale di Schumacher, scattato bene dalla prima fila e al comando nelle prime battute prima di scivolare terzo, alle spalle anche di Fittipaldi. ●



DUE TERZI POSTI PER IL 20ENNE BRASILIANO

Fraga rivelazione

Ad alternarsi sotto i riflettori del primo round del Formula Regional sono stati in tanti. Dati alla mano, l'uno-due-tre della Prema non ha oscurato completamente le prestazioni degli altri. Di certo, una delle rivelazioni del Paul Ricard è stato Igor Omura Fraga. Il brasiliano, nato in Giappone 20 anni fa, è parte dell'eSports Formula One development programme. Due terzi posti (considerando la squalifica di Caldwell in gara-2) costituiscono un eccellente bilancio per lui e per il suo team, che nasce dalla fusione tra due importanti realtà. Da un lato la squadra di Danilo Rossi, nome di assoluto riferimento nel kart; dall'altro la Rp Motorsport, che ha fatto ufficialmente il proprio rientro in un campionato targato Aci Sport dopo una lunga assenza. Bene anche il suo compagno Raul Guzman, sempre nel gruppo dei primi, che alla fine ha raccolto un miglior quarto piazzamento nella seconda gara di sabato. Tra quelli da tener d'occhio c'è anche David Schumacher, figlio di Ralf e cugino di Mick, che con il team di famiglia Us Racing ha concluso terzo domenica. Da segnalare il ritorno in pista di Sophia Flörsch, che ha vinto il confronto con l'altra "lady" Sharon Scolari ed ottenuto un buon quinto posto in gara-3.

Inizio molto Dinamic

LA PORSCHE DEL TEAM ITALIANO SBANCA NEL PRIMO ATTO
DAVANTI ALLA LAMBORGHINI FFF RACING. GARA-SHOW

MONZA - Una clamorosa vittoria per il team Dinamic a gara di Monza: la compagine italiana, nella prima apparizione nel Blancpain GT Series, regala alla Porsche 911 GT3 R il successo nella tappa inaugurale dell'Endurance Cup del 2019. Erano anni che la serie organizzata da SRO non viveva una corsa completamente bagnata, come anche il circuito di Monza non ospitava un'endurance per vetture GT così movimentata. Un notevole banco di prova anche per Pirelli, che ha dato nuovamente dimostrazione di una gomma capace di resistere in condizioni estreme, sia dal punto di vista della quantità di pioggia, che invece dell'usura quando l'asfalto è andato ad asciugarsi.

Ma l'impresa vera, partendo dalla 22° posizione, l'hanno compiuta Andrea Rizzoli, Zaid Ashkanani e Klaus Bachler. Il parmigiano, alla guida al via, si è sobbarcato la maggior parte del lavoro sporco, dopo una partenza in regime di safety-car per l'abbondante pioggia. «Questo per me è come un debutto, è la prima gara in categoria Pro ed è anche la prima con Dinamic

su Porsche, in un campionato di questo livello» dice Andrea, che ha consegnato la vettura al compagno kuwaitiano che si è ritrovato a competere nella zona alta della classifica. Decisamente sottovalutato nelle sue esperienze formulistiche con Campos in GP3, ed altrettanto bisfrattato nella Porsche Supercup, Zaid ha trovato nella compagine reggiana un clima in cui esprimersi al meglio del suo potenziale, lasciando a Bachler, pilota di riferimento del programma di Stoccarda, la parte finale di gara.

A mettere pressione all'austriaco ci ha pensato Marco Mapelli. Nella sua vera e propria gara di casa, l'alfiere Lamborghini in seno alla debuttate FFF Racing by ACM ha ereditato il volante dal compagno, e team manager Andrea Caldarelli. Sesti in qualifica, dopo una sessione quantomai travagliata segnata dalle bandiere rosse, i due hanno preso il volante da Dennis Lind, che dopo essere stato l'unico a compiere un sorpasso al via, è stato anche spinto in ghiaia all'uscita da Lesmo 2, venendo costretto ad una



fotografie FOTOSPEEDY

difficile rimonta. «Non riesco a descrivere quanto sia soddisfatto del lavoro che abbiamo compiuto in questo inverno - dice Caldarelli - Ci siamo impegnati duramente ed i risultati delle Pre-Qualifiche ci hanno visto al top sull'asciutto, ma la pioggia domenica mattina ci ha scombinato i piani. Non ci siamo mai arresi credendoci sempre, spero di aver ripagato Lamborghini Squadra Corse della fiducia riposta in noi».

A chiudere il podio la Mercedes, quella di casa Black Falcon, con Buurman-Sotlz-Engel, che più di tutti hanno approfittato delle varie forature nel finale. Con la pista che andava lentamente asciugandosi, mentre l'esperienza di Bachler e Mapelli ha permesso alle rispettive vetture di conquistare il podio, l'irruenza è costata a molti un risultato lodevole. Ben quattro infatti le vetture che in top-5 nell'ultima ora hanno bucato, su tutte la più clamorosa l'Audi di casa Sainteloc, che guidava la corsa, con Haase al volante, mestamente rientrato in pit-lane.

Antonio Caruccio

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Bachler-Rizzoli-Ashkanani (Porsche 911); 2. Caldarelli-Lind-Mapelli (Lamborghini Huracan).

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

Per Rizzoli-Bachler-Ashkanani inizio di Blancpain davvero esaltante con vittoria davanti a Caldarelli-Lind-Mapelli, in alto





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Hedman-Hanley-Allen;
2. Lafargue-Chatin-Rojas; 3. Jamin-Ragues-Bradley.

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

Bentornata Oreca

DOPO TRE ANNI DI ATTESA SALE SUL GRADINO PIÙ ALTO DEL PODIO CON HEDMAN-ALLEN-HANLEY. IN GTE TRIONFO FERRARI

Ci sono voluti 3 anni per tornare sul gradino più alto del podio, ma il successo dell'Oreca Dragonspeed di Hedman-Allen-Hanley al Paul Ricard è stato netto e meritato. Soprattutto grazie ad un James Allen in stato di grazia, nettamente il più veloce in pista durante il suo primo stint, dove ha consegnato la #21 nelle mani di Hedman con circa 25" di vantaggio su Ragues, 2° in quel momento sull'Oreca Duqueine. Durante il suo turno il gentile svedese ha limitato i danni, riconsegnando ad Allen la vettura 6°. Il velocissimo australiano è poi tornato velocemente 2° ma staccato però di 30" da Jamin, che subentrando a Ragues è stato poco dopo richiamato ai box per una foratura lenta. Allen a quel punto riprendeva il comando e lasciava ad Hanley solo il compito di portare la vettura al traguardo, non senza brivido finale a 1'30" dal termine, quando due doppiati si sono toccati proprio davanti al leader, riuscito miracolosamente a sfilare indenne. Sulla pista di casa il dominio Oreca è stato totale, con Chatin-Lafargue-Rojas e Bradley-Jamin-Ragues a completare il podio, mentre la favorita G-Drive

(denominata ora Aurus, marchio russo che produce la limousine presidenziale di Putin) nonostante la pole conquistata da Nato si è dovuta accontentare del 4° posto, risultato dell'avvio disastroso di Rusinov che ha costretto il team ad un cambio di strategia in corsa.

In Lmp3 successo Ultimate, con Lahaye-Lahaye-Heriau passati quest'anno dalla Ligier alla Norma. Il team francese ha optato per una strategia diversa, mandando in pista il Bronze Heriau a metà gara; scelta azzeccata che gli ha regalato la prima vittoria nella serie. Avrebbe invece meritato di più il team Oregon, che ha solo sfiorato il podio dopo la pole di Fioravanti. Proprio il giovane romano è stato costretto ad un testa coda per evitare l'Oreca di Hirschi, indeciso se rientrare o meno ai box;

PIER GUIDI AL TOP

A destra, Pier Guidi che in equipaggio con Lavergne e Nielsen su 488 del Luzich ha colto la vittoria in Gte davanti alle sorprendenti Gostner-Frey e Gating

manovra che gli costerà un drive through ed il podio alla Norma di Fioravanti-Bontempelli-Grinbergas, in quel momento 2° di classe.

Pronostico rispettato in Gte, con la Ferrari 488 Gte Evo del Luzich in sempre in testa grazie al lavoro di Lavergne e Nielsen, con Pier Guidi chiamato a gestire un vantaggio che già a metà gara era di quasi 40". Fantastico, ma non inatteso, il 2° posto delle ragazze terribili del Kessel, con Gostner-Frey-Gating capaci di regalare una splendida doppietta Rossa, con Ried-Cairol-Pera 3° in extremis, grazie al sorpasso di Cairol su Cressoni nel finale.

Gostner-Frey-Gating splendide seconde

I tempi segnati nei test parlavano chiaro, ma confermarsi in gara non è sempre facile: non per Manuela Gostner, Rahel Frey e Michelle Gating, che proprio in gara hanno dato il massimo e strameritato il 2° posto. La Frey in modo particolare, visto che guidando nelle 2 ore centrali è risalita dal 5° al 2° posto: «Mi sono proprio divertita, la macchina era perfetta e solo dopo il contatto con la Lmp3 di Yamanaka sentii qualche vibrazione, ma niente di preoccupante. C'era tanta pressione su di noi e credo che abbiamo dimostrato di saperla gestire. Anzi, probabilmente ci ha fatto tirare fuori il meglio di noi».

Diego Fundarò





In gara-1 De Wilde ha chiuso davanti a Lorandi. Sotto Colombo, terzo in gara-2, messo fuori gioco da Maini alla prima variante nella prima sfida

IL FRANCESE È CONCRETO

Martins primo leader

È stato Martins a lasciare Monza da leader del campionato. Il francese parte della Academy Renault ha corso con intelligenza cercando di ottenere più punti possibili, obiettivo raggiunto grazie alla quarta posizione di gara-1 e alla seconda piazza in gara-2, disputata con pioggia e disturbata da tre interventi della safety-car. Questa è stata vinta dal russo Alexander Smolyar, sostenuto dal programma giovani SMP Racing e schierato dalla squadra francese R-Ace mentre in gara-1 ha tamponato Cordeel. Buon bottino di punti anche per Maini (fratello di Arjun, fino al 2018 in F2 ed ora in ELMS) che al terzo posto di gara-1 ha aggiunto il quinto nella seconda corsa.

Italiani sul podio

LORANDI (2° IN GARA-1) E COLOMBO (3° NELLA SECONDA SFIDA) IN EVIDENZA. DE WILDE E SMOLYAR SI DIVIDONO I SUCCESSI

MONZA - È partito all'insegna del tricolore il nuovo campionato Renault Eurocup con le monoposto Tatuus di F3. La serie del costruttore francese ha subito proposto al vertice piloti e team italiani che nelle prime due gare hanno saputo fare la differenza. Ha cominciato Lorenzo Colombo, del team olandese MP Motorsport, che ha dominato le prove libere del venerdì sia con pista bagnata sia con l'asfalto asciutto, poi ha fatto sua la pole nella qualifica 1, ma in gara-1 è stato messo fuori gioco alla prima variante da Kush Maini. Colombo non si è affatto demoraliz-

zato e in qualifica 2 ha ottenuto il secondo tempo a 54 millesimi dal poleman Alexander Smolyar concludendo la seconda bagnatissima corsa al terzo posto finale: «Do-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. De Wilde; 2. Lorandi; 3. Maini. Gara-2: 1. Smolyar; 2. Martins; 3. Colombo.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

po la grande delusione di sabato in gara-1, almeno mi consolo con il podio ottenuto nella seconda frazione. Potevo essere in testa al campionato se Maini non mi avesse fatto girare, ma guardiamo avanti,

il team è competitivo e siamo appena all'inizio di una lunga stagione», ha commentato Colombo. Altro protagonista, Leonardo Lorandi. Al debutto nel mondo Renault con JD Motorsport, il vice campione della

F4 Italia ha ottenuto il terzo tempo in qualifica 1 e in gara-1 ha fatto suo il secondo posto più che meritato, difendendosi bene da Maini nella fase centrale e gestendo al meglio una situazione non facile: il display del volante si è subito spento e Lorandi fino alla bandiera a scacchi ha effettuato le cambiate a... orecchio.

In gara-2, ha concluso sesto, la posizione di partenza guadagnando punti pesanti in quanto ora è secondo in campionato con 28 lunghezze contro le 30 del leader Victor Martins. La prima corsa è stata segnata dalla doppietta di JD Motorsport. La squadra di Roberto Cavallari ed Alfredo Cappelletti ha festeggiato la vittoria del 16enne belga Ugo De Wilde (secondo in qualifica) e, appunto, la seconda piazza di Lorandi. Una grande soddisfazione per la squadra piemontese che ha curato nei minimi particolari l'avvio della nuova serie Renault, marchio al quale JD è da sempre legata. In gara-2, De Wilde dopo una qualifica 2 con pioggia non felice, ha tamponato Xavier Lloveras mentre il terzo pilota Joao Vieira ha chiuso le due corse in settimana e undicesima piazza. Altro primo attore, Federico Malvestiti. Il 18enne monzese ha disputato una grande gara-1 affrontando vari duelli e da ottavo in Q1 ha terminato quinto dopo un esaltante confronto con Sebastian Fernandez. Malvestiti ha portato al debutto (assieme a Petr Ptacek) il team veneto Bhaitech, protagonista nella F4 e alla sua "prima" nel mondo Renault, e dopo i test pre campionato la crescita del pilota e della squadra a Monza sono apparsi evidenti.

Massimo Costa



Merli rapacissimo

IL CAMPIONE IN CARICA PIAZZA SUBITO LA ZAMPATA VINCENTE E NEL PRIMO ATTO DEL CAMPIONATO METTE DIETRO FAGGIOLI

La salita francese di Saint Jean du Gard - Col de St Pierre, nel cuore della Languedoc Roussillon, ha segnato ancora una volta l'apertura del campionato europeo della montagna con protagonisti e veri duellanti, gli stessi contendenti delle ultime stagioni, vale a dire il fiorentino plurititolato Simone Faggioli sulla consueta Norma M20FC ed il trentino campione in carica Cristian Merli, al volante dell'Osella FA30. Affilate le armi alla salita del Costo di sette giorni prima dove entrambi hanno partecipato in una sorta di garatest pre-campionato, i nostri portacolori si sono presentati in terra transalpina con alcune piccole novità sulle proprie vetture che, alla luce del risultato finale hanno dato, almeno al vincitore, i frutti sperati. Simone Faggioli, intenzionato più che mai a riprendersi lo scettro di campione continentale soffiato gli la passata stagione dal rivale, ha dotato la sua Norma di un nuovo assetto che non lo ha lasciato esente da qualche piccolo problema di gioventù mentre l'ala posteriore di nuova concezione progettata e montata personalmente sull'auto dall'Ingegnere della casa francese Guillaume Roux, sembra funzionare a dovere.

Dal canto suo Cristian Merli ha soltanto affinato sulla propria Osella, quello che già di buono era scaturito dalla trionfale annata precedente; ed alla fine ha avuto ragione lui tanto da prendersi il lusso di dominare tutte le salite, tra prove e gara, portandosi a casa anche il nuovo record del tracciato, migliorato di un secondo e tre decimi nel corso della seconda manche e fissato ora in 2'13"634. Faggioli si è dovuto accontentare della medaglia d'argento giungendo a sette decimi di secondo dalla vetta e "subendo" quasi impotente l'egemonia del rivale trentino il quale, dopo un 2018 caratterizzato da una lunga serie di vittorie coronate anche da numerosi nuovi record in corsa, sembra avere mantenuto una "cattiveria" ed una forma agonistica davvero invidiabile. Oddio, qualche momento d'ansia non è mancato nemmeno sotto alla sua tenda, specie quando Christoph Lampert, il pilota austriaco dell'Osella FA30 gestita dalla struttura dello stesso Merli, si è ritrovato con il cambio rotto proprio nella fase di riscaldamento avvenuta pochi minuti prima di prendere il via nella prima manche mentre lo stesso papà di Lampert, solo un ora prima era finito in ospedale dopo essersi



Sopra 2° Faggioli, in basso a sinistra Merli vincitore in Francia. Sotto Petit giunto 3°



preso in viso la leva di sollevamento della macchina! Praticamente inesistenti i piloti locali con Sebastien Petit, dato tra i favoriti poiché vincitore della passata edizione e qui all'esordio con un nuovo telaio Norma M20FC evoluto, relegato in terza piazza assoluta a quattro secondi dal vincitore. Quarto assoluto l'altro pilota trentino Diego Degasperi, sempre più a suo agio ed a ridosso dei primi, sulla "difficile" Osella FA30 nella sua seconda stagione d'europeo. Podio tutto italiano anche in classe CN dove Marco Cappucci, grazie ad una prova tutta di cuore e grinta, ha portato la sua nuova Osella PA21S Honda davanti all'Osella PA20 BMW dell'esperto Renzo Napione e della Norma M20FC Honda del veneto Dall'Oglio completando così la festa tricolore. Week-end piuttosto travagliato quello che ha invece vissuto Antonino Migliuolo, costretto allo stop forzato già il sabato mattina dopo aver disputato la prima salita di prova con la frizione rotta sulla sua Mitsubishi. In tarda serata, grazie anche alla passione ed alla dedizione che animano certi ragazzi, è giunto da Bolzano (!) il pezzo di ricambio nuovo che il bravo Sergio Giacomuzzi, lo stesso che ha fatto da corriere, ha prontamente sostituito sull'auto di Migliuolo permettendo a quest'ultimo di poter prendere parte alla corsa ottenendo un ottimo secondo posto assoluto di gruppo N alle spalle del "ceco" Thomas Vavrinc che alla luce del campionato potrebbe avere una grande importanza.

Gianni Tomazzoni

AL TRAGUARDO I PRIMI 10

Assoluta: 1. Merli (Osella FA30) 4'27"703; 2. Faggioli (Norma M20FC) 4'28"435; 3. Petit (Norma M20FC) 4'36"624; 4. Degasperi (Osella FA30) 4'41"261; 5. Frantz (Osella PA30) 4'41"561; 6. Demuth (Norma M20FC) 4'54"051; 7. Campi (Osella PA21 EVO) 5'01"217; 8. Boduban (Norma M20FC) 5'09"50; 9. Cappucci (Osella PA21 EVO) 5'12"622; 10. Trnka (Ligier JS 53 EVO) 5'15"329.



**PROTAGONISTI
IN CALABRIA**

A Luzzi, Domenico Cubeda ha subito lasciato il segno imponendosi davanti a Magliona, in basso a destra. Sul podio è finito anche Caruso, sotto il podio. Nell'altra pagina dall'alto al basso Molinaro (1° tra i prototipi moto), Loffredo (1° in Racing Start), Peruggini (vincitore tra le GT) e Cardone (vincitore in Racing Start Plus)



La prima a Cubeda

Domenico Cubeda ha iniziato con il piede destro giusto il Civm 2019, schivando tutte le insidie che il Trofeo Silvio Molinaro ha riservato ai protagonisti tricolori a causa dei capricci del meteo, in particolare in Q2 sabato e poi in gara-2. Con il variare delle condizioni, proprio quest'ultima, disputata sul bagnato dal Gruppo N in poi, ha ribaltato numerosi verdetti di gara-1, ma non quello assoluto. Cubeda è così il primo leader del Tricolore grazie a due limpide vittorie al volante della sua collaudata Osella Fa30 Zytek: «È stata una gara difficile - ha spiegato il driver catanese -, ce l'abbiamo messa tutta e il risultato è arrivato. Per me è la prima vittoria a Luzzi, questo è segno che abbiamo svolto un ottimo lavoro con il team iniziando al meglio il nostro Civm, che però so quanto sia ancora lungo e insidioso».

L'unico a rimanere in scia di Cubeda, almeno in gara-1, è stato Omar Magliona, che esordiva sulla Pa2000 Honda della SaMo Competition. Una nuova avventura che per il campione in carica di E2Sc

**DOMENICO INIZIA
LA STAGIONE CON
IL PIEDE GIUSTO
E SI IMPONE
D'AVANTI A
MAGLIONA. ECCO
COM'È ANDATA**

di Gianluca Marchese



è iniziata senza la possibilità di provare fino in fondo il prototipo al sabato. Prototipo che comunque il driver sardo ha saputo portare al successo di gruppo in parte sorprendendo anche per la buona verve dimostrata nella prima salita di gara: «Sono davvero contento - ha detto Magliona -; sulla Pa2000 e sulla guida richiesta dobbiamo ancora lavorare e quindi ci sono margini di miglioramento. Il potenziale ci fa ben sperare e malgrado per me fosse tutto nuovo l'inizio è stato incoraggiante. In prova non abbiamo potuto capire granché, è stato un mero collaudo. In gara-1 ho finalmente potuto accelerare e mi sono pure divertito. Il prototipo funziona e contiamo di progredire a Sarnano».

1° TROFEO SILVIO MOLINARO

Luzzi (CS), 14 aprile 2019

Assoluta: 1. Cubeda (Osella Fa30 Zytek) in 7'02"74; 2. Magliona (Osella Pa2000 Honda) a 10"59; 3. Caruso L. (Osella Pa21 E2Sc Honda) a 17"50; 4. Molinaro D. (Osella Pa21 JrB Suzuki) a 19"58; 5. Scola (Lola B99 Evo Zytek) a 30"19; 6. Caruso F. (Radical Prosport Suzuki) a 36"13; 7. Iaquina (Osella Pa21 Evo Honda) a 38"03; 8. Fazzino (Osella Pa21 JrB) a 39"35; 9. Lombardi (Osella Pa21 JrB Bmw) a 47"81; 10. Peruggini (Lamborghini Huracan Gt3) a 49"84.

Gara-1: 1. Cubeda in 3'15"14; Magliona a 2"72; 3. Scola a 5"72; 4. Caruso L. a 5"94; 5. Lombardi a 12"66.

Gara-2: 1. Cubeda in 3'47"60; 2. Molinaro D. a 6"77; 3. Magliona a 7"87; 4. Caruso L. a 11"56; 5. Cardone a 16"03.

Classifica dei gruppi. Rs: 1. Loffredo in 8'34"69; 2. Montanaro a 0"36; 3. Angelini a 3"94. (Tutti su Mini Cooper).

Rs+: 1. Cardone (Honda Civic) in 8'35"08; 2. Ghizzoni (Mini Cooper) a 0"74; 3. D'Amico (Mini Cooper) a 2"27.

Gr.N: 1. Errichetti (Citroen Saxo) in 9'02"82; 2. De Luca (Peugeot 106) a 4"11; 3. Rodino (Renault Clio) a 19"97.

Gr.A: 1. Calderone (Peugeot 106) in 9'01"53; 2. Urti (Ar 147) a 19"20; 3. Guarera (Peugeot 106) a 3'02"57.

E1: 1. Eldino (Peugeot 106) in 8'24"66; 2. Pelorosso (Renault Clio Proto) a 3"47; 3. D'Angelo (Renault Clio) a 13"15.

Gt: 1. Peruggini in 7'52"58; 2. Gaetani (Ferrari 458 Gt3) a 8"46; 3. Parrino (Lamborghini Huracan St) a 1'03"65.

E2Sh: 1. Paone (Fiat X1/9) in 8'56"86; 2. Gramenzi (Ar-Mg 01 Furore Zytek) a 0"40.

Cn: 1. Iaquina in 7'40"77; 2. Fuscaldo (Osella Pa21 Evo) a 1'14"26; 3. Riccio (Osella Pa20) a 2'46"07.

E2: 1. Molinaro D. in 7'22"32; 2. Caruso F. a 16"55; 3. Fazzino a 19"77.

E2Sc: 1. Magliona in 7'13"33; 2. Caruso L. a 6"91; 3. Molinaro D. a 8"99.

E2Ss: 1. Cubeda in 7'02"74; 2. Scola a 30"19; 3. Carfi (F.Renault) a 1'45"03.



CRESCE LA CATEGORIA

Prototipi Moto c'è interesse

Insomma, il Prototipi Moto si annuncia come una delle categorie più interessanti, anche tecnicamente. A Luzzi, ad esempio, non ha potuto esordire Samuele Cassibba. Il pilota ragusano ha approntato un programma con la Pa21 JrB nel suo caso motorizzata con un Suzuki 1000, novità da testare anche per un confronto con i Bmw, rimandato a Sarnano, sperando che i problemini di gioventù del prototipo emersi in un test nella settimana di Luzzi siano subito risolti. Pure Michele Fattorini all'ultimo non è riuscito a presentarsi alla via in Calabria. Nel suo caso, sull'Osella Fa30 con la quale avrebbe potuto sfidare direttamente Cubeda hanno pesato i timori legati in particolare all'insieme propulsore/elettronica durante gli ultimi ritocchi al banco. Fattorini ha preferito continuare il lavoro anche per non rischiare di ripetere il calvario vissuto nel 2018 fin dall'esordio 2019 e presentarsi regolarmente a Sarnano tra due domeniche. Assenti a parte, tra le novità di Luzzi, attese anche nel prosieguo di stagione, hanno subito brillato sia la Mini turbodiesel di Gianni Loffredo in Rs, anche se Oronzo Montanaro ha poi risposto in gara 2, sia l'esordiente Lamborghini Huracan GT3 che nonostante una sbavatura in gara 2 Lucio Peruggini ha portato al successo pieno in Gt precedendo Luca Gaetani e la Ferrari 458.

Ha completato il podio assoluto il rientrante Luca Caruso, anche lui su un'Osella di classe E2Sc 2000, che, autore di due salite non da podio parziale ma molto concrete, ha superato nel finale Domenico Scola (terzo di un soffio in gara-1 sull'asciutto), in difficoltà sul bagnato con la Lola di F3000 scelta dal campione 2017 per la stagione. Il pilota cosentino ha quindi concluso quinto, superato anche dal padrone di casa Danny Molinaro. Gara del tutto speciale per il driver già protagonista del Tricolore Prototipi in pista, fratello proprio di quel Silvio indimenticato pilota al quale da questa edizione è dedicata la Luzzi Sambucina. Molinaro, che al sabato ha festeggiato 21 anni, ha brillato sul bagnato cogliendo in gara-2 quel secondo posto che l'ha proiettato al quarto posto assoluto e consentito di vincere il gruppo dei Prototipi Moto dopo la bella sfida avviata in gara-1 con Achille Lombardi, che con l'Osella Pa21 JrB Bmw l'aveva preceduto di soli 15 centesimi. Il giovane Danny era invece al volante dell'esemplare motorizzato Suzuki da 1,6 litri che a Luzzi ha però solo provato e che passerà nelle mani di Ettore Bassi a partire dal round di Morano in giugno. Ad attendere Molinaro, che continuerà a dividere gli impegni con la pista, per il Civm c'è infatti un'altra "Osellina" motorizzata con il Bmw da 1000cc. ●



Fumagalli nonno super

COPPA ITALIA A 71 ANNI ALBERTO VINCE GARA-2. IL GIOVANE BRIGLIADORI A SEGNO NELLA SECONDA SFIDA

MUGELLO - Dopo due anni Alberto Fumagalli ha diviso con il figlio Riccardo la gioia di un successo assoluto che mancava da Adria 2017. Il pilota lombardo, 71 anni ed una forma smagliante, si è diviso i successi nel primo appuntamento della Coppa Italia Turismo con il giovane Eric Briagliadori.

Quest'ultimo si è imposto in gara-1 sulla Audi Rs3 Lms che ha piazzato in pole, alternandosi al volante nelle due gare con Fabio Fabiani. Nella prima Briagliadori non ha sbagliato nulla, rimanendo costantemente davanti a tutti. Dietro di lui nelle fasi iniziali si è portato Alessio Caiola, che scattava dalla prima fila con la sua Cupra Dsg ed il quale al quarto passaggio ha dovuto lasciare strada alla vettura gemella

di Guido Sciaguato, all'arrivo secondo davanti alla Honda Civic Tcr di Mauro Guastamacchia. In gara-2 Caiola è andato inizialmente in testa. Poi una safety car e la pioggia che si è intensificata hanno rimescolato le carte. Al settimo giro Fumagalli "senior", che aveva rischiato prendendo

la via con le rain, è così subentrato primo con la Bmw del Gruppo Piloti Forlivesi e ci è rimasto

fino all'arrivo dopo che il figlio Riccardo in gara-1 aveva concluso nono, non volendo appositamente prendere rischi con il bagnato ed attuando una sorta di strategia familiare. In extremis Sciaguato si è confermato secondo, mentre la terza piazza è andata alla Honda Civic Tcr di Samuele Piccin.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Briagliadori; 2. Sciaguato; 3. Guastamacchia. Gara-2: 1. A. Fumagalli; 2. Sciaguato; 3. Piccin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Vita ha iniziato la stagione nel Master Prototipi con una vittoria. Tra le Novecentoundici vittoria di De Bellis. Nell'altra pagina Jelmini (qui in lotta con Poloni) e Ferri in basso a destra si sono divisi le vittorie. A sinistra Alberto Fumagalli vincitore in gara 2 della Coppa Italia

Un gran bel colpo di Vita

MASTER PROTOTIPI CON LA NORMA FILIPPO CONQUISTA UNA SPLENDIDA DOPPIETTA NEL PRIMO ROUND 2019

MUGELLO - Due gare condizionate dalla pioggia, a tratti anche intensa, quelle che hanno inaugurato la stagione del Master Tricolore Prototipi. Al Mugello la serie del Gruppo Peroni Race ha preso il via con uno schieramento di 14 biposto. Le due gare toscane, benché a causa del meteo abbiano offerto diversi fuori programma, hanno avuto un solo vincitore. Che poi è stato anche colui che ha stabilito la prima pole 2019 con la Osel-la Pa21. Più veloce di tutti fin dalle qualifiche, Filippo Vita in gara-1 ha lottato con la Norma del rientrante Walter Margelli, già in qualifica in ritardo di ap-

pena 35 millesimi e poi costretto ad accontentarsi del secondo posto. Sul podio è subito salito anche lo spagnolo Ibran Javier, terzo al volante della prima delle Ligier Jsp3. Quarta e quinta le altre due Norma di Lorenzo Matteini e Giancarlo Pedetti. In gara-2 a scattare davanti è stato Michele Liguori. Vita inizialmente si è posizionato terzo. Poi l'ingresso ravvicinato di due safety car, sempre con il diluvio, ha finito per agevolare il pilota della Progetto Corsa che è subentrato al comando. Una prima posizione che Vita ha saputo amministrare senza problemi nelle ultime tre tornate, prendendo anche un certo margine di vantaggio sullo stesso Liguori. Quest'ultimo si è reso autore di un testa a testa finale con Gennaro Di Somma, alla fine terzo seguito da Pedetti e Matteini. **(d.l.)**

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Vita; 2. Margelli; 3. Javier. Gara-2: 1. Vita; 2. Liguori; 3. Di Somma.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Ferri arriva e vince

CLIO CUP IL ROMANO AL RIENTRO NELLA SERIE CONQUISTA LA VITTORIA. JELMINI S'IMPONE IN GARA-2

MUGELLO - Fulvio Ferri arriva e vince nella Clio Cup Italia. Il pilota romano ha inaugurato al Mugello la stagione 2019 del monomarca Renault, che per il team Faro Racing si è aperta come lo scorso anno, dal momento che dodici mesi fa era stato Simone Di Luca a portare al successo sui saliscendi toscani una vettura della squadra di Fabrizio Paolo Tablò. Al suo rientro nella serie riservata alle Rs 1.6 turbo in cui aveva fatto

2018. Il portacolori della Essecorse è infatti retrocesso progressivamente terzo.

Dieci e lode per Felice Jelmini, che si era visto cancellare il miglior tempo del primo turno di qualifica poiché ottenuto in regime di virtual safety car. Il pilota della Composit Motorsport, scattato dal fondo, è risalito secondo.

Proprio Jelmini in gara-2 è stato grande protagonista assieme a Poloni, rimanendogli dietro fino a un minuto dal termine.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ferri; 2. Jelmini; 3. Poloni. Gara-2: 1. Jelmini; 2. Poloni; 3. Distrutti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

solo un'apparizione quattro anni fa, Ferri ha messo subito tutti dietro in gara-1, facendo tesoro in condizioni di pioggia della sua esperienza nelle ruote coperte. Niente da fare invece per Matteo Poloni, due volte in pole come nel

ne. Poi il sorpasso ed un arrivo al fotofinish, con quattro millesimi a separare i due sul traguardo. Sul podio è salito anche Filippo Distrutti, tra i più veloci nel corso di tutto il weekend.

Dario Lucchese



De Bellis buona la prima

911 RACE CUP IL CAMPIONE IN CARICA RICOMINCIA LA STAGIONE CON UNA VITTORIA. SCANNICCHIO BUON 2°

MUGELLO - Buona la prima per Riccardo De Bellis. Il campione 2018 della Novecentoundici Race Cup, ha firmato con la Porsche 911 il successo numero uno della stagione nel campionato di Peroni. Una vittoria maturata nel corso dei pit stop. Con la pista umida a prendere inizialmente il comando delle operazioni era stato difatti Andrea Sapino, che scattava dalla pole. Ma al termine delle soste De Bellis è rientrato davanti e Nico-

la Sarcinelli (autore del giro più veloce), il quale nel frattempo aveva rilevato alla guida lo stesso Sapino e che ha successivamente perso anche la seconda posizione a favore di Davide Scannicchio.

Quest'ultimo, al debutto su una 4 litri, si è mantenuto a breve distanza dal leader, suo compagno di squadra, assicurando così una doppietta al team Zrs. Protagonista anche Antonio Montruccoli, quarto assoluto e primo della classe Gtc, quella che ha visto al via le 997 Gt3 Cup. Bene anche Franco Cimarelli, al traguardo subito dietro al pilota della Bellspeed e primo nella classe Gtd.

(d.l.)

AL TRAGUARDO

Gara: 1. De Bellis; 2. Scannicchio; 3. Sarcinelli-Sapino.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

DUE PROTAGONISTI IN TOSCANA
 Niccolò Liana e Matteo Deflorian, in basso, sono stati i grandi protagonisti nel primo appuntamento della Lotus Cup andato in scena sulla pista del Mugello



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Deflorian; 2. Liana; 3. Garisto. Gara-2: 1. Liana; 2. Deflorian; 3. Garisto.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Apertura divisa per 2

NEL PRIMO ROUND DEL MONOMARCA DEFLORIAN E LIANA CENTRANO UNA VITTORIA E UN SECONDO POSTO A TESTA

MUGELLO - Matteo Deflorian e Niccolò Liana a "fasi alterne", nel primo appuntamento della Lotus Cup Italia. Al Mugello i due protagonisti del monomarca riservato alle Elise Cup PB-R hanno centrato una vittoria ed un secondo posto a testa. Segno che l'esperienza paga. Anche se sul circuito toscano non sono neppure mancate le sorprese, con il 16enne Francesco Garisto a completare il podio in entrambe le occasioni. La prima gara, che si è disputata in condizioni di bagnato e con il via dato in regime di safety car, ha visto Deflorian fare quasi da subito l'andatura. Il milanese, da alcuni mesi inserito nel programma Lotus Driving Academy come istruttore e protagonista (proprio come Liana) nella più recente 24 Ore di Dubai, ha dimostrato di essere davvero in forma. Tanto da mettere dietro quello che si prospetta essere quest'anno il suo principale rivale in pista.

Liana, autore della superpole (quest'ulti-

ma una novità assoluta di questa stagione per il campionato aperto alle vetture della Casa di Hethel), ha perso inizialmente un paio di posizioni, per poi risalire secondo. Del resto il pilota della Lg Motorsport era atteso alla prova del nove, dopo avere lo scorso anno lottato costantemente per il titolo. Una prova che ha superato a pieni voti, prendendosi subito il podio. Bene si diceva Garisto, al suo debutto, sempre nel gruppo dei primi e alla fine terzo. Ancora una volta a suo agio sotto la pioggia

Manuel Bissa, quarto dopo che due anni fa a Vallelunga, in condizioni analoghe, finì due volte sul podio. Buon quinto Luciano Tarabini, anche lui all'esordio e già nome noto nella Coppa Italia Turismo. In gara-2 a scattare davanti è stato proprio quest'ultimo, affiancato in prima fila da Giacomo Giubergia. Dietro di loro Andrea Rayneri ed il due volte campione Franco Nespoli, che per un tratto si è portato al comando. Ma al terzo giro è stato appunto Liana a balzare in testa per rimanerci fino al traguardo.

Ad alternarsi in seconda posizione sono stati nell'ordine Bissa, lo stesso Nespoli e Garisto. Ma alla fine la piazza d'onore è andata appunto a Deflorian, che ha fatto anche segnare il giro più veloce come era già successo in gara-1. Dietro a Garisto, in quarta posizione ha concluso Bissa. Nespoli è scivolato quinto e ha chiuso primo tra gli "over 50" (in precedenza a primeggiare nella speciale classifica era stato Fabio Radice). Più distanziato Rayneri, sesto al traguardo.

Anna Agnello



Vilarino subito bis

IL TRE VOLTE CAMPIONE AL RIENTRO NELLA SERIE FIRMA UNA DOPPIETTA DAVANTI A LONGIN

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Vilarino; 2. Longin; Day.
Gara-2: 1. Vilarino; 2. Longin; Hezemans.



Come da tradizione è Valencia ad ospitare la prima tappa della stagione della Nascar Whelen Euro Series, ed il 2019 si è aperto con il dominio del rientrante tre volte campione Ander Vilarino. Lo spagnolo è tornato per condurre al debutto il team Racing Engineering di Alfonso de

Orléans-Borbón. Doppia vittoria per il pilota più vincente nella storia del campionato (queste la 21ª e 22ª in carriera nella serie), entrambe le volte davanti a Stienes Longin, ora divenuto pilota di punta della sempre forte armata belga Pk Carsport. Al 3º posto si sono piazzati il campione in

carica Alon Day il sabato e Loris Hezeman domenica, ma soprattutto da segnalare i due arrivi in Top 5 del nostro Nicolò Rocca, rientrato nella serie sulla vettura con lo storico 24 del due volte re del campionato Anthony Kumpen. La gara iberica è stata davvero importante nella storia della serie per l'incredibile paddock, con addirittura 33 vetture al via. Un numero fantastico per un trofeo continentale, e le due gare hanno davvero festeggiato questa pietra miliare facendo entusiasmare il numeroso pubblico presente. Oltre ai vari rientri nel campionato, sicuramente da segnalare il debutto di Jacques Villeneuve. Sabato il canadese è scattato 16º e risa-

lito di 5 posizioni alla bandiera a scacchi, mentre domenica è stato costretto al ritiro quando si trovava in Top 10. Un altro nome famoso che ha debuttato in EuroNascar è stato quello di Ellen Lohr, pilotessa tedesca ora 54enne con anche una vittoria in carriera in Dtm. Per lei poche gioie nella tappa iberica, come anche per il campione 2000 della più importante serie Nascar al mondo Bobby Labonte, che sicuramente punterà a fare meglio nella tappa italiana di Franciacorta dell'11 e 12 maggio.

Fulvio Cavicchi



10-12 MAGGIO AUTODROMO NASCAR ITALY DI FRANCIACORTA

GARE NASCAR • ENTRY RENAULT CUP • MASTER TRICOLORE PROTOTIPI
LOTUS CUP • ITALIA SUPERCAR SERIE GT • FORMULA 2000 • SUPERCUP TURISMO

AUTO AMERICANE • VOLI IN MONGOLFIERA • ESIBIZIONI AEREE
FUOCHI D'ARTIFICIO • FREESTYLE MOTOCROSS & TRIAL SHOW

WHELEN

MOOG

GENERAL TIRE



AUTODROMO DI FRANCIACORTA - Castrezzato località Bargnana (BS) - www.autodromodifraciacorta.it

Calato un Sette



bellissimo

EVANS REGALA IL PRIMO
SUCCESSO NELLA
CATEGORIA A JAGUAR.
È IL 7° RE DI STAGIONE 5

Fulvio Cavicchi

ROMA - Sette furono i Re di Roma, e con la zampata di Mitch Evans sette sono ora diventati anche i Re della Formula E di questa stagione 5. Ma sette diversi sono stati anche i poleman e sette le squadre salite sul gradino più alto del podio. Insomma questo numero si ripete incessantemente, a dimostrazione di che stagione incredibile stia venendo fuori.

Il tutto nella pista più bella della stagione, come l'ha definita un grande esperto di circuiti cittadini come Edoardo Mortara: «*Per me è il più bello perché c'è un po' di tutto, è un cittadino con curve lente ed altre medio-veloci, saliscendi ed anche dei salti. È divertente*». L'italiano di Gine-



La prima di Mitch

Mitch Evans è stato grandissimo protagonista a Roma. Dove ha conquistato la prima vittoria nella categoria. È il 7° vincitore diverso dall'inizio dell'anno e anche la Jaguar, a segno per la prima volta in F.E, è la settima squadra diversa che si impone da inizio di stagione 5





vra può quest'anno fare una valutazione accurata, avendo corso tutta la stagione 4 e metà della 5, e quindi fare un confronto con tutti gli altri. In più tra questa edizione del Rome E-Prix e la precedente c'è stato anche il cambio di auto e quindi di velocità, dato che sabato si è abbattuto di sette secondi il record sul giro del 2018. «Siamo andati più veloci, ma era più semplice affrontare il circuito perché l'auto Gen.2 ha più grip, quindi si può attaccare di più ed è ancora più divertente. Poi qui è largo e puoi attaccare».

Rispetto all'anno passato si è avuta anche la pioggia, che ha scombinato le cose in qualifica rallentando il Gruppo 1 con tutti i leader del campionato, che sono stati tutti costretti a partire molto indietro in griglia, ed ha poi infastidito ad inizio gara.

Alla fine ad uscirne vittoriosi sono stati Mitch Evans e la Jaguar, alla loro prima vittoria nella categoria. Il neozelandese è riuscito a superare André Lotterer con un'ottima manovra studiata e sufficientemente aggressiva ma comunque nei limiti, conquistando una gara che è stata davvero tattica, interessante e mai noiosa. Caratterizzata dall'ennesima bandiera rossa, la quarta consecutiva.





Un duello fantastico

Dopo aver colto una pole davvero incredibile Lotterer, sopra, ha dovuto cedere le armi a Evans che con la Jaguar prima gli ha dato la caccia e poi l'ha superato con una bellissima manovra per la gioia di James Barclay, team manager della squadra britannica

Giaguaro che graffio!

JAGUAR CENTRA IL PRIMO SUCCESSO IN F.E SUBITO DOPO IL "RESET" DI METÀ STAGIONE

Il team manager della Panasonic Jaguar Racing, James Barclay, si era presentato a Roma molto convinto. Per lui la seconda parte della stagione presentava un'opportunità di "reset" per la squadra dopo il cambio di formazione a metà annata, tra Alex Lynn e Nelson Piquet Jr. Il marchio britannico aveva vissuto un duro inizio di stagione, presentandosi a Roma con 49 punti in meno rispetto al 2018 e con il quarto posto di Riad nella gara di dicembre in Arabia Saudita come migliore risultato. Ma nel nostro paese tutto è cambiato!

«È stata una gara davvero difficile da vincere e abbiamo avuto la macchina e il ritmo giusto per farlo», ha rivelato Barclay ad e-racing365. «Ora abbiamo conquistato il nostro primo successo e siamo fiduciosi che si possa ripetere, perché sappiamo di avere la macchina, la coppia di piloti e le persone per far accadere le cose». Ora il giaguaro può prepararsi alla tappa di Parigi del 26-27 aprile con tutta un'altra convinzione, dopo il successo ottenuto dal sempre più padrone assoluto della squadra Mitch Evans, capace di conquistare 61 dei 62 punti totali del marchio britannico in stagione 5. Barclay crede che il neozelandese, la cui vittoria lo ha fatto risalire addirittura al quarto posto nella classifica piloti ed a soli quattro punti al leader Jérôme d'Ambrosio, diventerà ancora più efficace nella seconda parte della stagione. Il Kiwi era già stato l'autore del primo punto, della prima pole position e del primo podio di Jaguar in Formula E, quindi giusto che al Geox Rome E-Prix sia stato proprio lui a suggellare un'altra pietra miliare.

«Sono davvero orgoglioso di Mitch, perché è qualcuno che abbiamo percepito sin da subito essere dotato di talento ed abilità, anche se allora era ancora molto grezzo, ed ora si inizia a capire quanto stia diventando forte», ha detto il boss di Jaguar Racing. «Con questa vittoria alle spalle, acquisterà ancora più fiducia. È già un pilota molto forte e diventerà sempre più un elemento chiave di questo campionato». La coppa consegnata dal sindaco di Roma Virginia Raggi a Mitch Evans, sul podio, sancisce con i 25 punti che rappresenta la risalita del giaguaro dall'ottavo fino al sesto posto nella classifica squadre, mentre il suo compagno di squadra Alex Lynn ha concluso appena fuori dai punti nel giorno del suo debutto con il marchio. Barclay ha spiegato che la decisione di scegliere Lynn è arrivata da diverse motivazioni: l'averlo conosciuto in un precedente test, l'affiliazione con Williams come un colaudatore ed anche il suo grande debutto in F.E a New York nell'ultima gara della terza stagione. «Ovviamente è arrivato a metà annata, quindi non è facile, ma Alex è qualcuno che abbiamo in mente fin dall'inizio del nostro programma in F.E. Ha provato con noi a Donington all'inizio del nostro programma e ci lasciò molto colpiti, in quell'occasione». Barclay vede in Lynn una prospettiva eccitante. «Per noi, trovare qualcuno con esperienza in F.E era una cosa importante, e riteniamo che Alex non abbia realmente dimostrato l'anno scorso tutte le capacità che gli fecero segnare la pole position nella sua gara di debutto a New York. È stata per lui una difficile stagione da rookie, ma riteniamo abbia un sacco di potenziale inesperto».



Abbiamo avuto la macchina e il ritmo giusto per conquistare la vittoria

James Barclay

CLASSIFICHE

Roma, 13 aprile 2019

Gara: 1. Evans (Panasonic Jaguar Racing), 29 giri in 1h33'51"140, alla media di 53,8 km/h; 2. Lotterer (Ds Techeetah Formula E Team) a 0"979; 3. Vandoorne (Hwa Racelab) a 6"399; 4. Frijns (Envision Virgin Racing) a 9"181; 5. Buemi (Nissan e.dams) a 9"778; 6. Rowland (Nissan e.dams) a 11"262; 7. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 24"340; 8. D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 28"633; 9. Félix Da Costa (Bmw I Andretti Motorsport) a 30"651; 10. Wehrlein (Mahindra Racing) a 30"735; 11. Bird (Envision Virgin Racing) a 32"272; 12. Lynn (Panasonic Jaguar Racing) a 42"238; 13. Turvey (Nio Formula E Team) a 48"616; 14. Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 49"732; 15. Dillmann (Nio Formula E Team) a 52"253; 16. López (Geox Dragon Racing) a 1'10"373; 17. Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 1'11"373; 18. Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 1 giro; 19. Günther (Geox Dragon Racing) a 1 giro.

Giro più veloce: Sam Bird (Envision Virgin Racing) in 1'32"409, alla media di 111,807 km/h

La classifica Piloti: 1. d'Ambrosio 65 punti; 2. Félix Da Costa 64; 3. Lotterer 62; 4. Evans 61; 5. di Grassi 58; 6. Frijns 55; 7. Vergne e Bird 54; 9. Mortara 52; 10. Abt 44.

Squadre: 1. Ds Techeetah Formula E Team 116 punti; 2. Envision Virgin Racing 109; 3. Mahindra Racing e Audi Sport Abt Schaeffler 102; 5. Bmw I Andretti Motorsport 82; 6. Venturi Formula E Team 67; 7. Nissan e.dams 65; 8. Panasonic Jaguar Racing 62; 9. Hwa Racelab 22.



A sinistra, Gunther maglia nera della sfida nella capitale. In questa foto, Sims finito ko e sotto ancora immagini dal bellissimo duello tra Lotterer ed Evans

Infatti nel secondo giro dopo la partenza c'è stato un contatto tra Sam Bird e José María López nella chicane più stretta del Circuito Cittadino dell'Eur, che ha creato un blocco totale della carreggiata come si vede di solito accadere alla famosa curva Lisboa di Macao. La Direzione Gara è stata costretta per forza di cose ad interrompere la corsa, e questo ha dato tempo a quasi tutti di riparare l'auto dai danni sostenuti nel primo giro, causati spesso da errori per via del difficile asfalto bagnato. I tre quarti d'ora di interruzione hanno però permesso al tracciato di asciugarsi e ne è seguita una gara di alto livello. Il poleman Lotterer ha subito provato ad allungare, seguito come un'ombra da Evans e da Stoffel Vandoorne. La vettura marchiata Hwa del belga ex Formula Uno è stata finalmente efficace come ci si attende da un team di tale livello, che poi il prossimo anno diventerà ufficialmente Mercedes.

I tre si sono involati, e solo nella seconda parte di gara hanno iniziato la vera battaglia. In questa gara si è finalmente potuta apprezzare la potenzialità dell'Attack Mode aggiunto questa stagione. Due sole attivazioni, entrambe obbligatorie come sempre, sono state il numero giusto per rendere il sistema tattico e non esageratamente presente tale da captare tutta l'attenzione. Evans l'ha usato nella maniera perfetta, andando a fare un attacco in due tempi che ha sfruttato la scelta di Lotterer di stare sempre chiuso in staccata per non farsi superare. La difesa del tedesco è stata davvero ben fatta, ma il neozelandese ha meritato il successo. E difatti l'ex campione del Dtm era tranquillo e sorridente in conferenza stampa dopo la gara nonostante la sconfitta, cosciente della correttezza del risultato finale.

La prima tappa della fase europea è riuscita a





Siamo stati tra i fondatori della Formula E associati al team Abt

Matthias Zink



«Utile essere qui!»

PARLA UNO DEI BOSS DELLA SCHAEFFLER, PARTNER DI AUDI SIN DALLA PRIMA STAGIONE

Le carrozzerie delle vetture degli anelli in F.E dispongono sin dalla prima gara di sempre ad Hong Kong di una area pitturata di verde. Questo perché è il colore caratteristico di Schaeffler Technologies AG & Co. KG, una azienda metalmeccanica tedesca dalle enormi dimensioni e raggio di azione, che opera nei settori automobilistici ed aeronautici. Questa azienda lavora in moltissimi campi, ed i motori elettrici sono un argomento di loro deciso interesse. «Se siamo qui che ci mettiamo dei gran soldi, è perché ci serve esserci» ha spiegato con chiarezza l'Amministratore Delegato del reparto Automotive dell'azienda Matthias Zink. «Non è solo una questione di pubblicità. Siamo stati tra i fondatori della Formula E, associati al Team Abt, perché siamo sempre stati nel motorsport ed il nostro vice Amministratore Delegato di tutto il gruppo Peter Gutzmer ha capito sin da subito che questo campionato sarebbe stato di successo. Ci serve per sviluppare i prodotti per la serie, come motori elettrici e la gestione della potenza e della temperatura. Ci sono davvero molte aree ed argomenti su cui imparare, molto di più che nelle tradizionali serie con motore a combustione».

- Per apprendere davvero dalle gare, serve studiare per bene quello che è accaduto. Quindi voi studiate i dati del weekend di gara?

«Esattamente, ci facciamo passare tutto quello che viene raccolto dalle auto e lo analizziamo minuziosamente: temperature, comportamento dei magneti, gestione della spinta del motore in spinta ed in ricarica... e quello che impariamo viene tutto travasato nella produzione di serie. Un esempio è il raffreddamento: riuscire a tenere bassa la temperatura del powertrain in gara consente di avere più potenza o di allungare la durata della batteria, mentre nel prodotto permette di usare meno magneti».

- Lei è poi anche responsabile del reparto Trasmissioni di Schaeffler, proprio uno dei punti su cui i team possono operare in Formula E. Ormai quasi tutti hanno optato per la monomarcia, come mai?

«In passato abbiamo avuto anche 3 marce, ma ad essere onesti alla fine ne usavamo solo due. Ora siamo riusciti ad avere una gestione della potenza così accurata che conviene un motore un pelo più grande ed una sola marcia. Conoscendo bene i tracciati e le modalità di guida, conviene stare senza il peso delle parti per cambiare rapporto e senza perdere il tempo in cui non si accelera durante la cambiata. Insomma secondo noi conviene sviluppare il motore più che la trasmissione».

- Dipenderà anche dai circuiti da cui sarà composta la stagione. In quale caso sarebbe più conveniente avere due marce al posto della singola?

«Dovremmo avere un tracciato formato da tanti tornanti lenti intervallati da lunghi rettili, così da avere sia aree molto lente che ad alta velocità. In quel caso, ecco che le due marce sarebbero favorite. Ma comunque dipende tutto dal tuo motore elettrico e da come è studiato: se non perfetto, allora con le marce si può recuperare un 5% di efficienza. Altrimenti non è conveniente».

- A gennaio è diventato responsabile anche dei reparti di motori e telai. In questo campionato si può lavorare solo sui primi, non sarebbe interessante aprire la competizione anche sui secondi?

«Ad oggi, credo sia molto intelligente aver limitato la libertà di studio solo sul powertrain, perché è quello per cui siamo qui. Dobbiamo sviluppare l'efficienza, la batteria e l'elettronica. Mentre il telaio, per l'industria automobilistica, è giusto che sia uguale per tutti, sia per motivazioni di costo che anche di attenzione. Giusto concentrarsi su quello che serve per le auto elettriche di produzione. Poi magari tra cinque anni verrà ammessa la competizione anche su questo ambito, credo che con l'arrivo di tutte queste Case sarà un punto su cui si discuterà, ma per ora io sono molto favorevole a questa scelta».





complicare ancora di più una situazione di campionato che già era complessa prima. Il belga della Mahindra Jérôme D'Ambrosio è tornato leader per un punto sulla Bmw di António Félix Da Costa, mentre i primi due classificati a Roma sono rientrati in pieno nella lotta per la corona risalendo fino in terza e quarta piazza. Ma è giusto notare che ci sono sei piloti in dieci punti e nove in tredici! E la classifica squadre è altrettanto complessa, con Ds Techeetah tornata al comando davanti alla Virgin Racing, seguite dalla coppia formata da Mahindra ed Audi. Ma queste quattro sono in appena quattordici punti. E visto che ce ne sono 25 in palio per ogni vittoria...

Molto bella la partecipazione alla gara, nonostante il clima bizzoso ed il grigio del cielo non lasciasse grandi speranze. Le tribune si sono riempite davvero all'ultimo secondo prima del via, mentre durante la giornata parevano dolorosamente vuote e facevano temere una brutta figura del nostro paese confrontato con le altre tappe. Invece la cerimonia del podio ha visto davvero tanta gente festeggiare i tre che hanno dominato la giornata ed hanno lasciato un gran bel ricordo come già era successo lo scorso anno. In più gli ambienti scelti dove ospitare l'e-village, l'emotion club, la sala stampa e l'area accrediti hanno davvero fatto girare la testa a tutti quelli che hanno potuto goderseli. Davvero una vista fantastica, che solo Parigi può sfidare. Ma il tracciato francese non vale nemmeno la metà di quello italiano come fascino di guida, possibilità di sorpasso e sfida a livello di setup! Unico punto negativo del weekend romano sono state le tantissime polemiche riguardo al traffico creato per l'organizzazione dell'evento, che in tutto il paese si sono ripetute. Sui social network sono state davvero tante, troppe le persone andate a lamentarsi sugli account del campionato ed a commentare in maniera fin troppo aggressiva contro la serie. Soprattutto per il funesto evento di giovedì, quando la notizia del decesso di un bimbo a causa del traffico si è diffusa. Ma il triste evento è accaduto a diciotto chilometri dal circuito e l'ambulanza intervenuta è comunque arrivata in un tempo accettabile, secondo gli standard di valutazione.

In passerella al circuito dell'Eur

Sopra, Mortara ritirato all'ottavo giro, in alto D'Ambrosio, tornato leader della serie. A destra il Dj Ringo, sotto Bird e la sindaca Raggi e sotto a destra Matteo Salvini. Nell'altra pagina Fisichella e Biaggi





Per noi il tracciato è very... Smart!

IL CIRCUITO DELL'EUR SAGGIATO COL PICCOLO BOLIDE DEL MONOMARCA FULL ELECTRIC

ROMA - Dopo un anno di rodaggio la serie in pista ha acquisito la titolazione di Campionato italiano Energie Alternative Acì Sport e la Smart EQ Fortwo e-cup è un piccolo bolide cattivo, compatto e armoniosamente scattante. L'ideale per sperimentare dal di dentro il circuito dell'ePrix dell'Eur, per una mattiniera sessione di libere, soleggiata e sull'asciutto, insieme a un gruppo di varia umanità composto da colleghi giornalisti, influencer, vip e quant'altro.

Okay, tanto non c'è nessuno da battere né nessuno in grado di sconfiggermi: ci si muove sotto safety-car a ogni passaggio più generosa e elastificante per il gusto di girare e capire in esclusiva macchina, serie turismo 100% electric

e, nondimeno e soprattutto, la location romana. La Smart incattivita pesa poco più di 8 quintali, ha la batteria messa in modo da abbassare il baricentro alla grande e schiacciare la macchina a terra, anche se le ruote fischiano subito ed è bene guidare composti e puliti per evitare rogne inutili.

Pronti-via e la strada è davanti a V stretta e rovesciata contornata dal blu fisso latera-

le dello sponsor Julius Bar su cui si erge un mare di reti. Due virgola otto chilometri per ventuno curve, sensazione claustrofobica, di poco perdono e tanta costrizione, mentre arriva la prima curva a imbuto sinistrorsa che altro non è che il famigerato tornantino, quindi destra secca sempre a novanta gradi e breve rettilineo a seguire, mentre il motore fischia che è una meraviglia e la Smart si dimostra

Ecco la Smart che il giornalista di Autosprint ha provato il sabato mattina sul tracciato dell'Eur



inodore e antiruggente ma, ohé, tutt'altro che insapore, perché giocattolino talmente bastardo che basta il minimo sbaglietto a tirarla contro il muro.

La parte più bella del tracciato è quella del discesone, dove finalmente non c'è da stare attenti e da andar precisi, ma da schiacciare il gas a vita persa mentre la sede stradale s'allarga che è un amore e par di stare a Long Beach negli Anni '70, ruota ruota con Mario Andretti e Chris Amon. Il sogno dura un attimo. Una sterzata decisa a sinistra ripoziona la Smart in direzione del Colosseo Quadrato che rappresenta il centro di gravità del tracciato, mentre a bordo, curiosamente s'odon cose di solito

in altri contesti coperte dal motore endotermico, quali sbuffi d'aria e soprattutto reconditi cigolii a mo' di gridolini giocosi, mentre le reti tornano ad avvolgere, anzi, per fortuna solo a carezzare lo sguardo. E per finire il giro bisogna tornare precisini.

Macchina stupenda, divertente, gingillo arapante per anime inquiete e tracciato a sua volta ludico, ricco d'insidie, particolare ma non noioso, tormentato e mai tormentoso, caratterizzato da un po' di tutto e ricco di sfide. Roba da affrontare per uno che sa guidare ignorantemente pulito, praticamente con palle quadrate tanto quanto l'omonimo e occhieggiante Colosseo. Olé.

Mario Donnini



Leclassefiche

VELOCITÀ

FORMULA REGIONAL

Resoconto della gara a pag. 60
Le Castellet (Fra), 13-14 aprile 2019

Gara-1: 1. Vesti (Prema Powerteam) 16 giri in 32'27"211, alla media di 172,6 km/h; 2. Fittipaldi (Prema Powerteam) a 2'517; 3. Fraga (Dr Formula by Rp Motorsport) a 4'136; 4. Caldwell (Prema Powerteam) a 14'817; 5. Guzman (Dr Formula by Rp Motorsport) a 21'048; 6. Blomqvist (Kic Motorsport) a 23'136; 7. Lappalainen (Kic Motorsport) a 23'344; 8. D. Schumacher (Us Racing) a 25'828; 9. Flörsch (Van Amersfoort Racing) a 27'412; 10. Scolari (Team Scolari) a 1 giro.

Giro più veloce: l'8° di Fittipaldi in 2'00"088, alla media di 175,1 km/h.

Gara-2 (sub indice): 1. Fittipaldi (Prema Powerteam) 15 giri in 30'28"193, alla media di 172,3 km/h; 2. Vesti (Prema Powerteam) a 0"098; 3. Fraga (Dr Formula by Rp Motorsport) a 6"409; 4. Guzman (Dr Formula by Rp Motorsport) a 11"470; 5. Blomqvist (Kic Motorsport) a 13"376; 6. D. Schumacher (Us Racing) a 26"916; 7. Lappalainen (Kic Motorsport) a 32"604; 8. Flörsch (Van Amersfoort Racing) a 34"905; 9. Scolari (Team Scolari) a 1'57"008.

Giro più veloce: il 5° di Fittipaldi in 2'00"443, alla media di 174,6 km/h.

Gara-3: 1. Vesti (Prema Powerteam) 16 giri in 32'22"713, alla media di 173,0 km/h; 2. Fittipaldi (Prema Powerteam) a 2'383; 3. D. Schumacher (Us Racing) a 11"343; 4. Caldwell (Prema Powerteam) a 17"064; 5. Flörsch (Van Amersfoort Racing) a 19"114; 6. Scolari (Team Scolari) a 1 giro; 7. Fraga (Dr Formula by Rp Motorsport) a 2 giri; 8. Guzman (Dr Formula by Rp Motorsport) a 2 giri.

Giro più veloce: il 14° di Vesti in 1'59"921, alla media di 175,4 km/h.

Campionato: 1. Vesti 68 punti; 2. Fittipaldi 61; 3. Fraga 36; 4. D. Schumacher 27; 5. Guzman 26.

BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 62
Monza (MB), 13-14 aprile 2019

Assoluta: 1. Bachler-Rizzoli-Ashkanani (Porsche 911 GT3) 77 giri in 3'00'08"926 alla media di 149,3 km/h; 2. Caldarelli-Lind-Mapelà a 14"852; 3. Buurman-Stolz-Engel (Mercedes AMG GT3) a 17"193; 4. Bastian-Bogulavskiy-Fraga (Mercedes AMG GT3) a 17"527; 5. Haupt-Assenheimer-Piana (Mercedes AMG GT3) a 18"063; 6. A. Buncombe-Soucek-Soulet (Bentley Continental) a 19"218; 7. Schmid-Foster-VanDerLinde (Audi R8) a 27"755; 8. Olsen-Werner-Campbell (Porsche 911 GT3) a 30"543; 9. Ledogar-Watson-Adam (Aston Martin Vantage) a 37"832; 10. Beretta-Proto-Menchaca a 42"853; 11. Santamato-Mauron-Tweraser a 43"023; 12. Pepper-Gounon-Kane (Bentley Continental) a 45"793; 13. McMurry-Frommenwiler-Moore (Honda NSX GT3) a 59"286; 14. Schramm-Hutchison-Pareras (Audi R8) a 1'02"998; 15. Gachet-Palette-Haase (Audi R8) a 1'23"647; 16. Amstutz-Matchiskiramos a 1'25"848; 17. Perera-Keen-Venturini a 1'30"626; 18. Vanthoor-PerezCompanc-Riberas (Audi R8) a 1'32"511; 19. Kirchofer-Dennis-Thiim (Aston Martin Vantage) a 1'48"501; 20.

C. Buncombe-Froggatt-Hui (Ferrari 488) a 1'49"907; 21. Müller-Dumas-Jaminet (Porsche 911 GT3) a 1 giro; 22. Williams-Gore-Hawksworth (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 23. Molina-Aleshin-Rigon (Ferrari 488) a 1 giro; 24. S. Schothorst-P. Schothorst-Drudi (Audi R8) a 1 giro; 25. Bulatov-Salikhov-Perel (Ferrari 488) a 1 giro; 26. Pull-Witt-Mitchell a 1 giro; 27. Breukers-Weerts-Sanchez (Audi R8) a 2 giri; 28. Costantini-Forné-Lenz a 2 giri; 29. Michal-Paque-Winkelhock (Audi R8) a 2 giri; 30. West-Goodwin (Aston Martin Vantage) a 2 giri; 31. Gosselin-Feligion-Kuppens a 2 giri; 32. Barthez-Delhez (Lexus RCF GT3) a 2 giri; 33. Ehret-Berry-Balbiani (Ferrari 488) a 2 giri; 34. Parrow-Hook-Lauck (Ferrari 488) a 2 giri; 35. Yoluc-AlHarthy-Eastwood (Aston Martin Vantage) a 3 giri; 36. Scholze-Lewandowski-Liebhauser (Ferrari 488) a 3 giri; 37. Vaxiviere-Parry-Martin (Aston Martin Vantage) a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

Giro più veloce: Marciello (Mercedes AMG GT3) in 1'57"368 alla media di 177,6 km/h.

FRENAULT EURO CUP

Resoconto della gara a pag. 64
Monza (MB), 12-13 aprile 2019

Gara-1: 1. De Wilde (JD) a 17 giri 32'34"478 alla media di 181,394 km/h; 2. Lorandi (JD) a 1'557; 3. Maini (M2) a 5'429; 4. Martins (MP) a 8'636; 5. Malvestiti (Bhaitech) a 13'006; 6. Fernandez (Arden) a 13'598; 7. Vieira (JD) a 14'331; 8. Bird (Arden) a 15'697; 9. Ptacek (Bhaitech) a 16'550; 10. Baltas (M2) a 17'385; 11. O'Keefe (FA by Drivex) a 19'024; 12. Collet (R-Ace) a 23'823; 13. Pasma (Arden) a 24'124; 14. Benavides (FA by Drivex) a 28'203; 15. Schott (FA by Drivex) a 34'337; 16. Deledda (GRS) a 35'256; 17. Cordeel (MP) a 1'20'630; 18. Piastri (R-Ace) a 1'26'760; 19. Muth (M2) a 1'32'296; 20. Smolyar (R-Ace) a 1'47'402.

Giro più veloce: Lorandi in 1'49"816 alla media di 189,906 km/h.

Gara-2: 1. Smolyar (R-Ace) a 13 giri in 33'56"412 alla media di 133,132 km/h; 2. Martins (MP) a 1'982; 3. Colombo (MP) a 4'829; 4. Piastri (R-Ace) a 7'198; 5. Maini (M2) a 11'438; 6. Lorandi (JD) a 13'328; 7. Collet (R-Ace) a 14'846; 8. Pasma (Arden) a 17'983; 9. Cordeel (MP) a 18'677; 10. Fernandez (Arden) a 20'098; 11. Vieira (JD) a 21'876; 12. Ptacek (Bhaitech) a 23'091; 13. Malvestiti (Bhaitech) a 23'800; 14. Bird (Arden) a 26'041; 15. Muth (M2) a 28'681.

Giro più veloce: Smolyar 2'05"884 alla media di 165,666 km/h.

Campionato: 1. Martins 30 punti; 2. Lorandi 28; 3. De Wilde, Smolyar, Maini 25.

ELMS

Resoconto della gara a pag. 63
Le Castellet (Fra), 14 aprile 2019

Gara-1: 1. Hedman-Hanley-Allen 135 giri in 4'00'46"937 alla media di 194,104 km/h; 2. Lafargue-Chatin-Rojas a 16'655; 3. Jamin-Ragues-Bradley a 30'659; 4. Rusinov-Van Uitert-Nato (Aurus 01) a 41'534; 5. Gommendy-Cougnaud-Hirschi a 1'38'408; 6. Hanson-Di Resta (Ligier JSP217) a 1 giro; 7. Lapierre-Borga-Coigny a 1 giro; 8. Farano-Senna-Maini a 1 giro;

9. Fjordbach-Andersen a 2 giri; 10. Binder-Stevens-Canal (Ligier JSP217) a 2 giri; 11. Magnchester-Pla-Barnicoat (Dallara P217) a 2 giri; 12. Kim-Enqvist-rench a 3 giri; 13. Cullen-Brundle (Ligier JSP217) a 3 giri; 14. Patterson-Falb-Pizitola a 4 giri; 15. Smiechowski-Roussel-Clos (Ligier JSP217) a 4 giri; 16. Dracone-Campana a 4 giri; 17. Lahaye-Lahaye-Heriau (Norma M 30) a 5 giri; 18. Jensen-Petersen (Ligier JS P3) a 11 giri; 19. Hippe-Moore (Ligier JS P3) a 11 giri; 20. Fioravanti-Grinbergas-Bontempelli (Norma M 30) a 11 giri; 21. Wells-Noble (Norma M 30) a 11 giri; 22. Boyd-Grist-Erdoes (Ligier JS P3) a 11 giri; 23. Garcia-Droux (Norma M 30) a 11 giri; 24. Guasch-England (Ligier JS P3) a 11 giri; 25. Millara-Légeret-Ehrlacher (Norma M 30) a 12 giri; 26. Woodward-Dayson-Kaiser (Ligier JS P3) a 12 giri; 27. Pier Guidi-Nielsen-Lavergne (Ferrari F488 GTE EVO) a 12 giri; 28. Corbett-Laskaratos-Winslow (Ligier JS P3) a 13 giri; 29. Mortensen-Olsen-Rich (Ligier JS P3) a 13 giri; 30. Gostner-Frey-Gatting (Ferrari F488 GTE EVO) a 13 giri; 31. Ried-Pera-Cairolì (Porsche 911 RSR) a 13 giri; 32. Segal-Cressoni-Lu (Ferrari F488 GTE EVO) a 13 giri; 33. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari F488 GTE EVO) a 13 giri; 34. Babini-Frezza-Portuna (Porsche 911 RSR) a 13 giri; 35. Scheuscher-Lunardi (Ligier JS P3) a 13 giri; 36. Felbermayr Jr-Seefried-Preining (Porsche 911 RSR) a 14 giri; 37. Yamanaka-Littlejohn (Ligier JS P3) a 14 giri; 38. Perfetti-Roda-Bergmeister (Porsche 911 RSR) a 14 giri; 39. Schiavoni-Planezzola-Piccini (Ferrari F488 GTE EVO) a 14 giri (gli altri su Oreca 07).

Giro più veloce: Allen in 1'40"803 alla media di 206,065 km/h.

CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 69
Mugello (Fi), 13-14 aprile 2019

Gara-1: 1. Ferri (Faro Racing) 10 giri in 26'23"843, alla media di 119,216 km/h; 2. Jelmini (Composit Motorsport) a 1'228; 3. Poloni (Essecoresa) a 13'167; 4. Distrutti (NextOneMotorsport) a 22'756; 5. "Due" (Oregon Team) a 37'565; 6. Mosca (Faro Racing) a 57'965; 7. Felisa (Composit Motorsport) a 1'25'316; 8. Danetti (Mc Motortecnica) a 1'29'867; 9. Raffaele (Oregon Team) a 1'31'325; 10. Vallarino (Mc Motortecnica) a 1'43'797; 11. Luzzio (Faro Racing) a 1'49'374; 12. "Saetta McQueen" (Mc Motortecnica) a 2'17'015; 13. Pellegrini (Renault Italia) a 2'22'666; 14. Parisini (Essecoresa) a 1 giro; 15. Cippa (Siro Motorsport) a 1 giro.

Giro più veloce: il 10° di Jelmini in 2'25"430, alla media di 129,835 km/h.

Gara-2: 1. Jelmini (Composit Motorsport) 12 giri in 26'11"928, alla media di 144,144 km/h; 2. Poloni (Essecoresa) a 0'004; 3. Distrutti (NextOneMotorsport) a 3'369; 4. Ongaretto (Composit Motorsport) a 12'210; 5. Vallarino (Mc Motortecnica) a 12'740; 6. "Due" (Oregon Team) a 12'748; 7. Ferri (Faro Racing) a 22'202; 8. Mosca (Faro Racing) a 24'047; 9. Danetti (Mc Motortecnica) a 24'181; 10. Felisa (Composit Motorsport) a 24'767; 11. Raffaele (Oregon Team) a 38'009; 12. Luzzio (Faro Racing) a 1'04'458; 13. Stassano (Renault Italia) a 3'55'043; 14. "Saetta McQueen" (Mc Motortecnica) a 1 giro; 15. Parisini (Essecoresa) a 1 giro.

Giro più veloce: il 12° di Poloni in 2'08'305, alla media di 147,164 km/h.

Dovesicorre

VELOCITÀ

17-18 aprile

Test F3
a Budapest

20-21 aprile

24H Series
a Spa

www.24hseries.com

Super Formula
a Suzuka
superformula.net

F3 Japanese
a Suzuka

www.j-formula3.com

British F3
a Oulton Park
www.britishtf3.com

F4 francese
a Nogaro
www.ffaacademy.org

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 68
Mugello (Fi), 13-14 aprile 2019

Gara-1: 1. Briegladori (Audi R8 S3 Lms) 10 giri in 25'54"333, alla media di 121,479 km/h; 2. Sciaquato (Cupra Dsg) a 19"812; 3. Guastamacchia (Honda Civic Trc) a 28"813; 4. Sartoni (Cupra Dsg) a 31"054; 5. Caiola (Cupra Dsg) a 41"746; 6. Borrett (Bmw M3 E36) a 43"448; 7. Dall'Antonia (Honda Civic Trc) a 45"292; 8. Bamonte (Honda Civic Trc) a 1'50"945; 9. R. Fumagalli (Bmw M3) a 1'54"329; 10. Palmisano (Leon Cup) a 2'26"707; 11. Piccin (Honda Civic) a 1 giro; 12. Fusilli (Honda Civic) a 1 giro; 13. Bensi (Mitjet) a 1 giro; 14. Vanni (Bmw 318) a 1 giro; 15. Cevasco (Vw Fun Cup) a 2 giri; 16. Gnani (Mitjet) a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Fabiani in 2'25"774, alla media di 129,529 km/h.

Gara-2: 1. A. Fumagalli (Bmw M3) 10 giri in 26'22"026, alla media di 119,353 km/h; 2. Sciaquato (Cupra Dsg) a 21"143; 3. Piccin (Honda Civic Trc) a 25"767; 4. Fabiani (Audi R8 S3 Lms) a 25"947; 5. Caiola (Cupra Dsg) a 26"751; 6. Borrett (Bmw M3 E36) a 29'259; 7. Bellandi (Bmw 318) a 41"068; 8. Palmisano (Leon Cup) a 1'22'456; 9. De Luca (Honda Civic) a 1'23'823; 10. Aiello (Honda Civic Trc) a 2'26'357; 11. Cevasco (Vw Fun Cup) a 2'39'170; 12. Bamonte (Honda Civic Trc) a 1 giro; 13. Fusilli (Honda Civic) a 1 giro.

Giro più veloce: il 3° di Borrett in 2'02'604, alla media di 154,008 km/h.

MASTER PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 68
Mugello (Fi), 13-14 aprile 2019

Gara-1: 1. Vita (Osella Pa21) 7 giri in 20'14"258, alla media di 108,851 km/h; 2. Margelli a 2'917; 3. Javier (Ligier Jsp3) a 30'709; 4. Matteini a 43'645; 5. G. Pedetti a 56'704; 6. Liguori (Osella Pa21) a 58'665; 7. Di Somma (Ligier Js53) a 1'03'563; 8. Capecchi (Wolf Gb08) a 1'17'444; 9. D. Pedetti (Tatuus Py012) a 1'54'228; 10. Cecchini a 1 giro; 11. Palandri (Ligier Js49) a 1 giro; 12. Ranieri (Lucchini-Bmw) a 2 giri (gli altri su Norma M20 Fc).

Giro più veloce: il 6° di Margelli in 2'25'427, alla media di 129,838 km/h.
Gara-2: 1. Vita (Osella Pa21) 7 giri in 21'56"207, alla media di 100,420 km/h; 2. Liguori (Osella Pa21) a 23'535; 3. Di Somma (Ligier Js53) a 27'027; 4. G. Pedetti a 30'985; 5. Matteini a 37'802; 6. Javier (Ligier Jsp3) a 48'066; 7. Margelli a 1'04'314; 8. Cecchini

a 1'56"118 (gli altri su Norma M20 Fc).

Giro più veloce: il 7° di Vita in 2'28"828, alla media di 128,599 km/h.

911 RACE CUP

Resoconto della gara a pag. 69
Mugello (Fi), 13-14 aprile 2019

Assoluta: 1. De Bellis 24 giri in 50'13"877, alla media di 150,360 km/h; 2. Scannicchio a 6'963; 3. Sarcinelli-Sapino a 15'257; 4. Montruccoli (Porsche 997) a 20"718; 5. Cimarelli (Porsche 997) a 22"894; 6. Poli-Rovida a 38'690; 7. Zonin a 43'513; 8. Mazzolini a 1'23'493; 9. Bionassoni a 1 giro; 10. Panzacchi (Porsche 997) a 1 giro (gli altri su Porsche 991).

Giro più veloce: il 5° di Sarcinelli in 1'57"936, alla media di 160,103 km/h.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 70
Mugello (Fi), 13-14 aprile 2019

Gara-1: 1. Deflorian 9 giri in 25'23"172, alla media di 111,568 km/h; 2. Liana a 11'055; 3. Garisto a 11'133 (1. Gold); 4. Bissa a 12'503; 5. Tarabini a 55'232; 6. Rayneri a 1'24'347; 7. Gelmin a 1'25'248; 8. Radice a 1'29'751; 9. Utzeri a 2'26'445; 10. Zerbi a 2 giri.

Giro più veloce: il 9° di Deflorian in 2'31'317, alla media di 124,784 km/h.

Gara-2: 1. Liana 13 giri in 26'52"391, alla media di 152,237 km/h; 2. Deflorian a 4'665; 3. Garisto a 17'017; 4. Bissa a 17'534; 5. Nespoli a 18'727; 6. Rayneri a 1'04'421; 7. Giubergia 1'46'783; 8. Gelmini a 1'49'993; 9. Utzeri a 2'03'167; 10. Zerbi a 1 giro; 11. Malchiocci a 3 giri.

Giro più veloce: il 7° di Deflorian in 2'02'088, alla media di 154,658 km/h.

RALLY

CIR

66° Rally Sanremo

Resoconto della gara a pag. 52
Sanremo (IM), 12-13 aprile 2019

Assoluta: 1. Breen-Nagle (Skoda Fabia R5) in 1.40'42'3; 2. Campedelli-Canton (Ford Fiesta R5) a 4'3; 3. Basso-Granai (Skoda Fabia R5) a 32'9; 4. Rossetti-Mori (Citroen C3 R5) a 1'00'0; 5. Crugnola-Ometto (Volkswagen Polo R5) a 1'17'9; 6. Franceschi-Haut Labourdette (Skoda Fabia R5) a 2'53'1; 7. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 4'07'4; 8. Habbar-Dymurski (Skoda Fabia R5) a 4'40'0; 9. Rusce-Famocchia (Volkswagen Polo R5) a 5'15'5; 10. Scattolon-Nobili (Skoda Fabia R5) a 5'48'5.



LAT

LA SITUAZIONE DEL GLORIOSO TEAM PREOCCUPA SEMPRE PIÙ

Williams in fase delicata

Claire, voglio bene alla Williams e sono contento che sia tornato Patrick Head a cui, come tu dici nell'intervista, gli ingegneri danno ascolto. Visto che i problemi sembra di capire siano stati anche di logistica (a Barcellona la macchina ha girato un giorno solo; mancavano i pezzi di ricambio sia a Barcellona che in Australia); visto che ti sei attribuita parte degli errori; visto che sei in quel ruolo perché sei la figlia di Frank e non perché hai fatto un po' di gavetta da qualche altra parte; e visto che mi sembra anche poco elegante attribuire indirettamente a Paddy Lowe la responsabilità di certe scelte; non è il caso di lasciare il ruolo operativo a qualcun altro? Ritagliati una presidenza onoraria, fai l'azionista, trovati un ruolo nel marketing; ma nella conduzione operativa giorno-per-giorno ci vuole qualcuno competente, affamato e rispettato. Se vuoi bene alla tua squadra fallo prima possibile. Forza Williams, il motorsport ha bisogno anche di voi.

Rossobeta

Visto che la F.1 è diventata un affare per Case Automobilistiche i cosiddetti team indipendenti hanno una sola possibilità

per uscire dallo stallo in cui si trovano: consorzarsi tra di loro per suddividere i costi di progettazione e sviluppo delle monoposto ed unire i loro sforzi. Williams ad esempio, scariata dalla Mercedes che ha ottenuto dal team inglese ciò che voleva (il pilota Bottas) potrebbe cercare un'ala protettrice in Red Bull utilizzando le stesse P.U. oltre a cambio e retrotreno della monoposto disegnata da Newey per il quale in un certo senso sarebbe un po' un ritorno all'ovile. Questa è un po' la mossa della disperazione ma se vogliamo salvare un'icona del Circus non c'è altra soluzione purtroppo...

Solocampioni

Sempre ammesso (e non concesso) che ci sia tempo per un che di salvifico, alla Williams deve cambiare ancora qualcosa. Come si è arrivati alla crisi devastante di inizio 2019? Semplice. Un passo dopo l'altro e tutti nella direzione sbagliata. Tutti gli appassionati concordano su un aspetto: un patrimonio tecnolo-

Il consenso di Leclerc sale tra i tifosi Ferrari e con esso, a lato, la voglia di creatività... In alto, Claire Williams



gico, sportivo e culturale quale quello del team di Didcot per il Motorpost non può e non deve andare disperso o finire col soffrire come si è visto in questo avvio di mondiale.

NEL WEEKEND GT A MONZA

Gai, Jacques e la simpatia

Caro Autosprint, ti scrivo dopo una memorabile giornata trascorsa a Monza, dove ho avuto il piacere di incontrare Stefano Gai, che molto gentilmente ha svelato i comandi del volante e dell'abitacolo della sua Ferrari a me e ad altri tifosi, e Jacques Villeneuve, Campione di una genuinità disarmante, che ha dispensato autografi, fotografie, sorrisi e battute a tutti... che differenza con l'attuale Formula Uno, ormai irraggiungibile per la maggior parte degli appassionati... Un caro saluto a tutta la redazione!

Alessandro Grugni

TIFO CREATIVO PER CHARLES

Leclerc e Febbre sia!

In settimana ho visto il vostro settimanale parlare di "febbre Leclerc". Partendo proprio da questo, ho pensato all'altra "febbre" che per ragioni anagrafiche non ho vissuto in diretta, ma che di riflesso ho, la "febbre Villeneuve". Bene, all'epoca c'era un adesivo proprio vostro, dove c'era la T4 di Gilles con la scritta "io ho la febbre Villeneuve". Partendo da quel post ho pensato una cosa simile per il giovane Charles. La sua SF90 e la scritta come in passato, ma rivisti in chiave moderna, nell'epoca social, quindi con un hashtag. Il mio non vuole essere assolutamente un paragone con Gilles, ma credo che non vado poi così lontano se dico che Carletto, con la sua semplicità e il suo talento è subito entrato nel cuore del tifoso ferrarista. In bocca al lupo Charles, con la speranza che la "febbre" salga sempre più.

Simone Ferraro, Viterbo

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Andrea Cordovani

a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

06.49.92.343

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto,**

Sutton-Images, Bettiol,

Getty Images, Fuggiano

Ricerca fotografica:

Chicco Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro**

Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni

Cogni, Massimo Costa,

Cesare De Agostini, Paolo

Filisetti, Alfredo Filippone,

Giorgio Ferro, Diego Fundarò,

Alessandro Gargantini,

Marco Gioia, Martin Holmes,

Fiammetta La Guidara, Piero

Libro, Dario Lucchese, Guido

Meda, Arturo Rizzoli, Alberto

Sabbatini, Alessandro Secchi,

Daniele Sgorbini, Leonardo

Todisco Grande, Giorgio

Terruzzi, Leo Turrini, Carlo

Vanzini, Maurizio Voltini,

Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

abbonamenti@

diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti,

Silvana Burgaretta, Francesco

Candido, Agnes Carlier, Adriano

Cimarosti, Antonio Granato,

Mario Lastretti, Gianluca Lioce,

Gianni Mancini, Gabriele Michi,

Maurizio Rigato, Enrico Rosi

Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **IN MOTO**

AM **GUSTINI SPORTIVO** **SPORT STYLE**



VERONA LEGEND



CARS

FIERA DI VERONA

SCOPRI AUTO E RICAMBI D'EPOCA
NEL SALONE DELLA PASSIONE PER LE CLASSICHE.



11/12 MAGGIO 2019
FIERA DI VERONA

VERONA LEGEND CARS
PRESENTA:

100
MITI
UN SECOLO DI AUTO

UNA
MOSTRA
IMPERDIBILE

LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE
DALLE ORIGINI
AD OGGI RACCONTATA
ATTRAVERSO 100 MODELLI