FORMULA E GUNTHER E LA BMW SOTTO AI RIFLETTORI A SANTIAGO DEL CILE

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

AUTOSPRINT

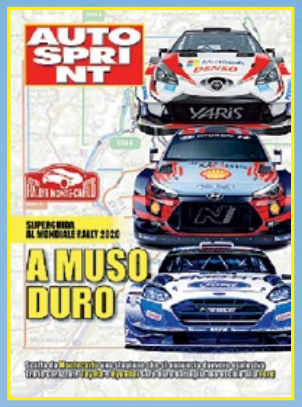
n. 3

Anno LVIV Settimanale - 21-27 gennaio 2020

3 Euro (Italy only)



IN EDICOLA
AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
SUI BOLIDI
DALLE MILLE VITE



SUPER GUIDA
AL MONDIALE RALLY 2020

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

CARLOS LEGGENDARIO

SAINZ PATRONO

A 57 anni sbanca per la terza volta la Dakar al volante della Mini Buggy.
Alonso chiude 13° e promette di tornare per vincere. Belle storie da corsa!



SONOLEVENTI

di Peter Gomez

Dal Lunedì al Venerdì alle 20.00
sul canale 9 del digitale terrestre

#SonoLeVenti

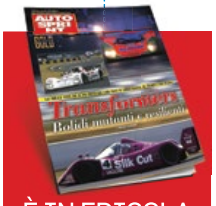
DOMENICA NOTTE

di Andrea Cordovani



Sainz, aspettando il Monte & Daytona

Regala subito una bellissima storia da corsa la stagione 2020. È quella che ancora una volta vede protagonista Carlos Sainz alla Dakar. Per la terza volta in carriera il fuoriclasse madrileno fa saltare il banco nel grande raid che da quest'anno ha trovato il suo nuovo habitat in Arabia Saudita. In testa dall'inizio alla fine, splendido 57enne, il due volte iridato dei rally ha dato ancora un saggio della sua classe immensa dominando una gara che ha cercato nuovi equilibri in una nuova dimensione. *«Ho alzato l'asticella* – ha detto – *L'età non conta, la differenza la fanno velocità e cronometro»*. Col buggy Mini, Sainz s'è preso tutta la scena. Per la gioia anche del figlio Carlitos, quello che ha preso il dna corsaiolo del padre, che a fine e inizio di ogni tappa ha fatto strategie col padre vero highlander del volante, la dimostrazione che niente è impossibile, anche se la carta d'identità ti mostra implacabile il passare degli anni. Ed è proprio questo il bello della storia che si scrive all'interno di un motorsport sempre a caccia di personaggi e uomini copertina. Noi nel frattempo in cover questa settimana mettiamo proprio Carlos Sainz, un manifesto per chi ama le corse e non vive solo di F.1. Già, la F.1. Siamo in pieno conto alla rovescia in vista delle presentazioni delle monoposto in versione 2020. Su questo numero diamo alcune anticipazioni sulla Ferrari che verrà. Intanto però il prossimo sarà un altro week end tosto, perché spostando l'attenzione spuntano all'orizzonte due grandi miti. Trattasi di Montecarlo e Daytona. Da una parte il rally più famoso del mondo, round d'apertura del Mondiale Rally; dall'altra una delle 24 ore più iconiche del pianeta. Ci attende, insomma, un fine settimana costellato da grandi passioni. Soprattutto per quanto riguarda il Mondiale Rally dove si annuncia sfida totale tra Toyota e Hyundai. Un duello tra giapponesi e coreani a ogni latitudine con le Ford di Sport a ricoprire il ruolo di outsider all'interno di una sfida che ha mille spunti d'interesse e garantisce di essere altamente interessante nonostante l'addio della Citroen che ha privato la serie di una ipotetica variabile impazzita. Intanto, dal 21 gennaio è in edicola l'ultimo numero di Autosprint Gold Collection: è un cerchio che si chiude e sigilla la prima stagione dei nostri volumi da collezione. E mentre siamo pronti a iniziare a disegnarne un altro, , assaporiamo fino in fondo l'intensità di un viaggio che ormai da tempo ci ha visti impegnati sul versante della passione e dei bei racconti da corsa.
Come quello che vi proponiamo sul numero che arriva in edicola e che parla delle auto che non si arrendono al tempo che passa. Una storia perfetta per completare, la nostra prima serie da collezione. ●



È IN EDICOLA UN **NUOVO** AUTOSPRINT GOLD **COLLECTION**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

20 MARKO FUORI DAL CORO
24 WOLFF PREPARA LA CONTROMOSSA
20 VERSTAPPEN BLINDATO
28 STABILITÀ DINAMICA
32 RICCIARDO UOMO MERCATO
40 NISSANY BANDIERA DI ISRAELE IN F.1

VELOCITA'

64 DAYTONA AL VIA

RAID

12 DAKAR SAINZ PATRONO

RALLY

42 IL PERSONAGGIO SEBASTIEN LOEB
49 SUPERGUIDA AL MONDIALE RALLY

RUBRICHE

6 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
10 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
18 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
34 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
70 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD COLLECTION

OGNI MESE STORIE AD ALTA VELOCITÀ

*costo di 5 euro + Autosprint

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

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

AUTOSPRINT

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

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

NON PERDERE IN EDICOLA*
TRANSFORMERS
BOLIDI MUTANTI E RESILIENTI





di Mario Donnini

Guai ai vintage? No, c'è Carlos

A TUTTI I LIVELLI È DIVENTATO L'AUTOMOBILISMO DAI BOLIDI PIÙ FACILI, MENO FISICI E IPERSICURI, INVECE IL MOTORSPORT I VECCHI CAMPIONI MICA LI VALORIZZA, NO: LI STUFA SEMPRE PIÙ... E COSÌ L'IMPRESA DELLO SPAGNOLO ALLA DAKAR VALE COME LA RISCOSSA DI UNA GENERAZIONE

Caro Carlos Sainz senior, dopo questa, per dirla con le parole di una canzone di J-Ax e Max Pezzali, non sei parte di un genere, no: sei un genere a parte.

La terza vittoria di Carlos Sainz alla Dakar a 57 anni d'età fa rumore ancor più della seconda e della prima. Primo, perché è una storia sempre più bella. Quella del veteranissimo che non s'arrende - indipendentemente dall'ascesa del figlio sempre più stellina della rinata McLaren in F.1 - e piazza il terzo colpaccio. Dopo quello con la Volkswagen nel 2010 e l'altro nel 2018 in Peugeot, ecco il tris in Mini Buggy.

Due volte iridato rally, 1990 e 1992, ora ha in saccoccia 26 trionfi iridati Wrc e 34 tappe in 13 edizioni disputate nella maratona delle sabbie

Secondo, perché l'esperienza conta, in una gara come la Dakar è quasi tutto, se è vero che gli altri due in lizza per farcela son stati fino all'ultimo Nasser Salih Nasser Abdullah Al-Attiyah, di 49 anni, e l'eterno Stephane Peterhansel, cinquantaquattro anni e mezzo.

E allora qual è la cosa strana e interessante della faccenda? Be', volendo proprio tirare le conseguenze del segnale della Dakar 2020, a colpire non è solo il podio della regina dei raid, ma il confronto con tutto il resto delle corse.

Perché, fatta una botta di conti, va bene per Sainz e i vecchioni delle dune, ma la verità è che gli anzianotti, aggiungo stranamente, stanno sempre più scomparendo dal top delle competizioni che contano.

In F.1 Kimi Raikkonen coi suoi quaranta compiuti in ottobre, ormai è una mosca bianca, l'ultimo di una generazione. Mentre tanti, fin troppi analisti sopraffini, cominciano a fare le pulci a Lewis Hamilton perché ne ha compiuti trentacinque, ossia gli anni che aveva Schumi mentre vinceva il suo ultimo titolo iridato.

LA RIVINCITA DEL 57ENNE

L'aspetto di Carlos Sainz è quello di un uomo maturo e di un campione che corre ormai da quarant'anni. Eppure motivazioni e competitività sono al top

Nella serie maggiore della Nascar, dove le carriere vincenti tradizionalmente duravano trent'anni come ridere, ormai i poco più che quarantenni tipo Ryan Newman, Jimmie Johnson, Kevin Harvick e Kurt Busch sono eccezioni, mentre si è completamente estinta e appare distante secoli la generazione dei Good Ol'Boys, i cari vecchi ragazzi in servizio e spendibili fin oltre i cinquanta, che costituirono l'ossatura e pure il lancio mediatico e la vera, storica fortuna della leggendaria Nascar, ovvero la generazione dei Richard Petty, di Cale Yarborough, di Darrell Waltrp, Benny Parson, David Pearson, Harry Gant, dei fratelli Allison Bobby e Donnie, e soprattutto non v'è traccia d'una resilienza anagrafica simile. Quanto a Dale Earnhardt senior, la sorte, ahinoi, decise per lui.



IL SEGNALE DEL CAMPIONE SPAGNOLO DIVENTA UNA BELLA RIVINCITA PER I PILOTI PIÙ STAGIONATI



Stesso discorso in IndyCar, dove la generazione al top negli Anni '60 e '70 degli AJ Foyt, degli Andretti, Mario su tutti, ovvio, dei John Rutherford, dei Gordon Johncock più gente come gli Unser, Bobby e Al, senza trascurare attori non protagonisti quali Lloyd Ruby, Danny Ongais, George Snider, Jim McElreath e Roger McCluskey, è riuscita a stare sulla breccia, a podio o, come minimo, nelle griglie di partenza, tranquillamente fino alla non più verde età di cinquant'anni abbondanti, con Foyt stesso nono a Indy 1992, a 57 anni compiuti, mentre adesso i veterani di Indy molto raramente vanno fin solo oltre i quarantacinque. Peggio: di over 40 alla Indy 500 del 2019 c'erano solo Sebastien Bourdais (40), Takuma Sato (42), Tony Kanaan (45), Helio Castroneves (44) e Oriol Servia (45).

E anche nell'endurance, la tendenza è sempre più quella d'avere degli equipaggi freschi, bilanciati e poco caratterizzati dai vecchioni che rappresentavano culturalmente e filosoficamente l'ossatura della categoria, un po' come gli specialisti seigiornisti nel ciclismo.

No, ecco la vittoria di Carlos Sainz alla Dakar stavolta, e sempre più, riveste un valore del tutto speciale, perché rappresenta un ormai raro grido di resiliente inaffondabilità degli anziani campioni in un automobilismo non esattamente sempre più disposto a riservagli spazio, platea, fiducia, auto top e gioie facili o fin solo possibili. Da questo punto di vista anche il trionfo Wrc di Loeb nel 2018 in Spagna resta un bel segnale, ma la tendenza generale appare ormai opposta e un po' ovunque.

Eppure, c'è qualcosina di strano, in ciò.

Perché, al contrario, negli ultimi trent'anni, le macchine a tutti i livelli sono diventate più facili da guidare. Schumi quando provò l'antica Ferrari del 1983 mise i capelli bianchi, Loeb salendo a bordo della gloriosa Peugeot Gruppo B la trovò pesante e maneggevole come un furgone incazzato, una Coyote o una Parnelli di F.Indy degli Anni '70 rispetto a un gioiellino Dallara d'oggi rappresentano un tuffo nell'autolesionismo, per non parlare dei prototipi.

E tutte le belve di oggidì, nessuna esclusa, in qualsiasi categoria, vantano, oltre che un'affidabilità quasi assoluta, anche un livello di sicurezza esponenzialmente più alto.

Tanto che, a differenza di quindici, venti anni fa, nelle interviste dal taglio esistenziale o improntato al bilancio, nessuno e poi nessuno dei top driver vecchi o nuovi parla mai di paura, rischio o problemi nell'andare avanti affrontando le incognite delle corse. Perlomeno quelle cui eravamo abituati da oltre un secolo.

In altre parole, vista l'evoluzione tecnologica esponenzialmente efficace, tale, di fatto, da semplificare le dinamiche di guida e da abbattere nettamente lo sforzo fisico richiesto per portare a termine una competizione ad altissimo livello - Hunt vomitava nel casco all'ultima curva del Gp di Francia 1978 perché la sua McLaren M26 per stare in strada faceva venire il mal di mare, gli svenuti in F.1 c'erano negli Anni '80, non più ora -, e il livello di sicurezza raggiunto, altro che storie: in F.1, F.Indy, Prototipi e Nascar questa dovrebbe essere un'epoca trionfale per i vecchi. Anzi, di più. A tutti i livelli per un veterano mai domo dovrebbe essere assai più facile correre e difendersi oggi, rispetto a ieri, mediamente in ogni categoria o quasi.

Campionissimi iperesperti, baroni universitari dell'asfalto, vecchie lenze: ecco, per come si sono evolute tecnicamente le cose, sarebbe toccato a loro spadroneggiare e tenere ben distanti i baby, confinati alla Ps4 e a Netflix.
Invece, pensa te, avviene tutto il contrario.
L'automobilismo del terzo millennio, quello ipersimulato, semielettrificato, superpoliticizzato, nelle mani sempre più dei rispettivi enti di gestione, eterodiretto dai pupari, ipersponsorizzato, bonificato, asetticizzato, televisizzato, payperviewizzato e un po' ovunque, si passi il termine, ecclestonizzato, ha finito col tagliar fuori un'ampia fetta di campioni, così come negli Anni '50 il Rock and Roll pulì le balere dagli indesiderati matusa.
In questo caso, in F.1 hanno fatto fuori tutte le grandi personalità e mica solo per cambio generazionale, perché Fernando Alonso – non a caso 13esimo alla Dakar –, non ce lo vogliono più, nel paddock, perché – a detta dei padroni del vapore – appena appre bocca rompe le palle a qualcuno, per vero o meno vero che sia.
E un po' ovunque il Motorsport è sempre più uno sport di praticanti sempre ragazzini/e appena maggiorenni e, di converso, appassionati sempre più vecchioni, come certi locali di spogliarello alle propaggini del deserto di Mohave, che tanto piacerebbero a Quentin Tarantino per impiantarci un set. Ormai gli stagionati race fans idolatrano sempre più vecchie corse, delle ultraclassiche, tipo Daytona, Sebring, Le Mans, Indy e, perché no, la Dakar, non avendo quasi più antichi campioni da tifare...
Ecco, la verità sembra questa. Per reggere il gioco, a qualsiasi livello, per carità, dove più e dove meno, nelle corse, per come son diventate oggi, ci vogliono soprattutto dei ragazzetti postkartisti pronti a star zitti e a dar retta, limitandosi soprattutto a guidare. E non è mica solo un fatto di pressioni terribili, asfissianti, di guida estrema, insostenibile o che.
No, no, è tutto meno profondo e più semplice. La verità è che nelle competizioni d'oggi, ad altissimi livelli e un po' in ognidove, dopo tot anni, ti fanno fuori e te ne devi andare. Raus, aria. Per due motivi fondamentali, del tutto sconosciuti alla generazione dal 1899 al 1999 e cioè, in sintesi, questi:



LA DAKAR E CULLA DEI GRANDI VETERANI
Nell'altra pagina, Carlos in azione sulle sabbie, col suo Mini Buggy in grande... spolvero! Sopra, lo stesso Sainz con Al-Attiyah e, in basso a destra, in compagnia di Peterhansel. A destra, con i due veterani c'è anche la guest star della Dakar 2020 Fernando Alonso

1) Perché hai rotto i coglioni.
2) Perché ti sei rotto i coglioni.
Una volta ci si ritirava piangendo, salutando commossi i tifosi ala Graham Hill, in un ultimo struggente giro di saluto.
Adesso perfino il campionissimo mitico se ne va sbattendo la porta a valigia mal fatta, come quando ti lasci con la fidanzata per reciproca incompatibilità e sopraggiunta irrespirabilità dell'aria.
Per questo l'impresona di Carlos Sainz ma anche tutto il bellissimo podiaccio dakariano stile Villa Arzilla, merita plauso, triplo abbraccio e pure plurimo hurrà. Perché finalmente torna d'attualità pensionisticamente parlando gente che ha superato quota cento e che è in possesso della pietra filosofale delle corse moderne, ovvero della più preziosa, premiante e salvifica delle caratteristiche.
In particolare, caro Carlos Sainz padre, una volta di più, a bordo della tua Mini Buggy, a quarant'anni esatti dalla tua prima corsa, sei riuscito a dimostrare a tutti un paio di cosette incredibili, per un uomo in età matura nelle corse di oggi.
Altro che solo vincere, no, molto di più: trionfando meritevolissimevolmente nella Dakar 2020 ci hai fatto capire che ancora non ti sei stufato e, contemporaneamente, che non hai stufato proprio nessuno, tantomeno noi tutti. Credimi, sei un grande. ●







di Giorgio Terruzzi

Meno male che c'è Alonso

OGNI APPASSIONATO DI CORSE DOVREBBE RINGRAZIARE FERNANDO: È LUI ANCORA UNA VOLTA L'ANIMATORE DELL'ENNESIMO INVERNO SILENTE

Ogni appassionato dovrebbe ringraziare Fernando Alonso, se non altro per la fame, la voglia che immette in ciò che fa. È lui l'animatore di questo altro inverno silente, preso dagli affanni della sua prima Dakar, pronto a fornire, quando fila e quando inciampa, una quantità di notizie anche dentro una stagione da letargo. Il tutto nonostante la Dakar medesima che continua a ostentare il nome della capitale del Senegal, come se nulla fosse. Sudamerica o Arabia, chissenefrega. Un marchio, ecco, che allude al proprio passato, che vorrebbe rilanciare una tradizione moribonda. Già, perché se non fosse per un paio di nomi – Alonso per un verso, Carlos Sainz senior per un altro – della Dakar si parlerebbe poco o nulla, addirittura morti compresi. Come se il deserto, con le sue fatiche, con le sue vittime, facesse parte di un pacchetto già visto e stravisto. Basti pensare alla tragedia del motociclista portoghese Paulo Goncalves: due righe in cronaca, poco più. Non è colpa della Dakar medesima, sia chiaro. Ma di fatto la competizione subisce sia l'usura di una formula passata di moda e non più gradita alle grandi firme del motorismo, sia la concorrenza di altre discipline estreme, più abbordabili, più nuove, molto telegeniche e spettacolari.

Il problema, piuttosto sentito dai patiti di motorismo, è un altro. Cosa fanno o, meglio non fanno gli altri. In un tempo remoto, più votato al divertimento e alla goliardia, abbiamo avuto qualche appuntamento invernale utile a ricordare uno sport popolare. Ora, i nostri eroi sembrano impegnati soltanto a godersi una lunghissima vacanza, con il beneplacito dei team, di chi paga i loro stipendi. Possibile? Possibile che a nessuno venga in mente di organizzare qualcosina tra novembre e marzo? Macchè. Hamilton, se non altro, qualche video lo mette in circolazione, fissato com'è con il web. Fa sempre qualcosa Red Bull che ha un'ottima struttura fasata sulla comunicazione. Gli altri? Boh, dormienti a tempo pieno o quasi. Il fatto è che non si capisce il motivo. E non si capisce nemmeno perché Liberty Media non forzi un po' per fare in modo che lo sport in questione, lo stesso che produce denaro per tutti, non venga ricordato, ravvivato, fatto presente per un tempo così sterminato. Qualcosa da mettere in piedi nelle piazze, nei luoghi di vacanza invernale, magari con la scusa del Natale, almeno. Qualcosa in luogo del nulla. Magari pregando i team di costringere i loro campioni (per contratto, va là) a fare un piccolo sforzo per amore del (loro) sport.

È un problema di sensibilità, credo. E di passione. E qui, paradossalmente, c'è l'impressione che l'amore per questo sport non sia parte rilevante degli staff che gestiscono le cose da corsa. Tutta gente (non tutta, pardon) che ha in mente l'efficienza e la pecunia più che altro. E forse i denari in circolazione sono talmente tanti, per tutti, da generare una pigrizia sconcertante, un lassismo deprimente. Del resto le cerimonie e le procedure durante i Gran Premi sono ripetitive a oltranza. De resto, una volta stabilito che i campioni avrebbero concesso qualche mezz'ora al pubblico pagante per firmare autografi è sembrato abbastanza e ciaopepp. Del resto a nessuno viene in mente di cambiare la musichetta sul podio, da non so quanto. Toreador…toreador… Bizet. Che noia. Insomma, non uno che si scuota, si preoccupi, si sbatta un po' per ridurre qualche complicanza cronica. Anche se in tanti la mettono giù dura sul tema "comunicazione". Mah. Basta cacciare il naso tre minuti dentro un team per valutare quanto sia enorme lo scarto tra ciò che di moooooolto interessante accade dove si creano le vetture e ciò che trapela. Ma qui non c'è verso: sono tuti segreti di Fatima. Infatti, basta una foto e chiunque a casa propria si mette a copiare una sospensione. Gesù. Grazie Fernando, ecco. Se non altro ci sei tu. A caccia di un traguardo visto che il traguardo che vorresti cacciare è perduto. Zzzzzzzz… ●

> GRAZIE NANDO, SE NON ALTRO CI SEI TU. A CACCIA DI UN TRAGUARDO VISTO CHE IL TRAGUARDO CHE VORRESTI CACCIARE È PERDUTO





CON LUI SI ESCE DAL LETARGO

Anche la prima partecipazione alla Dakar ha lasciato il sorriso sul volto di Fernando Alonso che ha chiuso tredicesimo. Le sue sfide che solo alla vigilia paiono impossibili animano un motorsport che in inverno se ne va profondamente in letargo

Sainz patrono

STREPITOSA TERZA VITTORIA IN CARRIERA NEL GRANDE RAID. A 57 ANNI IL MADRILENO SCRIVE UN'ALTRA PAGINA DI MOTORSPORT DESTINATA A RIMANERE NELLA LEGGENDA

di Maria Guidotti

Nel 2023 Qiddiya sarà la nuova città dello sport e dell'intrattenimento dell'Arabia Saudita con tanto di circuito permanente che si snoderà tra imponenti formazioni rocciose che ricordano il Gran Canyon. Della cattedrale futurista che punta ad ospitare la Formula Uno e la MotoGP, al momento solo un ambizioso progetto e tanta terra, quella che ha conquistato Carlos Sainz, il nuovo principe d'Arabia, lo scorso 17 gennaio.

La cerimonia del podio, con uno spettacolare show di laser sparati sulle pareti del canyon sullo sfondo del palco, faceva pensare più a Hollywood e ai fasti della Formula Uno, piuttosto che al sognante Lago Rosa, mitico arrivo del Grande Raid quando ancora si correva in Africa, e tanto rimpianto dalla disordinata carovana degli avventurieri della Dakar.

Si è conclusa così la 42esima edizione del raid più duro al mondo che per due settimane e cinquemila chilometri di prove speciali per un totale di settemila chilometri percorsi, ha esplorato in lungo e in largo l'Arabia Saudita.

Sul primo gradino del podio nella categoria regina, quella delle auto, l'accoppiata vincente Carlos Sainz-Lucas Cruz su Mini ha preceduto il principe qatariota Nasser Al-Attiyah su Toyota di 6'21", terzo il francese Stéphane Peterhansel su Mini a 9'58". L'ultima tappa, la Haradh-Qiddiya di soli 167 chilometri, ha visto il successo di Nasser Al-Attiyah, che non è riuscito però a ribaltare il divario in classifica nei confronti dello spagnolo.

L'uomo dei record

Inossidabile, a 57 anni Carlos Sainz ha migliorato il primato già suo di pilota più vecchio a vincere nel raid più duro al mondo e si è preso il terzo successo con la terza macchina diversa, la Mini, dopo aver trionfato con Volkswagen nel 2010 e Peugeot nel 2018. «Ho alzato l'asticella. L'età conta, ma la differenza la fanno velocità e cronometro», ha commentato soddisfatto El Matador all'arrivo.

Sainz non si è infatti risparmiato in queste due settimane di gara disputatasi ad un ritmo suicida su piattoni veloci, pietraie affilate come coltelli, sabbia molle e dune, dove alzare il piede sarebbe stato sinonimo di sconfitta.

Nessuno si aspettava che il buggy due ruote motrici della Mini fosse migliorato così tanto rispetto alla Toyota Hilux quattro ruote motrici di Nasser Al-Attiyah, dato per favorito in questa fetta di mondo vicino a casa, e convinto di continuare la cavalcata che nel 2019 gli ha consentito di vincere nove gare consecutive. E invece il principe del Qatar si è dovuto accontentare di una sola vittoria di tappa arrivata con l'ultima speciale Haradh Qiddya e del secondo posto ai danni di Mr. Dakar, Stephane Peterhansel su Mini, che in carriera di vittorie ne ha inanellate ben 13, 7 in auto e 6 in moto.

Sicuro e regale come un torero nell'arena, Carlos Sainz non ha mai abbassato la guardia. La tensione si percepiva nel volto, l'espressione seria di chi conosce le regole del gioco, ma anche la consapevolezza di avere tra le mani una macchina vincente. «I conti si fanno alla fine».



LA TERZA MERAVIGLIA DEL MATADOR

Terza vittoria in carriera alla Dakar per Carlos Sainz che stavolta ha messo tutti alle sue spalle con la Mini buggy dopo aver fatto saltere il banco in precedenza al volante di Volkswagen e Peugeot



CON MIO FIGLIO CARLITOS CI SIAMO SENTITI OGNI GIORNO, MI HA MOTIVATO E MI HA DATO CONSIGLI DI STRATEGIA

CARLO SAINZ

Leader della generale dalla terza tappa, Carlos Sainz spostava lo sguardo e cambiava discorso, quando lo davano già vincitore di questa prima edizione del Rally in Arabia Saudita. Superstizione o regale distacco? *«Rispetto. Della gara. Degli avversari»*.

Non a caso lo chiamano El Matador. Freddezza e cuore. Si porta addosso i segni dela corsa più spietata al mondo. La faccia abbronzata è solcata da rughe che trattengono i granelli di sabbia. I capelli grigi tradiscono l'età di questo splendido cinquantasettenne capace di battere il deserto e la carta d'identità. Carlos Sainz è la Dakar.

- Che fatica essere Carlos Sainz. Ha morso il terreno come un ragazzino, ma dove trova la motivazione?

«Mi spinge la passione. Amo guidare, competere e vincere. Sono le tre cose che mi divertono e mi motivano ad allenarmi ogni giorno. Quando affronti la Dakar ti devi preparare bene. Soprattutto devi rispettare questa gara, perché se non arrivi bene allenato, invece di gustarti quello che succede, vieni a soffrire».

- Leader della generale dalla terza tappa, è stata una Dakar perfetta.

AL ATTIYAH E PETERHANSEL SUL PODIO

Dopo la vittoria ottenuta nella passata edizione della Dakar, l'ultima ad essersi disputata in Sudamerica, Al Attiyah cob la Toyota Hilux si è dovuto accontentare della seconda piazza. Il qatariota ha messo alle sue spalle Peterhansel in alto a destra. A lato Fernando Alonso giunto alla fine 13°

«In realtà è stata una gara molto difficile sin dall'inizio. I distacchi sono stati minimi per cui ci siamo presi tanti rischi e abbiamo corso sempre al massimo. Nasser e Stephane sono stati due grandi rivali, ma con Lucas (Cruz) il mio navigatore, abbiamo limitato i danni. Il rally non è iniziato nel modo migliore. I primi giorni davanti c'erano le Toyota e solo due Mini. Avere un buggy sembrava un handicap sui sentieri rocciosi percorsi a velocità folli. Abbiamo sofferto molte forature, ma sapevo che la lotta per la vittoria sarebbe entrata nel vivo la seconda settimana su terreni più arenosi. Era una questione tra noi tre (Sainz, Al-Attiyah e Peterhansel)».

- Quale è stata la chiave di questa vittoria?

«Commettere meno errori ed essere più veloci degli altri. Non ci sono segreti. Solo che il trio di testa sembrava non commettere errori e per questo il ritmo è andato in crescendo soprattutto nella seconda settimana con tappe veloci e piene di insidie. La macchina è stata perfetta, quando abbiamo perso terreno è stato per qualche foratura o per errori di navigazione».

- C'è stato un momento particolarmente difficile?

«In due giorni abbiamo dilapidato il vantaggio di 10 minuti che avevamo su Nasser e ci siamo trovati ad

affrontare la tappa 10, la prima parte della marathon, con un margine di soli 24 secondi. È stato un momento cruciale del rally: abbiamo attaccato su un terreno sabbioso, generalmente ideale per Nasser e in un colpo solo abbiamo guadagnato 18 minuti. La tensione nella macchina era altissima, ci siamo presi tanti rischi, ma la sintonia con Lucas è stata perfetta».

- La forza della tranquillità.

«In questi momenti è importante mantenere la calma, ogni giorno devi fare un reset. È un errore pensare di recuperare in un giorno quello che hai perso nella tappa precedente. La velocità da sola non basta per vincere, occorre rispetto e umiltà».

- Delle tre, questa è la vittoria più bella?

«È difficile fare confronti, certo questa volta il ritmo è stato molto elevato. Eravamo in tre a lottare per la vittoria e non potevi mai abbassare la guardia».

- Non si torna mai uguali dalla Dakar.

«Ogni metro che fai è una lezione di vita. È una corsa che insegna a restare umili perché in due settimane di gara e 7.000 chilometri, l'insidia è sempre dietro l'angolo. Il lavoro del team è fondamentale, la relazione con il co-pilota preziosa e richiede assoluto rispetto per gli avversari».

- Suo figlio Carlos Sainz jr cosa le ha detto?

«Ci siamo sentiti ogni giorno, mi ha motivato, mi ha dato consigli di strategia. L'ho chiamato una volta usciti dall'ultima speciale. Era felicissimo. Sono molto orgoglioso di lui per i risultati che ottiene in Formula Uno ed è una grande soddisfazione come padre avere la sua ammirazione».

- Le piacerebbe correre un giorno con suo figlio?

«Adesso no, si deve concentrare sulla Formula Uno. Forse un giorno quando questo suo capitolo sarà chiuso. È ancora presto».

- Come vede la stagione di Carlito?

«Lo scorso anno ha fatto uno step importante: una bella stagione senza errori, partenze incisive, bei sorpassi. Si è conquistato la leadership tecnica all'interno di McLaren nello sviluppo della macchina e lo vedo pronto per una sfida più importante. Speriamo presto».

- Appuntamento al prossimo anno?

«Calma. Adesso non vedo l'ora di volare a Madrid e festeggiare con la mia famiglia, magari con un buon jamon serrano e vino tinto. Adesso a descansar, a riposare, ma sono sicuro che tra una settimana già sarò a pensare al prossimo anno». ●







Currie svetta

È IL PRIMO AMERICANO NELLA STORIA DEL RAID A VINCERE NELLA QUATTRO RUOTE. ECCO COME

Haradh. La posta in gioco era alta: essere il primo americano nella storia della Dakar a vincere nelle quattro ruote. In pochi al bivacco del team Monster Energy Can-Am hanno dormito la vigilia dell'ultima tappa Haradh – Qiddya. Il lavoro sulle macchine si è fermato in tarda serata. Piloti e meccanici si sono radunati intorno al fuoco. Le fiamme scoppiettanti al ritmo di Californication dei Red Hot Chilli Peppers non sono riuscite ad allentare la tensione, ma l'hanno colorata di magia nella stellata notte araba.

«*È semplicemente surreale*». Trentasei anni, solo alla sua seconda Dakar, Casey Currie avvertiva la responsabilità di rappresentare una nazione. Con lui anche Ricky Babec, leader nelle moto, e altro americano a siglare il record di primo americano nella categoria moto. Perfino la Casa Bianca era stata allertata. Gli americani non scherzano quando si tratta di tenere alta la bandiera. «*Vincere la Dakar è come conquistare l'oro alle Olimpiadi. È un'impresa paragonabile a quella di Lance Armstrong al Tour de France. Ha cambiato il panorama del ciclismo negli Stati Uniti. Speriamo di vedere crescere anche l'importanza dei rally-raid*».

Leader della generale dalla terza tappa, Casey Currie e Sean Berriman, il 28enne sudafricano con passaporto statunitense, hanno gestito al meglio il vantaggio su due avversari tosti e preparati: il russo Sergei Kariakin e il cileno Francisco Chaleco Lopez, vincitore della scorsa edizione, che termineranno rispettivamente secondo a +39'12" e terzo a +52'36".

«*Nel 2019 avevo sottovalutato la durezza di questo rally. Richiede una dedizione totale* - racconta Currie - *Ho imparato la lezione. Quest'anno mi sono preparato bene e ho scelto un navigatore con esperienza, ma che parlasse anche la mia stessa lingua. La tensione è talmente alta nell'abitacolo che occorre intendersi alla perfezione. Non solo, il primo anno mi è servito per capire il format del rally, le strategie da adottare e soprattutto la regola numero uno di questa gara unica al mondo: vincere una tappa non ti mette in una posizione di forza al giorno seguente, quando devi aprire pista*».

SUCCESSO STORICO

La sfida riservata ai Side by Side è stata appannaggio del trentaseinne statunitense Casey Currie. Un successo storico per un pilota a stellestrisce

Così Currie si è mantenuto in modo costante nei primi cinque ogni giorno e l'ultima speciale Haradh-Qiddita, 167 km di piste veloci e arenose, gli ha consegnato l'agognato trofeo.

«*È l'apice della mia carriera. Sono grato per questa splendida avventura. È stata una vittoria di squadra. Fino al giorno di riposo ognuno ha fatto la sua gara. Poi ci siamo radunati e studiato la strategia per la seconda settimana. Purtroppo, i miei compagni di squadra, lo spagnolo Gerard Farres ed il portoghese Reinaldo Varela erano dietro nella generale a seguito di problemi meccanici, così dal giorno 7 abbiamo fatto un lavoro di squadra. Abbiamo guidato insieme, questo conferisce un senso di sicurezza perché sai di poter contare sul loro supporto in caso di bisogno*». Fortunatamente non ce n'è stato bisogno e Casey Currie si è laureto il primo americano a vincere la Dakar. Il sogno americano è diventato realtà. ●

AL TRAGUARDO

Classifica finale: 1. Sainz-Cruz (Mini) in 42.59'17"; 2. Al-Attiyah-Baumel (Toyota). a 6'21"; 3. Peterhansel-Fiuza (Mini) a 9'58"; 4. Al Rajhi-Zhiltsov (Toyota) a 49'10"; 5. De Villiers-Bravo (Toyota) a 1.07'09"; 6. Terranova-Graue (Mini) a 1.12'15"; 7. Ten Brinke-Colsoul (Toyota) a 1.18'34"; 8. Serradori-Lurquin (Century) a 1.59'21"; 9. Seaidan-Alexy (Mini) a 3.42'17"; 10. Han-Liao (Hanwei) a 3.51'07"; 11. Pelichet-Larroque (Optimus) a 4.01'34"; 12. Prokop-Chytka (MP Ford) a 4.04'19"; 13. Alonso-Coma (Toyota) a 4.42'47"; 14. Dorrossinskj-Uperenjo (Brozek) a 5.07'06"; 15. Vanagas-Palmeiro (Toyota) a 7.05'53"; 16. Zapletal-Sykora (Offroadsport Ford) a 7.29'17"; 17. Krotov-Tsyro (Mini) a 7.38'01"; 18. Bergounhe-Brucy (Buggy) a 8.17'39"; 19. Przygonski-Gottschalk (Mini) a 8.35'18"; 20. Juknevicius-Vaiciulis (Toyota) a 8.49'40"
... gli italiani: 53. Schiumarini-Gaspari (Mitsubishi Pajero) a 49.30'57";

Stage-8 (Wadi Al Dawasir-Wadi Al Dawasir) (716-477): 1. Serradori-Lurquin (Century) in 3.48'23"; 2. Alonso-Coma (Toyota) a 4'04"; 3. Terranova-Graue (Mini) a 6'19"; 4. De Villiers-Bravo (Toyota) a 6'29"; 5. Al Rajhi-Zhiltsov (Toyota) a 7'16"

Stage-9 (Wadi Al Dawasir-Haradh) (886-410): 1. Peterhansel-Fiuza (Mini) in 3.08'31"; 2. Al-Attiyah-Baumel (Toyota) a 15"; 3. Seaidan-Alexy (Mini) a 4'48"; 4. Przygonski-Gottschalk (Mini) a 6'23"; 5. Sainz-Cruz (Mini) a 6'31"

Stage-10 (Haradh-Shubaytah) (608-534): 1. Sainz-Cruz (Mini) in 2.03'43"; 2. Przygonski-Gottschalk (Mini) a 3'05"; 3. De Villiers-Bravo (Toyota) a 4'26"; 4. Lachaume-Polato (Peugeot) a 6'10"; 5. Al Rajhi-Zhiltsov (Toyota) a 6'30"

Stage-11 (Shubaytah-Haradh) (744-379): 1. Peterhansel-Fiuza (Mini) in 4.14'11"; 2. Sainz-Cruz (Mini) a 10"; 3. De Villiers-Bravo (Toyota) a 8'03"; 4. Ten Brinke-Colsoul (Toyota) a 10'14"; 5. Przygonski-Gottschalk (Mini) a 10'39"

Stage-12 (Haradh-Qiddiya) (744-379): 1. Al-Attiyah-Baumel (Toyota) in 1.17'30"; 2. Seaidan-Alexy (Mini) a 1'32"; 3. Terranova-Graue (Mini) a 3'16"; 4. Alonso-Coma (Toyota) a 3'25"; 5. Peterhansel-Fiuza (Mini) a 3'31"

Bellezze in pista a ritmo di reggaeton

YULLA E MISS GRAND PRIX SCALDANO I MOTORI DEGLI ITALIANI

La bellezza scende in pista. E lo fa all'insegna del reggaeton, il genere musicale più sensuale del momento. Protagoniste la cantante **Yulla**, in testa alle classifiche con l'ultimo singolo "**Modela**", e la nuova **Miss Grand Prix** 2019, l'affascinante **Saida Habibi**, 22 anni da Mercatello in provincia di Pesaro Urbino.

A legare le due bellezze, oltre alla passione per i motori, c'è un evento: il concorso di Miss Grand Prix organizzato da 32 anni dalla **Claudio Marastoni Communication**.

Yulla ha scritto la sigla che ha accompagnato l'edizione 2019 del concorso (la suadente "Ziki Zaka") e si è esibita con un travolgente live sul palcoscenico in occasione della finalissima nazionale del concorso che da sempre proietta le sue vincitrici nel mondo dello spettacolo e dello sport. Proprio quella sera la corona di regina si è posata sui lunghi riccioli castani di Saida Habibi proclamata nuova Miss Grand Prix dalla giuria presieduta da Vladimir Luxuria. 22 anni, nata e cresciuta a Mercatello, nel cuore delle Marche, Saida è una grande appassionata di velocità a due e quattro ruote. D'altronde il concorso di Miss Grand Prix nasce proprio con l'idea di unire il mondo della moda a quello dei motori. Tra le vincitrici spiccano nomi e volti di protagoniste dei box e dei paddock dei principali campionato. Anche Yulla nei suoi "cliccatissimi" videoclip spesso si esibisce in posa al fianco di bolidi fiammanti.

Yulla e Saida Habibi, due talenti al top della velocità e della potenza: per un 2020 da vivere nel segno della passione per i motori e per la bellezza.

Informazione pubblicitaria



Yulla alla ribalta con il nuovo singolo "Modela"



Saida Habibi "Miss Grand Prix 2019"



di Carlo Vanzini Sky F.1



La rivoluzione social

NELL'ULTIMO VENTENNIO TANTE COSE SONO CAMBIATE ED È BELLO RICORDARE CHE IL PIONIERE DELLA RETE È STATO JOS VERSTAPPEN, PAPÀ DI MAX, COL SUO SITO REGISTRATO NEL FEBBRAIO '98

Vent'anni fa, con il primo decennio del nuovo millennio, iniziava il dominio Ferrari, con Michael Schumacher. No, il tema non riguarda i corsi e ricorsi, tra questa e quella Ferrari, ma a un qualcosa che accadde alla vigilia di quella stagione che ci offre uno spunto interessante per capire quanto siano davvero cambiati i tempi. Il 7 marzo del 2000 infatti, la Federazione Internazionale, su pressione di Bernie Ecclestone, distributore, con FOM, dei diritti F.1, rilasciò un documento molto restrittivo nei confronti di giornalisti e fotografi, per cercare di bloccare sul nascere l'esplosione incontrollata di siti internet, non autorizzati. In soldoni l'argomento era ancora una palude ed Ecclestone, con un segnale forte, voleva essere sicuro di mantenere il totale controllo delle immagini di un business che rischiava di scappargli di mano. Mr E. aveva il terrore che l'espansione della rete potesse disperdere il valore della sua creatura e allora si temeva solo l'uscita di foto o notizie senza controllo, visto che gli streaming non erano ancora nei pensieri dei ladri cibernetici. Nel 2005 ci fu il debutto di uno dei mostri più temuti da Ecclestone, youtube. Immaginate l'imperatore che controllava tutto quello che usciva dai circuiti, ritrovarsi di colpo dei fastidiosi brufolosi capaci di pubblicare in tempo rea-



JOS VERSTAPPEN TRA I PILOTI F.1 PRECURSORE A LIVELLO DI INTERNET
Jos Verstappen col suo boss Jackie Stewart alla fine del millennio precedente, quand'ancora correva per il team fondato dal tre volte campione del mondo di F.1 e, soprattutto, nell'era in cui l'olandese papà di Max cui s'è dimostrato il più avanti di tutti i conduttori top level a dare il via a un suo sito internet, nel febbraio 1998

le e gratuitamente, contenuti a disposizione della gente. Per anni Ecclestone non ha voluto esplorare un terreno mai così fertile oggi per la stessa F.1. Preferì chiudere le strade d'accesso almeno finché non avesse avuto garanzie di un totale controllo e sopratutto guadagno. Superato il tanto temuto millennium bug, il famigerato WWW, si è alimentato, sviluppato ed è scivolato, spesso in modo incontrollato e ad altissima velocità, come una valanga tanto affascinante quanto spaventosa. Grazie anche all'aiuto dell'amico Michele Merlino e del sito Wayback Machine, siamo riusciti a risalire a quello che dovrebbe essere il primo o sicuramente uno dei primi piloti social della storia della F.1. È incredibilmente curioso scoprire che il pioniere della rete sia stato Jos Verstappen con il primo snapshot del suo sito registrato il 27 febbraio del 1998, pochi mesi dopo la nascita di Max che di fatto possiamo dire ha più o meno l'età di internet. Pensate a come è cambiato tutto. Allora, come oggi, c'erano piloti terribilmente gelosi della propria privacy adesso, salvo rare eccezioni sono lì tutti a buttare in pasto al mondo quasi tutto quello che fanno.
Insomma i piloti moderni firmano contratti con le squadre chiedendo di bloccare qualsiasi attività media che non sia in pista o a eventi di sponsor e poi offrono gratuitamente la loro immagine sui vari social. Tutto questo non fa certo felici i detentori dei diritti sempre a caccia di esclusive, bruciati invece dagli stessi protagonisti, ma al tempo stesso è anche tutta pubblicità gratuita. Ho più volte indicato nella foto di Valentino Rossi in sala operatoria il punto di svolta. Una foto dal valore quasi incalcolabile resa pubblica dallo stesso Valentino via social. Norris ha addirittura, con estremo imbarazzo, spoilerato la data di presentazione della Mclaren, anche se nessuno può farmi cambiare idea sul fatto che tutto ciò possa essere figlio di una geniale operazione di marketing. Sareste stupiti? Proviamo a immaginare alcune situazioni ovviamente assurde, ma divertenti.
Cosa avrebbe fatto Senna su Instagram? Beh tanto, perché ci teneva a dare di se l'immagine che tutti conosciamo. Uno dei primi ad avere sempre vicino un fotografo o un operatore tv per gestirsi non solo come sportivo. Non è un caso, se ci pensate, che è il pilota di quell'era di cui si hanno più spaccati di vita privata. Sarebbe stato quindi un grande comunicatore, con le sue frasi ad effetto, un influencer senza uguali e un esempio per l'umanità, per i suoi credo. Un Hamilton insomma. Hamilton però ha anche l'eccesso di Hunt che Senna non avrebbe avuto. L'IG di Hunt avrebbe avuto almeno 15 milioni di follower come quello di Lewis, non abbiamo dubbi su questo. Prost cosa avrebbe postato? Oggi ha 57 mila follower… ma come un 4 volte campione del mondo di F1 ha così pochi seguaci? Beh se vai a vedere cosa posta si capisce anche perché e sarebbe stato così anche nel periodo migliore della sua carriera, salvo un bel botta e risposta social con Senna a Suzuka nell'89 e nel 90… Non male eh?
Molto professionale, ma carico di ironia sarebbe stato il profilo di Niki Lauda i cui follower sarebbero aumentati in modo esponenziale dopo l'incidente del Nurburgring… se ci fate caso funziona così adesso, quando qualcuno si fa male tutti lo seguono evidenziando quella morbosa attenzione tipicamente umana. Le sue stories nel periodo del recupero fino al ritorno in pista avrebbero "spaccato" e quanti bro a mettergli i like. Forse con i social avremmo avuto subito la verità del suo rifiuto a correre al Fuji, ma avremmo rischiato anche delle Fake news. Una delle top star social sarebbe stato indubbiamente Nelson Piquet, il Ricciardo degli anni 80, ma con tre titoli mondiali in più. E Schumacher? Mah, voi che ne dite? Pur avendo presto sviluppato un sito, come gli altri a fine anni 90, credo che avrebbe potuto seguire la strada di Vettel, quella cioè di mantenere per se i fatti di casa Schumacher, ma a differenza di Vettel credo che avrebbe avuto i profili attivi per il bene dell'azienda Schumacher. Una macchina da soldi, tanto che non c'era un prodotto senza il logo Schumacher. Il suo sito, il cui primo snapshot risale a dicembre del 1998, in home page rimandava al merchandising e a un buono sconto di 10 marchi se ti registravi per la prima volta. Per questo IG FB o TW o ancora Tik Tok sarebbero stati perfetti.
Un gioco quanto mai divertente che potete proseguire da soli pensando a cosa avrebbero postato da atleti i vari Alesi, Berger, Stewart Villeneuve e così via… ●



di Pino Allievi

Marko fuori dal coro

IN UN INVERNO DI SILENZI, L'AUSTRIACO HA SPAZIATO A PUNTATE SU QUALSIASI ARGOMENTO, SENZA GIOCHI DI PAROLE E DRIBBLING DIALETTICI

È nel coro ma è una voce spesso fuori dal coro. Helmut Marko, austriaco tagliato con l'accetta e al contempo persona colta, sottile nelle interpretazioni, politicamente preparato grazie pure ad una laurea in giurisprudenza, è il regista tutt'altro che occulto della Red Bull da quando la marca della celebre bevanda energetica ha deciso di diventare un team di Formula 1. Il perché è semplice: Marko è amico del titolare della Red Bull, Dieter Mateschitz, che ha visto in lui la persona giusta per avere consigli competenti, disinteressati, illuminati. Un consulente molto particolare che rappresenta la proprietà. E così Helmut Marko, classe 1943, si è ritrovato di nuovo in quel giro della Formula 1 da cui era uscito qualche decennio prima, in seguito all'incidente all'occhio sinistro (un sasso eiettato da un'altra macchina lo colpì sfondando la visiera) durante il GP di Francia del 1973 mentre guidava una Brm. Oggi Marko interviene quando vuole, dice quello che gli passa per la testa e non deve rendere conto a nessuno. Uno spirito libero che, non solo per la nazionalità, ricorda molto quello di Niki Lauda, il quale era presidente onorario di Mercedes Motorsport ma con una possibilità di esprimersi che non conosceva confini sia nel bene sia nel male.
In un inverno di silenzi, se si esclude la conferenza pre-natalizia della Ferrari durante la quale Louis Carey Camilleri e Mattia Binotto hanno discusso senza riserve su ogni tema, Marko ha spaziato – a puntate - su qualsiasi argomento, ma soprattutto è riuscito a convincere Max Verstappen a rinnovare sino al 2023, quando l'olandese pareva indirizzato verso la Mercedes quale sostituto di Hamilton dal 2021 in poi. Era questa la sua missione per poter mantenere la Red Bull ai livello più alti con un pilota che ha dimostrato di avere tutte le qualità per diventare campione del mondo. Il tassello precedente era stato quello di garantire alla Red Bull i motori Honda invece dei Renault con i quali il "suo" team aveva conquistato, ai tempi dell'aspirato, quattro iridi con Sebastian Vettel. Un rapporto felice, con i francesi, sin quando non si è entrati nell'era dell'ibrido e la competitività non è mai arrivata, insieme con una decisa instabilità gestionale da parte dei vertici parigini. Ma è interessante seguire il Marko-pensiero più recente, quello dalla fine del mondiale in poi, per capire le strategie sue e anche quelle della Red Bull, che pare pronta a tornare nel giro del mondiale dopo esserne stata esclusa per lungo tempo.

18 novembre 2019: Gasly

Pierre Gasly si è appena piazzato secondo con la Toro Rosso nel GP del Brasile. Una rivincita personale straordinaria, dopo che la Red Bull lo aveva scaricato al termine del GP d'Ungheria per far posto ad Albon. Una bocciatura clamorosa a lavori in corso, non nuova per il team anglo-austriaco se si pensa a quando Kvyat venne appiedato per poter lanciare Max Versappen nel GP di Spagna del 2016. E l'olandese vinse all'esordio in Red Bull, tagliando qualsiasi estensione polemica. Allora come oggi, fu Marko a decidere. Intervistato da Canal Plus francese, il manager di Graz non si fa sorprendere: *«Gasly è stato straordinario, siamo tutti contenti per lui. In Toro Rosso ha rimesso insieme i pezzi ed è diventato più forte di prima». Ovvero, c'è ancora un porta aperta per Pierre in Red Bull, se Albon non risponderà alle attese».*

12 dicembre: Alonso

«Non abbiamo bisogno di Alonso, quando la Honda sente il suo nome le viene il mal di testa», dice Marko ad Auto Bild. Zero possibilità future in Red Bull per il due volte campione del mondo spagnolo. Il cui carattere latino, tra l'altro, farebbe a pugni sia con quello molto british di Christian Horner sia con quello teutonico del consigliere asburgico.

CACCIATORE DI TALENTI
Classe 1943, ex pilota, una laurea in Giurisprudenza il dottor Marko, da consulente che rappresenta la proprietà Mateschitz, è un vero cacciartore di talenti


ON MARTIN
RACING



22 dicembre: Vettel

Helmut Marko, sul sito Motorsport Total, torna su un argomento a lui caro, quello di Sebastian Vettel, il cui nome non compare nelle classifiche extra-punti che fanno a fine anno i giornali che si occupano di motori: *«Sfortunatamente* – dice – *Seb non è nei primi tre. Ma resta un pilota da non sottovalutare. Per rendere al massimo deve sentire l'appoggio incondizionato della squadra. Avrebbe bisogno di un ambiente diverso, di cambiare team. Gli errori dei piloti vengono quando non ci si sente sicuri»*. Marko consiglia quindi a Vettel di lasciare la Ferrari. Ma non gli dà alcuna possibilità di rientro in Red Bull, vuole che siano altri ad occuparsi del suo *«*recupero*»*.

29 dicembre: Hamilton

Chi è il miglior pilota della F.1? Marko non ha dubbi, come dice a Motorsport Total: *«Hamilton è il numero 1 perché è il più completo. Ha una velocità innata ed ha la zampata giusta al momento giusto. Speriamo di invertire il trend l'anno prossimo»*.

30 dicembre: il mondiale

«Nel 2020 vinceremo cinque gran premi e il titolo», dice Helmut Marko davanti ai microfoni amici di Servus Tv, la televisione austriaca. Siamo in clima di festività natalizie, è bello dare un messaggio positivo ai propri connazionali. Ma agli austriaci interessa davvero tanto che Red Bull voglia portare al mondiale un pilota olandese? Bisognerebbe fare un sondaggio, come minimo.

2 gennaio: politica

Si parla molto di una possibilità di Lewis Hamiton in Ferrari nel 2021. Ma Helmut Marko guarda molto dentro alla cosa e dà un giudizio molto tagliente: *«E' un gioco politico ai massimi livelli»*. Come dire che ci crede molto poco. E non è il solo.

8 gennaio 2020: timori

Marko finalmente rivela un lato umano: il timore, rientrato, di perdere il proprio pilota di punta. Lo confida ad Auto Motor und Sport: *«Avevo il timore che*

> NEL MONDIALE DI FORMULA UNO 2020 VINCEREMO CINQUE GRAN PREMI E IL TITOLO IRIDATO
>
> HELMUT MARKO







Verstappen potesse andare alla Mercedes nel 2021, come conseguenza di un eventuale passaggio di Hamilton alla Ferrari. Siamo davvero stati in apprensione». Il giorno dopo la firma del rinnovo di Max è quello delle confidenze. Già, che cosa avrebbe fatto la Red Bull se Verstappen se ne fosse andato, vanificando un investimento di lunghissima data? Su chi avrebbe puntato? Meglio così…

8 gennaio: talent

Stavolta non parla Marko, è Max Verstappen a prendere la parola sul De Telegraaf, quotidiano dei Paesi Bassi: *«Helmut mi ha fatto entrare in F.1 nel 2015 e mi ha promosso alla Red Bull nel 2016, sono legato a lui da un bel legame professionale. E' molto semplice, aperto, onesto. E' la prima persona a cui mi rivolgo, quando vinco un gran premio»*.

9 gennaio: Mercedes

Non c'è la Ferrari tra le squadre che Marko teme per il 2020. C'è solo la Mercedes. Lo dice a chiare lettere ad Auto Bild: *«I nostri avversari nel prossimo campionato sono la Mercedes e Hamilton. Lewis guida rasentando la perfezione, ma Verstappen sta arrivando. Ci manca solo un piccolo progresso della Honda in qualifica e ci siamo»*.

SEMPRE PIU IN ALTO

Ottenuta la riconferma di Max Verstappen fino al 2023, Hemult Marko punta sempre più in alto nella prossima stagione e molto si aspetta da Alex Albon che ha ottenuto un rinnovo di contratto a suon di prestazioni nella seconda parte del Mondiale 2019 quando è passato dalla Toro Rosso alla Red Bull per sostituire Pierre Gasly che per decisione del dottore austriaco ha fatto il percorso inverso compiuto dal pilota thailandese

14 gennaio: due tempi

Pat Symonds studia le possibili motorizzazioni di una ipotetica F.1 del futuro (dal 2015) e tira in ballo una ipotesi, completamente fuori dagli schemi e dalle previsioni, di propulsori a due tempi. Il commento di Marko su Auto Bild è pesante quanto un macigno: *«Al momento mi pare un discorso carnevalesco, ma debbo discuterne con i miei ingegneri»*. Questo il diario di Marko sino a oggi. Sarebbe bella una Formula 1 a ruota libera come la intende lui, con tutti i massimi protagonisti che all'occorrenza dicono quello che pensano, mettendosi in gioco. Ma il sistema non lo consente. O forse è mancanza di coraggio. Oppure di competenza, scegliete voi. ●



Wolff prepara la contromossa

CON FERRARI E RED BULL CHE HANNO BLINDATO I LORO GIOVANI VIRGULTI, ADESSO LA PALLA PASSA A TOTO, CHE DEVE SBRIGARSI A CONTROBATTERE

di Alessandro Gargantini

Le fortune della Mercedes sono passate dalla mani e dalla testa di Hamilton. Avere il miglior finalizzatore è fondamentale, ma in ottica futura Red Bull e Ferrari si sono mosse meglio, assicurandosi Verstappen e Leclerc. Wolff deve accelerare i tempi per controbattere. Un'azione è sempre seguita da reazione. La terza legge della dinamica vige in tutti gli ambiti iper-competitivi, e la Formula 1 non può certo fare eccezione. Cominciamo dal fattore scatenante. Ferrari e Red Bull hanno fatto la loro mossa, legandosi a Leclerc e Verstappen rispettivamente fino alla fine del 2024 e 2023. In entrambi i casi, si tratta di un accordo che va tanto nell'interesse delle squadre quanto in quello dei piloti. Una soluzione tecnicamente perfetta, probabilmente la migliore in assoluto alla quale le parti potessero ambire. Leclerc si è legato a doppio filo al brand più forte del mondiale divenendone l'emblema, perché la sua è un'investitura a lungo termine che non ha precedenti nella storia della Casa di Maranello se si considera la sua età. Nonostante abbia alle sue spalle solo due mondiali, Leclerc ha fornito una tale prova di sé da maritarsi tanto credito. Ora anche il giovane fratello di Charles, Arthur, fa parte della FDA e rappresenterà la Casa di Maranello nella Formula Regional 2020. Per quel che concer-

ADESSO È TEMPO DELLA REAZIONE D'ARGENTO
Sopra, Toto Wolff con i suoi piloti Hamilton e Bottas. Il timoniere della Mercedes è sempre più atteso a una reazione stratgica di mercato, per rispondere alla lungimiranza aggressiva della concorrenza



ne Verstappen, fin troppo facile dire che ha fatto bingo. L'olandese è diventato la figura di riferimento della Honda nel Motorsport e ha duplicato le sue possibilità di entrate, visto che sommerà il compenso direttamente percepito dalla Casa di Wako a quello della scuderia di Milton Keynes, dove ha una squadra cucita attorno a lui e che si muove a suo uso e consumo. Entrambi i piloti escono da una stagione nella quale le rispettive monoposto hanno mostrato un'evidente crescita, pur senza riuscire a contrastare la marcia di Hamilton e delle Frecce d'Argento verso il titolo iridato. Ferrari e Red Bull si sono assicurate i servizi dei due piloti che in prospettiva hanno le migliori credenziali e che sono anche le migliori espressioni dei rispettivi vivai. Verstappen ha cinque stagioni alle spalle e tutti i requisiti per puntare al titolo iridato su una monoposto competitiva, e la stessa cosa si può affermare di Leclerc, pur dotato di una militanza nella massima serie decisamente breve. Ma che un giovane possa mettere le mani sul titolo in tempi brevissimi l'ha dimostrato proprio Hamilton, secondo nel 2007 in McLaren nell'anno del debutto e campione del mondo per la prima volta dodici mesi dopo.

Wolff impossibilitato a rispondere

L'azione di Mattia Binotto e Christian Horner è dunque stata ineccepibile e rischia di mettere in difficoltà la Mercedes, che non ha in questo momento un uomo sul quale puntare con certezza in un lasso temporale così lungo termine. Ferrari e Red Bull si sono messi nelle mani di due ventiduenni che vogliono conquistare il mondo, mentre i successi della Casa di Stoccarda sono legati a un pilota che ha alle spalle sei mondiali, ha indubbiamente obiettivi molto stimolanti, ma che lo scorso 7 gennaio ha tagliato il traguardo dei trentacinque anni. La domanda è lecita: per quanto tempo Re Lewis riuscirà a restare sulla cresta dell'onda? In questo momento Toto Wolff non può giocare sullo stesso tavolo dei rivali, ma deve puntare su una strategia differente non avendo tra le mani un riferimento altrettanto forte al quale legarsi per un tempo così lungo. In questo momento Wolff ha in Hamilton il miglior finalizzatore in assoluto del lavoro di tutti suoi uomini, ma gli manca il nome al quale l'inglese nei prossimi anni dovrà lasciare il testimone. E senza avere il numero uno in pista anche la Mercedes andrebbe in difficoltà, mettendo in discussione un predominio creato negli anni. Guardando indietro, è proprio stato l'inglese a fare la differenza. Wolff non avrebbe portato a casa sei mondiali di fila senza il campione nato a Stevenage.

Il dopo-Hamilton è tutto da costruire

Dal 2014 Hamilton è il punto di riferimento in Mercedes. L'inglese ha conquistato cinque mondiali in sei anni, perdendone uno a vantaggio di Rosberg. Ma ha sempre preteso che tutto ruotasse attorno a lui, impedendo che si creassero le condizioni, dati i ripetuti successi, per individuare una forte alternativa.

E proprio la brutta esperienza avuta con il tedesco ha avuto l'effetto di amplificare il desiderio di centralità del sei volte iridato, che ha sempre imposto il nome di Bottas come suo team mate. L'impressionante sequenza di vittorie ha reso complicato innescare un ricambio generazionale, con la conseguenza che la Mercedes si è fatta scappare i due più validi talenti in circolazione.

È un dato di fatto che in ottica futura la Casa di Stoccarda sia quella più indietro tra i team di prima fascia per quel che concerne la qualità del lineup dopo il 2022. Il problema non si pone nel presente, ma ora diventa una priorità per Wolff guardare avanti. Hamilton è alla sua massima espressione al volante e ha degli stimoli che non sono da meno rispetto ai due più giovani rivali che non hanno



RUSSELL NELL'ANTICAMERA
La possibile e praticabile alternativa di Bottas alla Mercedes, in prospettiva, è rappresentata dal giovane Russell, a

ancora vinto nulla. L'inglese punta a raggiungere e superare
i traguardi fissati di Michael Schumacher, e non ha nessuna intenzione di abdicare di fronte ai suoi avversari. Anzi, ci tiene terribilmente a batterli in pista. Ma tra due anni?

Il potenziale di Bottas e Russell

La strategia di Wolff potrebbe essere quella di puntare su un Hamilton al massimo nelle prossime due stagioni e, contestualmente, decifrare con la massima attenzione i messaggi che gli arriveranno da Bottas e dagli junior della Casa della Stella, a cominciare da George Russell.
Nel momento in cui Wolff ha liberato Ocon, in tanti si sono convinti che un accordo con Verstappen fosse in vista. La realtà era invece ben diversa: Hamilton, scottato dalla brutta esperienza avuta con Rosberg, ha spinto per la riconferma di Bottas.
Ciò ha tolto ogni spazio a Ocon, che è stato liberato anche perché il pilota di Evreux non era più disposto a stare a guardare. Per non scontentare Hamilton, Wolff si è dunque privato di un ventitreenne dal potenziale vincente riconfermando il pilota di Nastola, che l'anno scorso ha disputato la sua miglior stagione da quando è in
Formula 1, ma che rimane ancora distante dal team mate inglese in termini di performance, soprattutto in gara. Sono anni che Bottas alla vigilia dell'esordio di Melbourne comunica l'obiettivo di rivaleggiare ad armi pari con Hamilton, ma i propositi del nordico si dissolvono puntualmente dopo la prima parte della stagione.

Bottas sempre mansueto

Bisogna però anche riconoscere che dal 2017 in Mercedes tutto ruota attorno a Hamilton e c'è poco spazio per chi gli sta accanto. Esattamente come nel caso di Verstappen in Red Bull. E non c'è mai stata fino ad ora l'occasione di valutare Bottas in una squadra focalizzata su di lui. E che risultati avrebbero ottenuto Leclerc o Verstappen nei panni del finlandese?
Tutte domande alle quali è impossibile rispondere con certezza. In termini di performance pura, il finlandese non è in ritardo rispetto a Hamilton. Nel 2019 hanno conquistato entrambi cinque pole position. La differenza la fa l'inglese una volta che si spengono i semafori al via di un gran premio. Hamilton è certamente superiore nella gestione dei sorpassi, nel degrado termico degli pneumatici e commette pochissimi errori: l'anno scorso è l'unico pilota ad essere sempre entrato
in zona punti. Sotto questi aspetti Hamilton continua a essere il punto di riferimento del mondiale. Ma, in assenza del sei volte iridato, Bottas sarebbe stato in grado di prendersi la Mercedes sulle spalle. Se per Wolff la risposta è negativa, allora è il ca-







so che pensi in tempi rapidi a uno shift con Russell, rimandando Bottas in Williams, per valutare meglio il ragazzo di Norfolk. Hamilton se ne dovrà fare una ragione, visto che l'interesse della squadra va anteposto a quello dei piloti.
Certamente non depone a favore di Bottas il fatto di non essere mai riuscito a mettere realmente in scacco il team mate in tre mondiali. Leclerc nel giro di due corse è riuscito a mettere in discussione la leadership di Vettel in
Ferrari ed è stato l'unico team mate a batterlo in termini di punti nel mondiale insieme a Ricciardo nell'ultimo anno del tedesco in Red Bull.

Russell, una carriera in stampo Leclerc

L'alternativa a Bottas in chiave Mercedes si chiama Russell. E' l'inglese il ragazzo sul quale Wolff punta tantissimo per il futuro. Ma sarà in grado l'inglese in grado di garantire alla Mercedes il livello qualitativoche Leclerc e Verstappen stanno dando alle dirette rivali? L'ascesa di Russell può essere paragonata a quella di Leclerc, visto che la strada compiuta dall'olandese della Red Bull, che è arrivato in Formula 1 dopo una sola stagione in monoposto, fa storia a sé. Come Leclerc, Russell non ha vinto nella terza serie, ma si è aggiudicato i campionati più prossimi alla Formula 1, ovvero la GP3 Series e la Formula 2, facendo la differenza soprattutto nella serie superiore. Se prendiamo la loro ultima annata prima di arrivare in Formula 1, nel 2017 Leclerc si è aggiudicato il titolo della seconda serie con sette vittorie e 282 punti, mentre l'inglese ha conquistato cinque punti in più, a parità di successi. Il monegasco si è rivelato superiore in termini di pole position, otto contro cinque, ma le due stagioni appaiono assolutamente sovrapponibili. Dovessimo giudicare da quanto espresso fino alla Formula 2, il percorso di Leclerc e Russell è molto simile.
Ma nel 2019 Russell è stato l'unico pilota del mondiale a non conquistare nessun punto. I limiti della Williams FW42, sulla quale è stato molto schietto nei giorni scorsi anche Kubica, sono però ben noti e non hanno impedito a diversi addetti ai lavori di considerare Russell il miglior rookie della scorsa stagione, preferendolo addirittura a Albon e Norris che l'anno scorso hanno raggiunto l'impressionante traguardo rispettivamente di 92 e 49 punti. A Wolff, Russell piace a tutto tondo. Lo apprezza per il suo modo di fare anche fuori dalla pista e per il suo modo sempre elegante di porsi. Importante è che una seconda stagione presso il team di Grove non finisca per deprimere il ventunenne di Kings Lynn, che va messo in condizione di mostrare il suo valore in un team più solido della Williams vista nel 2019. Nell'interesse suo, ma soprattutto … della Mercedes, che a quel punto avrebbe la carta giusta per rispondere alle dirette rivali. ●



Stabilità dinamica

di Alessandro Gargantini

GUARDANDO SOPRA IL PELO DELL'ACQUA, IL MERCATO PILOTI DEL CIRCUS NON SEMBRA CERTO PERCORSO DA SCOSSE PARTICOLARI. EPPURE, ANDANDO AD ANALIZZARE IN PROFONDITÀ, EMERGONO CONTESTI, PROBLEMATICHE E LINEE DI TENDENZA DA SCOPRIRE ATTENTAMENTE...

Rinnovi di Leclerc e Verstappen a parte, il mercato piloti sta vivendo un momento di calma apparente. Si attende la reazione della Mercedes, che a breve dovrebbe annunciare l'estensione dell'accordo con Hamilton fino alla fine del 2022, ma tutte queste novità vanno all'insegna della continuità e non hanno ovviamente l'effetto di innescare il consueto effetto domino che si propaga quando si muove qualcosa ai piani alti. Tutto rimandato al momento in cui saranno definite le seconde guide di Mercedes, Ferrari e Red Bull dalla stagione 2021, visto che il destino di Bottas, Vettel e Albon è tutt'altro che scolpito nella pietra. Tutti e tre dovranno infatti meritarsi il rinnovo sin dalla prima prova della prossima stagione, dal momento vanno incontro a una stagione per loro certamente critica. Proviamo a capire cosa il 2021 potrebbe portare loro.

CONSERVAZIONE FINO A UN CERTO PUNTO!
Sopra, il gruppone della F.1 con la Mercedes davanti a tutti e Red Bull e Ferrari nel ruolo di inseguitrici. Al di là della solita trama tra le righe è possibile leggere interessanti linee di sviluppo degli equilibri interni relativi ai vari team...

Per Albon in Red Bull la situazione è fluida

Per quel che concerne Albon, la situazione in Red Bull non potrebbe essere più fluida. Ormai abbiamo ampiamente avuto modo di comprendere il modo di muoversi di Helmut Marko, che non attende più nemmeno la fine di una stagione per mettere mano al line-up di Red Bull e della Toro Rosso, da quest'anno Alpha Tauri. Per il consulente di Graz



una stagione di ventuno corse è troppo lunga per non intervenire. Giusto quindi fare bilanci semestrali, che scadono con l'apertura della pausa estiva, e prendere le necessarie decisioni. Così facendo, Marko serra i tempi e in un anno solo ottiene le risposte che la concorrenza ha in periodo doppio. Nelle categorie minori l'austriaco spesso fa disputare ai ragazzi del vivaio dell'energy drink austriaco un doppio programma, garantendo ai suoi ragazzi di dimezzare i tempi di crescita, mentre nella massima serie ama anticipare i tempi e rimescolare i propri schieramenti a metà stagione. Ovvio dunque che Albon non possa stare sereno, nel termine letterale della parola. Ne sa qualcosa Gasly, che ha vissuto mezzo campionato in Red Bull, soffrendo all'ombra di mVerstappen, prima di essere rispedito in Toro Rosso. Con la rigenerata scuderia faentina, sempre più vicina in termini di prestazioni alla scuderia di Milton Keynes, sono riemerse le doti del pilota di Rouen, che ha portato per la seconda volta nella 2019 il team italiano a podio. Tornando al thailandese di Londra, la sua stagione sarà simile a quella del francese dodici mesi prima. Vivrà sulla lama, ma in una situazione psicologicamente molto diversa da quella vissuta da fine agosto 2019 fino alla fine del campionato, visto che in quel momen-



to Albon non aveva nulla da perdere. Albon vestirà esattamente i panni di Gasly e dovrà avere la forza di stare sotto i riflettori senza soffrire per le extra attenzioni che il team dà al suo compagno e che in teoria potrebbero addirittura crescere nel 2020, data la totale investitura da parte della squadra e della Casa di Wako nei suoi confronti. Se Albon sarà in grado di confermarsi sui livelli espressi nella seconda parte dello scorso campionato, il suo sedile non dovrebbe correre pericoli. Non dimentichiamoci che l'anno scorso, in assenza del tamponamento di Hamilton, il secondo pilota di Christian Horner sarebbe finito sul gradino del podio in Brasile e avrebbe chiuso il mondiale del suo esordio al sesto posto. Niente male per un ragazzo annunciato poco prima dei test di Barcellona soprattutto perché non c'erano alternative, visto che Ticktum non aveva i requisiti per ottenere la Superlicenza e aveva deluso nella F3 Asian. Albon ha così strappato un contratto con la Renault per disputare la Formula E col team DAMS e si è calato nella STR 14 soltanto in occasione dei pre-season test in terra iberica, quando si è insabbiato cinquecento metri dopo essere uscito per la prima volta dalla corsia box suscitando l'ilarità generale. Il ventitreenne si è poi preso una bella rivincita su chi lo aveva deriso, disputando una gran stagione che gli ha garantito un posto da titolare in un team di prima fascia. Niente male, ma se Albon dovesse deludere, potrebbe innescarsi un meccanismo che riporterebbe Gasly in lizza per un posto in Red Bull e aprirebbe le porte per un rapido scatto in avanti nella carriera di Yuri Vips, che l'anno prossimo correrà in Superformula in Giappone e avrà a disposizione la chance che ha bruciato Ticktum dodici mesi prima.





Attenzione a cosa accadrà in Ferrari!

Se le dinamiche in Red Bull sono sostanzialmente collaudate, è molto più complesso prevedere le dinamiche in Ferrari per quel che concerne il pilota che affiancherà Leclerc nel 2021. Mattia Binotto ha detto lo scorso dicembre che in cima alle opzioni rimane comunque Vettel, anche perché il tedesco si appresta ad affrontare la sua quinta stagione con la Rossa. Ma per il pilota tedesco sarebbe ingestibile una presenza in Ferrari all'ombra di Leclerc. Nel 2020 Vettel ha poco da perdere e dovrà tirare fuori le unghie per evitare che si ripeta uno scenario simile alla passata stagione: saranno decisivi per il tedesco i primi quattro-cinque gran premi della stagione. E dovessero sorgere dei problemi con il pilota di Heppenheim, Giovinazzi sarebbe pronto a prendere il suo posto anche a stagione in corso. Se non ci sarà un Vettel-bis, i nomi sulla lista della squadra del Cavallino sono quelli ripetutamente circolati, ovvero Ricciardo, lo stesso Giovinazzi se farà bene nel 2020 e anche Sainz. Ma la Casa di Maranello si è certamente riservata altre opzioni. Da scartare è invece l'ipotesi di vedere un esordio nella massima serie di Mick Schumacher nel 2021 direttamente con la Scuderia Ferrari, visto che al momento il suo esordiò è stato designato attraverso un scuderia che potrebbe essere l'Alfa romeo o la Haas, da troppo tempo immobile in tema piloti nonostante una rinnovamento appare ai più una priorità. L'uomo del futuro della Renault è chiaramente Ocon, con il quale potrebbe nascere un dualismo con Ricciardo, anche se non sui livelli di quanto visto in Force India con Perez. L'uscita di Ricciardo lascerebbe spazio a uno dei tanti rampolli delle junior team Renault, dove Lundgaard potrebbe essere l'uomo del futuro e Aitken rappresenta, Zhou permettendo, la soluzione più prossima data la prematura scomparsa del ragazzo sulla quale la Casa francese puntava di più, ovvero Anthoine Hubert.

QUALCOSA DOVRA SUCCEDERE!

Sopra, Bottas e Vettel, in questo momento occupanti abitacoli teoricamente e in prospettiva liberabili, rispettivamente in Mercedes e in Ferrari, alla fine della prossima stagione... Nell'altra pagina, il blindatissimo Leclerc in Ferrari davanti al supercampione Hamilton.



Bottas deve difendere il suo posto in Mercedes

Estremamente chiara è invece la posizione di Bottas. Il finlandese dovrà giocarsi al meglio le sue carte al fianco di Hamilton se vorrà rimanere in Mercedes.
E non è detto che nel suo nuovo contratto che lascia all'inglese ampio spazio nella scelta del pilota che lo affianca. Se così fosse, Bottas dormirebbe sonni tranquilli, ma dovrebbe mettere da parte i suoi sogni di gloria. Intanto, il 14 febbraio a Silverstone ci sarà il consueto primo contatto della nuova Mercedes con il suolo del Northamptonshire dove, a porte chiuse Hamilton e Bottas riprenderanno il volante dopo 75 giornate di pausa e a un mese di distanza dall'apertura del nuovo mondiale, nel quale ha il chiaro obiettivo di acchiappare finalmente il compagno di squadra inglese ed tenersi lontano il fantasma di Russell, la cui promozione potrebbe riportare il pilota di Nastola in Williams. ●



Ricciardo uomo mercato

ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ IN OTTICA 2021, DANIEL PUÒ DIVENTARE UN OGGETTO PREGIATO. ECCO COSA PUÒ SUCCEDERE

di Massimo Costa

In Formula Uno si fa presto a dimenticarsi di chi fino al giorno prima era stato protagonista assoluto del Mondiale. Una stagione storta in un team non competitivo ed ecco che sei subito battezzato come un pilota al tramonto.
Arrivano critiche, sorrisetti beffardi, sentenze. Daniel Ricciardo nel corso del 2019 è stato "abbandonato" da gran parte dei media e dell'opinione pubblica che soltanto fino a pochi mesi prima lo aveva eletto come un futuro campione del mondo, come il pilota più simpatico e divertente presente nel paddock, ruolo rapidamente assegnato a Lando Norris. Ricciardo ha vissuto una stagione complicata per via di una Renault che spesso faticava a raggiungere la zona punti. L'australiano, mai domo, abituato a battersi per la vittoria si è trovato in una situazione alla Fernando Alonso. Ha commesso errori, esagerato, non certo perché bollito come qualcuno lasciava intendere, ma semplicemente perché voleva emergere nonostante una vettura non all'altezza delle aspettative. Il suo miglior risultato è stato un quarto posto a Monza, poi tre seste posizioni a Montreal, Austin e San Paolo e altri piazzamenti poco significativi che lo hanno portato a raggiungere il nono posto finale nel campionato. Una miseria considerando che nel 2014 e 2016 si è piazzato terzo. Ricciardo però, gode sempre della massima stima da parte dei team principal della F1. E si guarda a lui, oggi 30enne, come uomo del futuro. Con Max Verstappen bloccato dalla Red Bull fino al 2023, con Charles Leclerc legato alla Ferrari fino al termine della stagione 2024, con Lewis Hamilton e Sebastian Vettel certo non più giovanissimi, chi può essere il vero uomo mercato per il campionato 2021 e oltre? Ecco che spunta il nome di Ricciardo. Cerchiamo di capire quel che potrebbe accadere alla luce degli accordi prolungati dei giovani Verstappen e Leclerc. Il primo punto interrogativo coinvolge Hamilton. Anche se appare quasi certo che l'inglese verrà confermato dalla Mercedes (anche per questo motivo Verstappen ha rigiocato la carta Red Bull), rimane pur sempre l'incognita di una possibile quanto clamorosa decisione di trasferirsi alla Ferrari alla conclusione del 2020. Però, Hamilton a Maranello verrebbe per vincere, non certo per far da spalla a Leclerc.
Perché diciamo questo? Perché il prolungamento del contratto del monegasco è un chiaro segnale che la Ferrari punta tutto su di lui per il futuro, conferma arrivata anche nei giorni scorsi con l'ingresso nella FDA del fratellino Arthur, che certo non ha brillato nella F4 tede-



ANCORA UN ANNO CON RENAULT
Per il secondo anno consecutivo Daniel Riccardo, 30 anni, correrà il Mondiale di F.1 con la Renault. Ma per il futuro...

sca 2019. Quindi, a conti fatti, la presenza di Hamilton di fatto diventerebbe un peso inutile sulle spalle di Charles. Hamilton potrebbe quindi chiudere la sua carriera fenomenale alla Mercedes così come Vettel alla Ferrari. Il futuro del tedesco, però, verrà deciso dopo le prime gare di questo campionato. Se dimostrerà di essere il Sebastian visto fino al 2017, rimarrà, in caso contrario si penserà a una alternativa di qualità da affiancare a Leclerc. Ed ecco che entra in gioco Ricciardo.

Un altro anno disgraziato in Renault, lo porterebbe a prendere decisioni drastiche e lasciare il team di Cyril Abiteboul. Il suo talento è rimasto intatto come la sua voglia di lottare per il vertice. Ricciardo potrebbe quindi essere l'uomo giusto per affiancare Leclerc formando una coppia di tutto rispetto dal 2021 in avanti, ma diverrebbe appetibile anche per la Mercedes. Toto Wolff guarda con attenzione alla crescita di George Russell mentre Esteban Ocon lo ha "perso" lasciandolo alla Renault.

La Mercedes ha forte necessità di trovare un leader quando Hamilton deciderà di abbandonare la F1. Quando non si sa, ma è chiaro che non sarà Valtteri Bottas la futura punta di Wolff. Nel 2021, al fianco di Lewis dovrebbe quindi venire inserito il suo successore: o Russell o Ricciardo. L'australiano era già stato in trattativa con Toto Wolff, ma non se ne era fatto niente anche per motivi economici. Lo stesso per la Ferrari. Daniel infatti, la scorsa estate aveva deciso che doveva "scappare" dalla Red Bull non sentendosi più tutelato, con tutte le attenzioni rivolte a Max Verstappen. Si era offerto a Maurizio Arrivabene e Toto Wolff, aveva intavolato trattative con la McLaren e con la Renault. Ma il suo obiettivo era quello di finire a Maranello o Brackley, speranze svanite piuttosto in fretta. Alla fine ha accettato la proposta di Abiteboul e anche se è stato soddisfatto nella parte economica con un compenso di ben 20 milioni di euro, il terzo tra i piloti di F1, dietro soltanto ad Hamilton (42 milioni) e Vettel (35 milioni), i risultati sono stati scarsi. In Renault sono cambiati progettisti ed aerodinamici, appare chiaro che il 2020 sarà un anno decisivo non solo per Ricciardo, ma anche per il costruttore francese che non potrà continuare a investire centinaia di milioni per recitare un ruolo di comparsa.

Se dovesse andare ancora male, ecco che Daniel si metterà sicuramente sul mercato, in caso contrario potrebbe anche decidere di rimanere per tentare di sfidare con la monoposto francese i soliti tre top team. ●



di Paolo Filisetti



Target progettuali

ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI SONO LE LINEE DI SVILUPPO ADOTTATE DALLA FERRARI IN FORMULA UNO PER RIUSCIRE A SFIDARE IN TEMINI DI COMPETITIVITÀ LA REGINA ASSOLUTA, LA MERCEDES

La fase di costruzione della nuova monoposto, a tre settimane dalla presentazione, (sigla di progetto 671), è entrata nel vivo dopo aver superato da poco più di una settimana i crash test obbligatori presso il centro di omologazione CSI di Bollate. Se le linee generali erano state svelate già a dicembre, basate essenzialmente su un tangibile incremento del carico aerodinamico generato dal corpo vettura, rispetto alla SF90, di cui è stata data ampia anticipazione sulle pagine del primo numero dell'anno di AS, man mano diventano sempre più nitidi i dettagli della rossa 2020. Uno dei "comparti" maggiormente sottoposti ad un'accurata ridefinizione è rappresentato dalle sospensioni. Si tratta, in effetti, di un rinnovamento resosi necessario, o per meglio dire, inevitabile, dopo aver mantenuto per tre stagioni consecutive lo stesso schema senza alcuna significativa evoluzione. Non ci pare fuori luogo, infatti sottolineare che questo fattore abbia contribuito a rendere difficile la gestione dei pneumatici, tanto quanto la scarsa deportanza prodotta dal corpo vettura della SF90 nel 2019. L'adozione di un terzo elemento a gestione idraulica rappresenta dunque il fulcro intorno a cui è stata riprogettata non solo la sospensione anteriore, richiedendo peraltro un disegno del pozzetto anteriore radicalmente diverso rispetto alle monoposto degli ultimi tre anni. In parallelo anche quella posteriore sarà dotata di un inerter (smorzatore inerziale) idraulico. La riprogettazione delle sospensioni, ne ha inoltre implicato un cambio piuttosto evidente delle geometrie all'avantreno e al retrotreno. Nel primo caso, alcune indiscrezioni riguardano la possibile adozione di un bracket ben più accentuato, rispetto a quello già adottato lo scorso anno, (presente ma celato dai cestelli freno). In pratica, si avrebbe un'estensio-



LA SOSPENSIONE ANTERIORE SF90

NEL DISEGNO, SI NOTA IL DETTAGLIO DEL TERZO ELEMENTO MECCANICO INVARIATO NELLE ULTIME DUE STAGIONI (FRECCIA BLU). AL SUO POSTO SARÀ INTEGRATO UN AMMORTIZZATORE AD AZIONAMENTO IDRAULICO. LA DIVERSA CONFORMAZIONE DI QUESTO ELEMENTO, COMPORTERÀ UN DIVERSO POZZETTO NEL TELAIO.

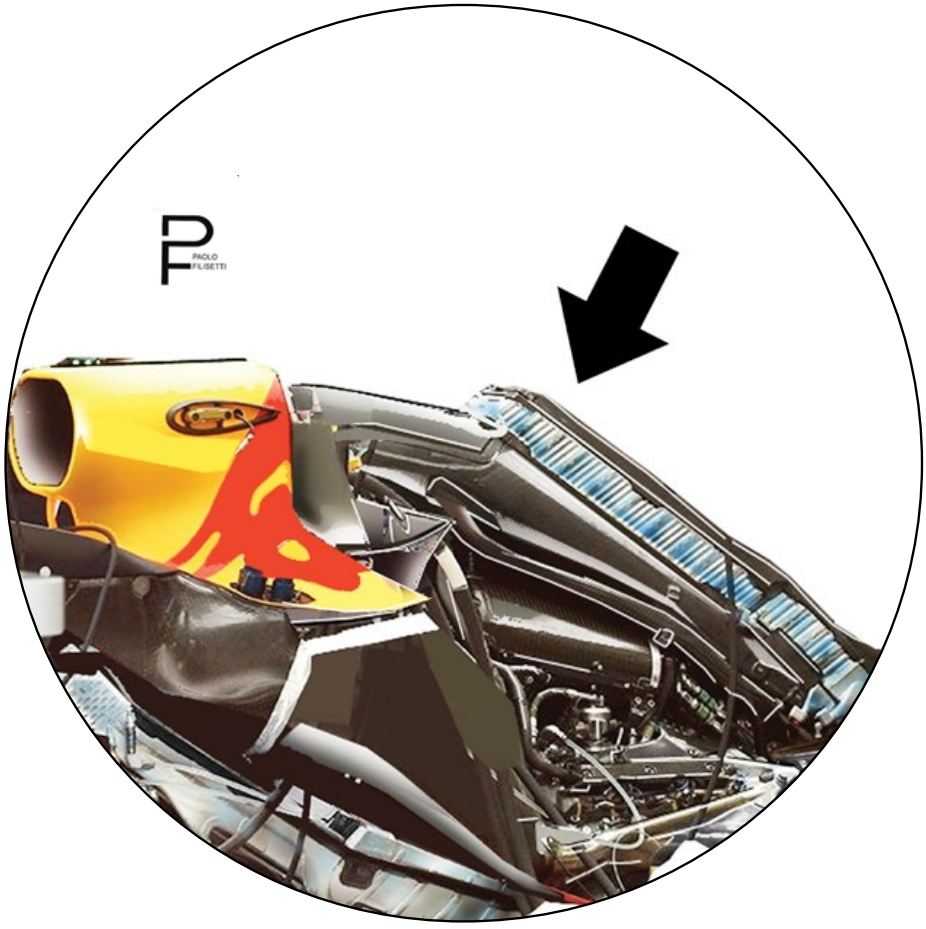
ne del portamozzo verso l'alto più pronunciata, già adottata da molte monoposto e di chiara ispirazione Mercedes. Da non escludere anche il disassamento del puntone push rod, con l'adozione di un pivot, anch'esso di scuola Mercedes e largamente usato da più team nel 2019. Questa modifica a favore del mantenimento del grip ideale, riducendo gli scivolamenti laterali dei pneumatici, in tutto l'arco di curva. Queste modifiche, ma soprattutto la prima, vanno nella direzione di un riposizionamento del centro di rollio dell'avantreno. In termini semplici, si può dire che comportino anzi, permettano, una più efficace gestione del rollio e dell'angolo di imbardata della vettura, vale a dire maggiore stabilità nei curvoni veloci, precisione e rapidità nei cambi di direzione stretti. La variazione dell'angolo di imbardata, infatti, è legata all' ottenimento di una reattività dela vattura ai cambi di direzione più o meno elevata. Per quanto riguarda invece la sospensione posteriore, questa sarà caratterizzata da nuovi attacchi alla scatola del cambio in fibra di carbonio. Quest'ultimo, soprattutto per le modifiche richieste dall'alloggiamento degli elementi della sospensione tra cui l'inerter, avrà un disegno più compatto rispetto alla versione adottata nel 2019, risultando più corto di circa 3 cm rispetto alla versione precedente. Questa modifica, si potrebbe tradurre in un equivalente riduzione dell'interasse (passo), a favore della maneggevolezza nei tratti guidati, ma non è per nulla scontato ciò accada. Pare infatti che questo possa essere ridotto ma di una misura ancor più marginale rispetto all'accorciamento del cambio. Tutte le modifiche sinora elencate, seguono un profondo affinamento della dinamica del veicolo, con l'obiettivo primario di un più efficace sfruttamento degli pneumatici. Le simu-

NELLA POWER UNIT FERRARI, POSSIBILE NUOVO PACKAGING NELLA PARTE SUPERIORE

INDICATA DALLA FRECCIA ROSSA LA COLLOCAZIONE DEL RADIATORE DELL'ERS, CHE NELLA NUOVA POWER UNIT SAREBBE ALLOGGIATO SOPRA L'AIR BOX, LIBERANDO SPAZIO NELLE FIANCATE.

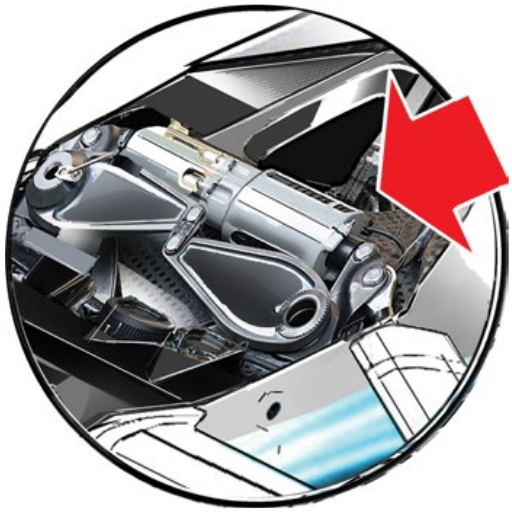


lazioni sono state svolte, sul "ragno", ovvero sul vecchio simulatore che sarà sostituito da un nuovo impianto a partire da Marzo. Gli sviluppi che saranno introdotti nelle prime gare, sono dunque anch'essi frutto dei test, attualmente in svolgimento con il vecchio hardware, mentre solo quelli previsti verso l'estate potranno beneficare dello stato dell'arte tecnologico. Se il nuovo impianto, indubbiamente più moderno a livello di attuatori che simulano le accelerazioni laterali e longitudinali della monoposto e soprattutto a livello di software e potenza di calcolo, potrà costituire un asset importante negli sviluppi, e nella progettazione della vettura 2021, sarebbe errato considerare l'attuale, inaffidabile. Nel 2019, infatti, non vi sono mai stati problemi di correlazione tra i dati in galleria del vento, le simulazioni, e la pista. Se ciò fosse accaduto, infatti, l'ampio sviluppo introdotto a Singapore, non avrebbe potuto essere realizzato, e soprattutto non avrebbe generato i benefici tangibili, riscontrati dalla sua introduzione. Anche per quanto riguarda la power unit, a dicembre sono state già anticipate le differenze principali rispetto alla 064. Come noto, saranno concentrate nella sua parte alta. Man mano, indiscrezioni sempre più precise, mettono in risalto che Non si tratterà solo di modifiche esclusivamente interne alle testate, ma riguarderanno anche un diverso layout dell'airscope e dei condotti che dal compressore portano al/ai "plenum di aspirazione" (cassoncino/i), previo raffreddamento del flusso d'aria. Una possibile revisione del "packaging" della









TERZO ELEMENTO MECCANICO IN CHIAVE MERCEDES

NEL DISEGNO, IL DETTAGLIO INGRANDITO NEL CIRCOLO, MOSTRA IL TERZO ELEMENTO MECCANICO MONTATO SU ENTRAMBE LE W10 A SOCHI. SI NOTA NELLA PARTE SUPERIORE LA FERITOIA ATTRAVERSO CUI SI VEDONO LE MOLLE A TAZZA (BELLEVILLE). IN PRATICA UNA STRADA OPPOSTA RISPETTO ALLA "GESTIONE IDRAULICA", IMBOCCATA DALLA FERRARI.IN TAL SENSO, COLPISCE L'ANALOGIA DELLO SCHEMA ANTERIORE RED BULL, APPARENTEMENTE SEMPLICE, MA DOTATO DI UNO SMORZATORE INERZIALE" TRASVERSALE (DETTAGLIO NELL'OVALE). NEL TONDO È INVECE INDICATA LA CANALIZZAZIONE SDOPPIATA DELLA S- DUCT, UNA CONFIGURAZIONE GIÀ PRESENTE SULLA FERRARI, NELLE ULTIME STAGIONI.

parte alta del motore endotermico prevede, infatti, un diverso alloggiamento del radiatore per il raffreddamento dell' ERS, rispetto al 2019. Questo, infatti, sarebbe posizionato, sopra l'airbox, longitudinalmente, quindi alimentato direttamente dal flusso passante nella sezione superiore del condotto. Senza timori di smentita, si può dire che replicherebbe la configurazione adottata dalla Honda. In questo modo si libererebbe spazio nelle fiancate che potranno beneficiare di un volume ridotto, subito a valle del restringimento dietro i radiatori, doveE è molto probabile, si possa assistere and una convergenza di linee delle monoposto, tra Mercedes Red Bull e Ferrari. L'integrazione della power unit al telaio della nuova monoposto è stata quindi profondamente modificata, ottenendo anche un'accurata razionalizzazione dell'installazione di tutte le componenti accessorie. Si tratta di cambiamenti, ovviamente non visibili, o quantomeno non appariscenti frutto di attenta analisi. I benefici, conseguenti, non sono solo a livello di performance, infatti, hanno un tangibile impatto positivo anche a livello di affidabilità di quelle componenti, sottoposte ad elevati stress termici e vibrazioni. Anche l'aerodinamica, tra l'altro è interessata, non solo per la quasi certa adozione di terminali sdoppiati della valvola waste gate, per incrementare il soffiaggio, sotto il profilo dell'ala posteriore. In tal senso, la scrittura di software di gestione del motore che garantisca un efficentamento di questa soluzione,(entro i limiti dl regolamento), pare di rilevanza strategica..



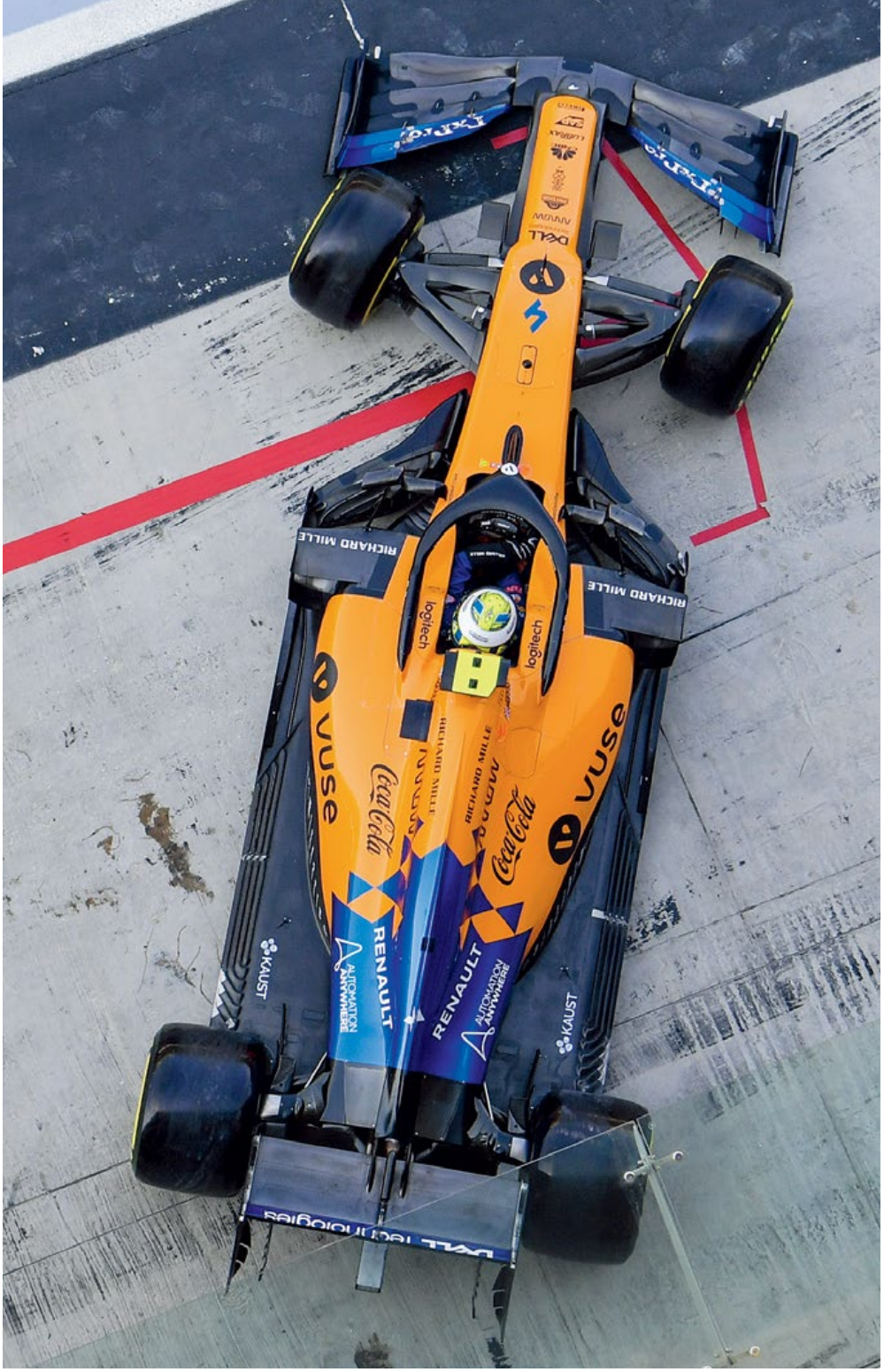
LANDO 11° NEL 2019
Alla sua prima stagione in F.1 con la McLaren Lando Norris ha chiuso il Mondiale 2019 all'undicesimo posto

Norris che sorpresa!

ROOKIE DELL'ANNO NELLA PASSATA STAGIONE, LANDO SI È POSTO SOTTO AI RIFLETTORI. E ANCHE COME ATTORE HA MOSTRATO DOTI INSOSPETTABILI

di Massimo Costa

Lando Norris è arrivato in F1 circondato da un forte scetticismo. Nonostante i campionati vinti nella F.3 europea (2017), nella Eurocup Renault (2016), nella F.4 britannica (2015) e il titolo di vice campione F2 del 2018, il ragazzo inglese pagava il fatto di essere una sorta di Lance Stroll, ovvero un pilota proveniente da una famiglia molto ricca e che aveva deciso di investire su di lui un budget infinito. Norris si era fatto la nomea del pilota che era costantemente in pista con qualsiasi tipo di monoposto. Un allenamento continuo, in qualsiasi mese dell'anno, fin da quando ha lasciato il karting, dove aveva dominato vincendo il mondiale Junior nel 2013 e il mondiale KF nel 2014. Quando correva in F.3, lo si poteva trovare nei circuiti meno frequentati, per esempio Portimao, dove si allenava con una vecchia GP2 tanto che quando ha debuttato in F2, aveva già praticamente svolto una stagione con quella tipologia di vettura a suon di test. Si può capire come il confronto con chi non poteva allenarsi con così tanta frequenza, diveniva impari. Inoltre, entrato nel management di Zak Brown, team principal McLaren, Norris ha iniziato a girare con vetture di F.1 del team di Woking e anche in questo caso il ragazzo è stato preparato come meglio non si poteva. Insomma, uno Stroll in fotocopia. Tutti i nodi prima o poi vengono al pettine e quando entri nel Mondiale F.1 non ci sono più favoritismi e test che possano contare. Lando però, è un ragazzo che benché abbia sfruttato tutte le opportunità messegli a disposizione, ha anche talento. E tanto. Qualcosa si era intuito nei test giovani della F.1 svolti nel 2017 e 2018 con la



McLaren, finché non è partito il campionato 2019. Norris si è subito messo in luce girando con tempi vicini al compagno di squadra Carlos Sainz, qualche volta battendolo. Nelle prime due qualifiche, Melbourne e Sakhir, si è subito ritrovato nel Q3, centrata altre quattordici volte mentre in zona punti ha concluso in undici occasioni. Insomma, Norris ha "spaccato" mettendo a frutto tutti i chilometri percorsi nella sua carriera e mostrando una adattabilità interessante per essere un rookie. Ma al di là dell'aspetto puramente sportivo, Norris è entrato piano piano nel cuore degli appassionati per la sua leggerezza con cui affronta la sua nuova avventura in F.1. Lando si è rivelato un vero guascone e al fianco di Sainz ha formato una coppia di "comici" di grande impatto, sapientemente utilizzata attraverso i social dal team McLaren. Che ad ogni Gran Premio si inventava gag divertentissime, paragonabili, se non superiori, a quelle della Red Bull. È stata una vera sorpresa perché la McLaren è sempre stato un team ritenuto molto serio soprattutto nell'epoca Ron Dennis, quando anche solo sorridere era vietatissimo. Certo, avere due piloti così simpatici, ha aiutato molto gli addetti stampa della squadra, tra l'altro reduci dalle batoste Honda e dalle tensioni continue provocate da Fernando Alonso, che le gag se le faceva da solo, ma sempre con lo scopo di umiliare il costruttore giapponese. Ora è tutto un altro andare, ci si diverte senza secondi fini. Una degli ultimi sketch, chiamiamolo così, è stato girato dallo stesso Lando nella sede della McLaren, in cui da provetto attore fingeva di aggirarsi inconsapevole nei vari uffici del team finché non ha scoperto il giorno della presentazione della MCL35. La McLaren a sua volta ha lanciato in rete un "pannello" con i cosiddetti leading actors quali Antonio Banderas, Leonardo Di Caprio eccetera indicandone i migliori film interpretati. Poi, tra questi, Lando Norris, film MCL35 announcement. Nel paddock, Norris si trova a meraviglia con Alexander Albon e George Russell, spesso scherzano assieme, montano anche filmini presi dai camera car per prendersi in giro l'un con l'altro. Bello anche il rapporto con il suo ingegnere di pista Jarvis, che ha lasciato la McLaren a fine anno. Via radio, al termine dell'ultimo GP stagionale ad Abu Dhabi, nel giro rientro ai box, i due si sono commossi e Lando aveva messo nel retro del suo casco il volto di colui che per tutto l'anno lo ha diretto dai box. Norris è stato così affiancato a Daniel Ricciardo in quanto a simpatia, a giocosità, per la voglia di sdrammatizzare un ambiente che si prende troppo spesso sul serio. E dunque, dobbiamo ammirare questi ragazzi che pur essendo professionali al cento per cento, non disdegnano di scherzare tra di loro e brave sono le squadre nel cercare anche di comunicarlo attraverso i social. McLaren e Red Bull, come detto, le più attive in questo senso, poi la Mercedes e via via tutte le altre. Ultime in questa particolare graduatoria, certamente la Ferrari, dove il sense of humor non è mai brillato, e la Racing Point, dove Lance Stroll non pare essere tra i più allegri dello schieramento.... ●

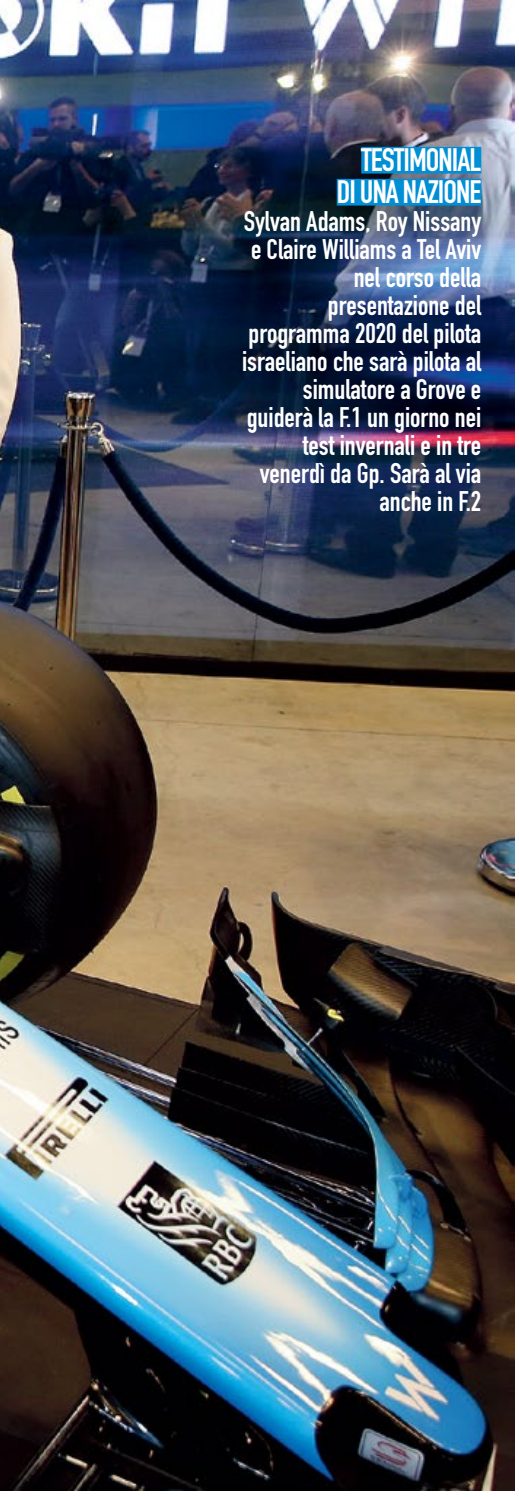


Nissany bandiera di Israele in F.1

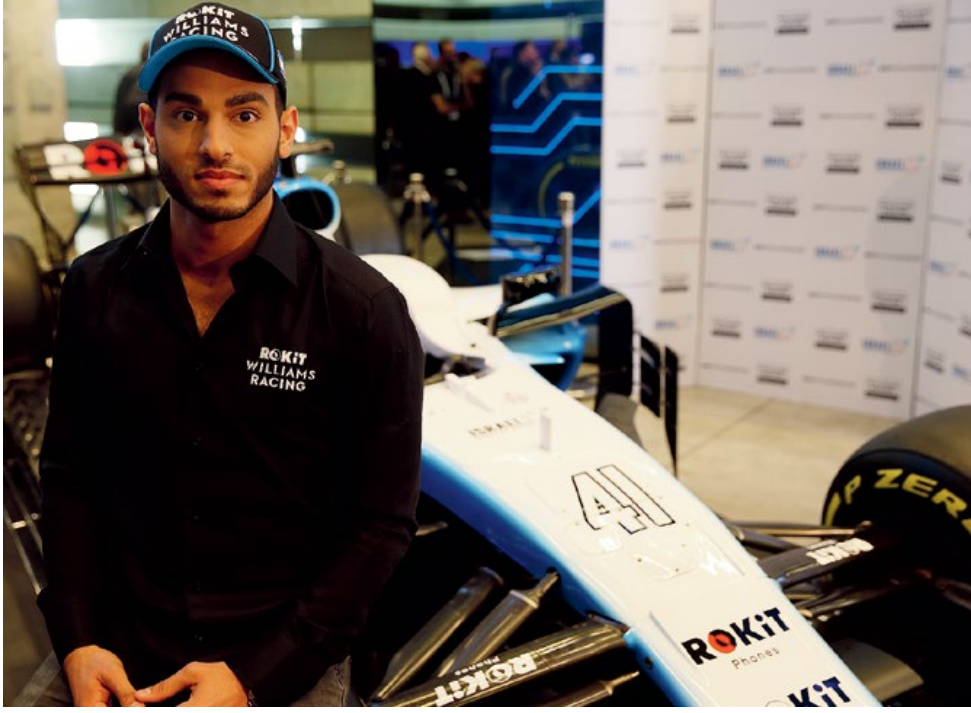
SULLA SPINTA DI UN INTERO PAESE ROY DIVENTA NUOVO COLLAUDATORE WILLIAMS E TITOLARE IN F.2. E RACCONTA: «IL CIRCUS NON È UN SOGNO MA IL MIO OBIETTIVO»

di Fulvio Solms

Tel Aviv - Non ci sono voluti neanche troppi anni perché Israele riuscisse a piantare la bandiera in Formula Uno e più generalmente nel motorsport, considerato che fino al 2005 le corse in questo Paese erano vietate, e che il primo circuito omologato FIA (ad Hatzerim nel deserto del Neghev) è stato inaugurato un anno e mezzo fa. La mano che compie il metaforico ma memorabile gesto è quella di Roy Nissany, 25 anni di cui l'ultimo speso per sanare una frattura del polso rimediata in mountain-bike. Roy riesce laddove un ristretto manipolo di predecessori - i piloti Bar Baruch, Yarin Stern, Alon Day, Aric Lapter - ha fallito, pur non avendo meno passione nei tentativi. Un percorso a ostacoli raccontato proprio da Autosprint quattro anni fa. Cos'ha in più Roy Nissany rispetto a loro? Forse talento, forse capacità di impegnarsi, forse una resilienza che gli consente di superare le difficoltà, forse fortuna, certamente i contatti giusti per farsi apprezzare dalla Williams che lo avrà come collaudatore e che - precedente curioso - nel 1977 introdusse in F.1 il primo marchio arabo saudita, Saudi, in cui figurava la partecipazione della famiglia Bin Laden. Dietro Roy c'è poi un padre appassionato - Chanoch Nissany, unico israeliano ad aver guidato una Formula Uno: test con la Jordan nel 2004 e pochi giri con la Minardi al venerdì del GP Ungheria 2005 - e a far buon peso anche un generoso businessman israeliano-canadese, Sylvan Adams. È l'uomo che ha portato qui il Giro d'Italia nel 2018, che ha varato la prima squadra nazionale pro' di ciclismo e che farà giungere in Terra Santa il Tour de France, probabilmente nel 2022. Dunque Adams, fichissimo giovane di 61 anni fissato con il ciclismo, si è finalmente innamorato dei motori e con sé trascina un'intera Nazione, sempre più convinta che lo sport sia il veicolo ideale per trasmettere messaggi di pace al mondo. Oltre che come collaudatore al simulatore, Nissany guiderà per un gior-



TESTIMONIAL DI UNA NAZIONE
Sylvan Adams, Roy Nissany e Claire Williams a Tel Aviv nel corso della presentazione del programma 2020 del pilota israeliano che sarà pilota al simulatore a Grove e guiderà la F.1 un giorno nei test invernali e in tre venerdì da Gp. Sarà al via anche in F.2



no nei test invernali e in tre prove libere del venerdì mattina (Canada, Francia e un terzo GP da definire), week end in cui sulla Williams comparirà il logo Israel Start-Up. Correrà anche nel campionato di Formula 2.

«Dovrò sfruttare l'esperienza di F.1 per portare più qualità nella mia guida in Formula 2, e viceversa fare più punti possibile nel campionato per ottenere la superlicenza», ed essere titolare in Formula 1 nel 2021, obiettivo più che possibile se hai talento e un grande finanziatore, e se la squadra che ti accoglie è in chiare difficoltà economiche e tecniche. Alla presentazione, avvenuta nell'iconico Shimon Peres Center for Peace and Innovation affacciato sulla sponda più orientale del Mediterraneo, con Claire Williams è intervenuto Nehemia Peres, figlio dell'ex presidente d'Israele Shimon, Premio Nobel per la Pace. Più che un percorso di crescita ciò che viene proposto a Roy Nissany sembra una missione, e lui non si nega: *«La Formula 1 non è il mio sogno, è il mio obiettivo* - ha spiegato Roy fissando negli occhi l'interlocutore - *cui sto dedicando la mia vita. Per esempio: dopo uno stop tanto lungo, tornare su una monoposto nei test post-season di Formula 2 ad Abu Dhabi* (con la Trident, ndr) *non è stato poi così difficile perché mi ero allenato duramente, tutti i giorni, per essere subito al cento per cento. E sono soddisfatto di come sia andata»*. Nissany junior, come molti piloti desiderosi di formarsi, ha un legame forte con l'Italia: ha corso a lungo con i kart Alonso del Team Maranello, ha frequentato Formula Medicine a Viareggio e sogna di stabilire la sua base a Firenze, o lì nei pressi. Il superfinanziatore Adams vede in lui grandi qualità: *«E' un ragazzo maturo, molto intelligente, con un grande talento e bravo al simulatore. E' un vincente»*. Finirà, il magnate israeliano, per comprarsi l'intera Williams così come Lawrence Stroll fece con la Force India? Un lungo silenzio accompagnato da un imbarazzato sorriso ha introdotto la risposta: *«Sono felice che la Williams abbia fiducia in Roy e io ho fiducia in questa squadra. Un team di F.1 non è una cosa per me, oggi sono felice di far parte della famiglia Williams»*. Voleva essere una smentita e non lo è sembrata. ●





What is Loeb?

L'EXTRATERRESTRE 9 VOLTE IRIDATO WRC COME NON L'AVETE MAI VISTO NÉ SENTITO: A CUORE APERTO E PRONTO A PARLARE DI TUTTA LA CARRIERA. DAL PRESENTE HYUNDAI FINO AL FUTURO...

di Mario Donnini

Gli extraterrestri esistono. Il più palpabile corre nel mondiale rally, agli ordini di Andrea Adamo. Si chiama Sebastien Loeb, è alsaziano ed è nato nel 1974. Unico nell'universo, vanta nove titoli iridati Fia consecutivi, conquistati nel mondiale rally, dal 2004 al 2012 col team ufficiale Citroën Total. Con 79 vittorie mondiali assolute ha piantato una sorta di seconda bandiera sulla luna, di fatto inestirpabile. Detiene il record di vittorie in una stagione (11 nel 2008) e il primato di vittorie consecutive stagionali (6 nel 2005), più quello di vittorie al "Monte" (7 volte). Ha il record di vittorie sull'asfalto (32) e sulla terra (41). Sull'asfalto ha il primato di 18 rally vinti consecutivamente dal 2005 al 2010 e al Tour de Corse del 2005 riesce ad aggiudicarsi tutte le 12 prove speciali in programma. Questo è tanto, infinitamente tanto, ma non tutto. Perché c'è dell'altro e neanche poco. Ha poi vinto al Pikes Peak su Peugeot nel 2013, con tanto di primato assoluto, dopo aver sfiorato il successo alla 24 Ore di Le Mans 2005 e 2006 nonché alla Dakar, divenendo race winner in Gt Fia, mondiale Turismo e rallycross.
Alcuni lo chiamano ET, eppure a parlarci è umanamente affascinante quanto loquace e analitico, oltre che intellettualmente onesto e per niente tirchio di logica, opinioni e ragionamenti.
Insomma, poterci interagire senza limiti di tempo e spazio è gran privilegio, perché, oltre che un Cuore da Corsa, Sebastian Loeb è pronto ancora una volta a sfoggiare un cervello tremendamente racing, in grado di raccontare una carriera ineguaglibile e di svelare retroscena e puntalizzare aspetti a oggi ancora non del tutto chiariti.
Prendetela come una prova speciale da privilegiati, questa. In abitacolo con l'alsaziano gustando risposte e bauttute quasi fossero traversoni e accelerate brucianti, all'interno di una classe che non finisce di stupire. Da campionissimo o da affabulatore, poco cambia. Loeb resta uno che tiene giù.



- Nove titoli mondiali Wrc. Siamo a livelli stellari, da uomo e pilota d'un altro pianeta. Ti senti forse una specie di Giacomo Agostini dei rally, ovvero una leggenda ancestralmente quasi inarrivabile e pressoché aliena?

«No, mi sento su una dimensione molto normale, semplice, direi. Nessun superman, se è questo che intendi. Pensando alla mia carriera, vivo serenamente la bella sensazione di uno che ha fatto bene il suo lavoro, che aveva degli obbiettivi iniziali e li ha colti tutti, godendo l'opportunità di guidare per importanti Case ufficiali. Il primo titolo mondiale rally fu per me un grande traguardo e poi ho continuato, così è arrivato il resto. Con impegno, dando tutto me stesso, ma anche in totale naturalezza. Sono felice e ce l'ho fatta. Sono un pilota e un uomo felice, non un supereroe».

CONSONANZA ASSAI FECONDA
Sopra, il boss Hyundai Andrea Adamo e Sebastien Loeb si sorridono, a testimonianza del bellissimo rapporto che li contraddistingue



> ***NON MI SENTO SUPERMAN. SONO SOLO UN PILOTA REALIZZATO E UN UOMO FELICE. SEMPLICE, NO?***

- Muoversi con atteggiamento selettivo e classificatorio all'interno del tuo palmarés non sarebbe neanche giusto né legittimo. Eppure avverti che ci sia una vittoria ancora più speciale, rispetto alle altre?

«Il mondiale rally più importante di tutti innegabilmente è stato il primo, quando ho percepito di aver centrato il bersaglio principale della mia carriera. Il più divertente, invece, è stato senza dubbio alcuno il mondiale vinto nel 2010, ossia il settimo sigillo, perché l'ho conquistato vincendo il Rally di Francia proprio a casa mia, in Alsazia, davanti ai miei amici, aggiudicandomi la corsa e, allo stesso tempo, anche il campionato».

- Nel mondiale rally vanti una militanza praticamente inarrivabile e ultraventennale. Qual è stata l'annata più fortunata e quella, invece più caratterizzata dalla malasorte?

«La più fortunata è stata l'annata 2006 e sembra paradossale. Perché il 26 settembre di quell'anno cado in mountain bike fratturandomi l'omero del braccio destro, a quattro gare dal termine del mondiale, con 35 punti di vantaggio su Grönholm. Così salto le ultime quattro gare, ma la notte del 29 ottobre conquisto il terzo titolo di campione del mondo, rimanendo a casa, perché Grönholm è solo quinto in Australia. Penso d'essere stato l'unico pilota nella storia del motorsport confermatosi iridato mentre stava dormendo (ride, ndr). Quanto al mondiale meno fortunato, senz'altro l'edizione 2003, quando sono giunto secondo d'un soffio dietro al norvegese Petter Solberg, per un solo punto, al termine della gara in Gran Bretagna».

- Quando eri ragazzo chi era il tuo rallyman preferito?

«In realtà, da ragazzo non sapevo quasi niente di rally. Nella mia famiglia nessuno era interessato alle corse. Così i primi veri contatti e le iniziali esperienze che ho avuto a distanza col mondo dei rally sono avvenute... giocando alla PlayStation e immaginandomi d'essere Colin McRae».

- Qual è stato il cortocircuito che t'ha fatto nascere la passione per le corse?

«Istintivamente ho sempre avuto passione per la velocità. Che so, da bimbo in bici facevo cose stupide, tendevo a esagerare e mi piaceva un sacco giocare con le macchinine. E facevo di tutto per simulare curve stile MotoGp. Niente di serio, ma era bello. Poi, quando ho avuto la prima macchina, ho subito provato il gusto di guidare bene, andando forte. Sono segnali, indici di una propensione e di una passione. Il resto è arrivato su questa scia».

- Molti campioni confessano di aver sognato grazie ai film sulle corse. Tu con lo sport hai iniziato addirittura con la ginnastica... C'è stato per caso un racing movie che ti ha catturato, facendoti sterzare di netto verso il motorsport?

«In realtà non amo molto i film sulle competizioni. Le corse mi piacciono vere».

- Qual è stato il peggior errore della tua carriera?

«L'ho compiuto quando ero ancora giovane, nel 1998, quindi a 24 anni d'età, quando correvo con la Citroen Saxo Kit Car. In gara ho avuto un incidente e ho distrutto la macchina e poi nei test in vista del rally successivo ho picchiato di nuovo, demolendo un'altra macchina. Ma stavolta con l'aggravante che non ero neppure assicurato. Cioè, un danno immenso e con esso il rischio concreto di porre fine sul serio alla mia carriera e per sempre.















Poi per fortuna è arrivato uno sponsor che ha salvato la situazione, permettendomi di continuare. E ho vinto subito il rally seguente, superando il momento no!».

- Qual è il tuo rally preferito?

«Adoro i rally che prevedono varie superfici, perché sono più vari e guidando non annoiano, ma, sinceramente, non ne vedo uno migliore o sopra tutti gli altri. Se invece devo andare per sensazioni piacevoli, allora ti dico Montecarlo, per l'atmosfera, il fascino, la tradizione, l'ambiente e anche perché è la gara di casa del mio copilota di sempre, Daniel Elena».

- Tornando all'aritmetica dei record, il 36enne Sebastien Ogier, benché abbia annunciato d'essere all'ultima stagione iridata in Wrc, teoricamente potrebbe ancora raggiungere il tuo score iridato, visto che vanta 6 titoli mondiali a sua volta. Ecco, cosa pensi di questa situazione?

«Dico che da un punto di vista oggettivo è teoricamente possibile che Ogier un giorno mi raggiunga a quota nove titoli iridati. E comunque penso sia bene puntualizzare due cose. La prima: non è in ballo una sfida tra me e lui. Dico anzi che ciascuno ha vissuto i suoi momenti. Punto secondo, comunque vada, io sono riuscito a conseguire i miei nove titoli mondiali consecutivamente e per ora, a oggi, nessuno sembra in grado di poter fare altrettanto».

- Andiamo al di là della tua stellare dimensione di rallyman per abbracciare quella ecumenica di meraviglioso ambasciatore del motorsport, capace di vincere e convincere ovunque e con qualunque macchina da corsa. Dì la verità, stai forse ispirando la tua carriera a Michel Vaillant, il personaggio del fumetto franco-belga creato da Jean Graton? Oppure ti senti immerso nella cultura da corsa francese, che vuole il pilota versatile e pronto alle più disparate sfide ognitempo?

«Michel Vaillant sinceramente lo conosco poco. Sì, è vero, dal punto di vista dell'approccio agonistico i piloti francesi sono speciali ed eclettici, anche se penso sia bene operare una distinzione. È bello essere in grado di correre in tante discipline, ma la cosa davvero speciale e decisiva è riuscire a vincere negli scenari più diversi. Quello è il vero difficile».

- In effetti tu sei race winner praticamente in tutto ciò in cui ti sei cimentato, dai rally alle gare Gt, al mondiale Turismo fino alla Pikes Peak, senza escludere il rallycross e oltre…

«Vedi, vincere ovunque non è tanto un fatto di cultura ma di capacità. Aggiungo, parlando in generale, che se sei uno davvero bravo, ti sai adattare a tutte le situazioni e condizioni».

- Bene, allora parliamo di piste. Qual è il tuo circuito preferito? Un avviso: se dici Spa, non sei per niente originale.

«Tranquillo, non ti risponderò così. Perché non ho mai pensato di avere un circuito preferito. Secondo il mio approccio alla guida, non esiste neanche un tracciato prediletto. Certo, per carità, Spa Francor-

UNA CARRIERA INIMITABILE

Tutto Loeb, passo dopo passo: dai primi successi in Citroen, a sinistra è nel 2001 nel mondiale junior, alla consacrazione con la Casa francese in Wrc, quindi eccolo a Le Mans 2006 nell'equipe Pescarolo, sotto, poi in pista a Barcellona con la Red Bull in F.1, nonché in compagnia di Schumi, Alonso, in gara nel mondiale Turismo con Citroen e ora nel mondiale rally su Hyundai, sopra a sinistra





champs è un bellissimo circuito, niente da dire, ma la risposta giusta è: dipende. Perché ogni volta che sei nell'abitacolo, tutto cambia, le condizioni di guida sono mutevoli in base alla macchina che hai, al meteo e alle condizioni stesse dell'asfalto. Quindi il discorso è molto più complesso e relativo e mai si riduce a questo o a quel lay-out di pista».

- Una risposta da puro rallyman. Ma un'altra domanda pista oriented. Nel biennio 2005-2006 hai preso parte alla 24 Ore di Le Mans con l'equipe Pescarolo, da protagonista, con un secondo posto nel secondo anno. È più grande la soddisfazione per questo grande risultato o il rimpianto per non aver vinto la classicissima della Sarthe?

«Ormai è passato del tempo... È stata una bellissima esperienza. Nel 2006, quando sono giunto secondo il mio equipaggio meritava la piazza d'onore e niente più (era con Helary e Montagny, ndr). In realtà la vera possibilità di vincere c'è stata nel 2005, ma in quella edizione, quando era possibile farcela, un mio coequipier ha avuto un incidente che ci ha ritardato (a sbattere fu Ayari, ndr). In definitiva, le cose sono andate così e adesso non penso proprio che ci riproverò».

I MILLE VOLTI DI UN CAMPIONE

Al volante della Red Bull F.1, sopra, con Ogier, sotto e impegnato a festeggiare i trionfi iridati rally con Citroen: Loeb non ha mai perso il suo inimitabile stile. Eccolo, nell'altra pagina, col presidente della Fia Jean Todt, sulle sabbie della Dakar in Peugeot e nella RoC al fianco di Schumi

- Non sei mai stato fortunato alla Dakar. Quattro partecipazioni su mezzi Peugeot, un secondo, un terzo posto, un nono e un ritiro, lo scorso anno. Lo consideri un conto ancora aperto?

«Sì, la mia storia con la Dakar la vedo ancora aperta, è una competizione con la quale senza dubbio ho un buon feeling. Per esempio, nella scorsa edizioneero indubbiamente il più veloce, ma poi non sono riuscito a vincere per alcuni problemi. Quanto al futuro, non ho ancora deciso con chi e come tornare, ma forse ci riproverò».

- Restando sul discorso Dakar e sul piano della versatilità, è bello vedere campioni come te e Alonso accettare il confronto col rally raid più duro e prestigioso, provenendo da discipline diverse. Cosa pensi di Fernando, che sta diventando sempre più pure lui pilota ovunque e ambasciatore racing ognitempo, presente in tutte le classicissime, comprese Indy e Le Mans?

«È bello vedere tutto ciò che sta facendo Fernando. Vedi, lui, vincendo due mondiali di F.1 nel 2005 e nel 2006, si è messo a posto economicamente e da allora di fatto non ha più bisogno di niente. Se continua e sperimenta tanto e quasi tutto, lo fa solo per pura









passione e ciò è molto positivo. Da tale punto di vista lui e io abbiamo un approccio molto simile, in questa seconda parte delle nostre rispettive carriere. In fondo stiamo dimostrando che correre non è un lavoro, ma un vero e grande piacere. E richiamo l'attenzione anche su un altro esempio molto interessante, ossia quello di Kimi Raikkonen, che ha già corso il mondiale rally in un periodo in cui non gareggiava più in F.1 considerando tuttora la possibilità di un futuro rientro nel Wrc, come ha dichiarato di recente, quando ha sottolineato che gli piacerebbe tornare a cimentarsi nei rally ad alto livello».

- Nel mondiale rally, dal 1999 a oggi, hai guidato Citroën Saxo Kit Car, Toyota Corolla, Citroën Saxo VTS S1600, Citroën Saxo VTS S1600, Citroën C4 , Citroën DS3, Citroën C3, con cui peraltro ha colto la tua più recente vittoria iridata in Spagna, nel 2018, e infine la Hyundai i20 Coupé Wrc. Quale resta la tua preferita assoluta?

«La mia Wrc preferita è senz'altro l'ultima, qualla sfornata dalla Casa per la quale corro in questo momento, ossia la Hyundai gestita da Andrea Adamo e per un motivo molto semplice. L'evoluzione incessante e profonda dal punto di vista tecnologico e l'altissimo grado di preparazione fanno sì che nella nostra disciplina puntualmente il modello più recente è quello che segna lo stato dell'arte e che rappresenta il migliore e il più affascinante di tutti».

- Detto questo, avrai di certo provato uno dei gloriosi mostri del Gruppo B. E con quali sensazioni?

«Guarda, ho provato solo la mitica Peugeot 205 Turbo 16 ed è stato interessante quanto divertente. Ma guidare una Gruppo B è tutta un'altra cosa rispetto a una Wrc del giorno d'oggi. Ho trovato la Peugeot poco agile, con lo sterzo pesante, insomma, tutta un'altra cosa rispetto a una macchina da corsa moderna. La verità è che non si possono comparare le epoche e soprattutto delle vetture di ere così distanti e differenti nella filosofia. Ora, in confronto, è tutto ottimizzato, portato all'estremo, affinato. Adesso posso dire addirittura che mentre guidi, giochi. Prima no».

CON OGIER NON È MAI STATA IN ATTO UNA SFIDA IN CHIAVE ALL TIME. E COMUNQUE VADA I MIEI 9 MONDIALI LI HO VINTI DI FILA

SEBASTIEN LOEB



- Nel 2009, a fine stagione, sembrava addirittura possibile vederti debuttare in F.1 con la Toro Rosso, poi, per impicci relativi alla superlicenza e altro, la cosa non s'è concretizzata ed è stato un peccato. Avevi comunque provato una vettura di formula cadetta e il team manager Tancredi Pagiaro per l'occasione su di te aveva detto cose bellissime, dopo averti seguito da vicino. Ti è spiaciuto non concretizzare questa presa di contatto con un vero e proprio debutto in gara nel mondiale di F.1, ancorché episodico o una tantum?

«No, non ho rimpianti per non aver debuttato in un Gran Premio di F.1 vero e proprio. Sono contento per l'opportunità che mi ha dato la Red Bull, ho avuto l'opportunità di sostenere un test a Barcellona e si era parlato di un possibile impiego in gara con Toro Rosso, ma in realtà la mia bellissima esperienza in pista con le monoposto del marchio dell'energy drink non s'è concretizzata in un impegno agonistico. Posso solo confermare che sono andato vicino a debuttare nei Gran Premi, nel senso che, per quanto mi riguarda, avrei potuto farlo. Tuttavia adesso, col senno di poi, dico che è stato un bene non esordire in F.1 in quell'occasione, perché non avrei comunque avuto la possibilità di esprimermi in modo ideale, visto il poco tempo a disposizione per prepararmi al massimo. Voglio dire, sarebbe stato affascinante provarci, sì, ma, secondo la mia mentalità, è stato meglio non farlo, visto che non avrei potuto esprimermi al cento per cento delle mie reali pssibilità».

- C'è un pilota che ti piace più degli altri, nella Formula Uno d'oggi?

«C'è, certo che sì, e si chiama Charles Leclerc».

- E il futuro, per Sebatien Loeb?

«Sei rally mondiali con Hyundai. Penso a questo. E, come ho detto all'inizio di questa conversazione, mi sento un pilota e un uomo felice». ●



LASCIA UN SEGNO.
CONQUISTA IL SOGNO.

ROMA, 29 MARZO 2020

MARATONA
& STAFFETTA

ISCRIVITI SUBITO!

70 EURO

FINO AL 31 GENNAIO.

Sei pronto a **correre** per le strade del **museo a cielo aperto** più straordinario al mondo? Vivi l'esperienza della **maratona a Roma**, 42,195 km che ti faranno restare senza fiato. Quest'anno, inoltre, c'è una grande novità: la **staffetta Acea Run4Rome**, un'impresa da condividere in **team**. Scegli 4 amici e corri in successione, ognuno sarà il protagonista di una parte del percorso... per **una vittoria di gruppo!**

RUN ROME THE MARATHON ROMA CAPITALE

acea

runromethemarathon.com

powered by infront

Corriere dello Sport

Italia Marathon Club

REGIONE LAZIO

ROMA

atletica italiana

acea

joma

OFFICIAL ELECTRIC CAR NISSAN

NAMEDSPORT SUPERFOOD

SAN BENEDETTO

RADIO UFFICIALE RADIO 105

GLOBO

AUTOSPRINT







2020 RALLYE MONTE-CARLO 2020

SUPERGUIDA
AL MONDIALE RALLY 2020

A MUSO DURO

Scatta da **Montecarlo** una stagione che si annuncia davvero esplosiva
Tra le corazzate **Toyota** e **Hyundai** sarà dura battaglia ma occhio alla **Ford**

Wrc 2020 che spettacolo!

INIZIA CON IL MONTECARLO UNA STAGIONE CHE SI ANNUNCIA PIENA DI EMOZIONI PER LA SERIE IRIDATA CON SHOW A OGNI LATITUDINE DI CLASSIFICA. ECCO PERCHÉ





di Marco Giordo

Ogni inizio di stagione la domanda è sempre la stessa, cosa dobbiamo aspettarci dal campionato del mondo rally giunto quest'anno alla sua 48ª edizione? Perché dopo il forfait della Citroen, è difficile prevedere che quello 2020 sia un campionato più interessante di quello appena terminato, che solo a fine stagione ha consegnato entrambi i titoli mondiali. L'addio di un top team come la Citroen peserà infatti di sicuro sulla spettacolarità di questo mondiale, che si preannuncia sin d'ora come una lunga volata tra Hyundai e Toyota per il titolo marche, e come l'ennesima sfida in quello piloti tra il campione uscente Tanak ed i soliti noti Ogier e Neuville, con Evans in veste di outsider. Le premesse comunque ci sono tutte perché il mondiale 2020 sia ancora una volta bello, combattuto e appassionante, vista la confermata qualità e spettacolarità delle Wrc Plus. E poi ancor di più per una serie di nuove sfide, in primo luogo quella di Sébastien Ogier, che ha fortemente voluto trasferirsi alla Toyota, perché nella sua ultima stagione iridata vuole chiudere alla grande griffando il suo settimo titolo mondiale. C'è inoltre molta curiosità di vedere come si ambienterà Ott Tanak in Hyundai, un vero e proprio "Panzer team" quello coreano in cui il talentuoso campione éstone avrà compagni di squadra molto forti quali sono Thierry Neuville, Sébastien Loeb, Dani Sordo e Andreas Mikkelsen. La sensazione più positiva è che anche nel 2020 l'equilibrio tra i soliti pretendenti al titolo continuerà a regnare sovrano, anche se ci sono tre importanti fattori da evidenziare. Anzitutto la verifica della superiorità della Toyota Yaris rispetto alla Hyundai i20 e alla Ford Fiesta, visto che la Hyundai ha dimostrato nell'ultima parte della stagione scorsa di avere recuperato molto terreno sui rivali nipponici. Vedremo ora a Montecarlo la qualità dei valori in campo, e poi se la Ford Fiesta riuscirà a tornare protagonista nel corso della stagione, pur non avendo più dei top driver in squadra come in passato. Se queste premesse in toto o in parte saranno davvero mantenute lo scopriremo sicuramente già domenica prossima, quando



conosceremo il nome del vincitore dell'88° Rally di Montecarlo, in cui non bisogna dimenticare l'ambiziosa sfida di Sébastien Ogier. Il pilota transalpino punta infatti a vincere la gara monegasca per la settima volta consecutiva, sarebbe un nuovo record, e per giunta con una vettura di una nuova marca la Toyota Yaris, che sarebbe la quarta diversa dopo la Volkswagen Polo, la Ford Fiesta e la Citroen C3. In questo caso uguaglierebbe Walter Roehrl, che primeggiò al Montecarlo nel 1980 su Fiat 131 Abarth, nel 1982 sull'Opel Ascona 400, nel 1983 sulla Lancia Rally 037 e nel 1984 sull'Audi Quattro. Se poi Ogier riuscisse a fine stagione a vincere anche il titolo piloti, quella di vincere con tre brand diversi sarebbe un'altra impresa davvero storica per il campionissimo di Gap, riuscita sinora solo a Juha Kankkunen nel lontano 1993 con la Toyota, dopo i titoli iridati ottenuti nel 1986 con la Peugeot e nel 1987 e '91 con la Lancia.



Makinen crede nel tris

Tommi Makinen punta al bis nel mondiale piloti, visto che nonostante la partenza del neoiridato Tanak a sostituirlo è arrivato quanto di meglio ci fosse sul mercato. Il sei volte campione del mondo Sébastien Ogier sarà infatti nel 2020 al volante della Yaris con un solo obiettivo, vincere il suo settimo mondiale piloti. Insomma a Puuppola si punta forte su Ogier per restare in alto, e visto che la classe non è acqua Séb ne approfitterà per dimostrare a tutti che l'équipe nippo-finlandese è in grado di rivincere per il terzo anno consecutivo un titolo mondiale. Perché in Toyota hanno la macchina che ha vinto di più nel 2019, quando la Yaris ha primeggiato in sei delle tredici prove disputate. La marca giapponese è stata la grande sorpresa della stagione 2018, in cui ha vinto il mondiale costruttori dopo un solo anno dal suo ritorno sulle scene iridate, dopo ben 16 anni di assenza. E poi l'anno scorso il team del Sol Levante ha bissato il titolo mondiale vincendo quello piloti con Tanak, un vero fiore all'occhiello per la casa nipponica che è anche il primo costruttore al mondo. C'è poi da dire che la Toyota guarda al futuro, quest'anno la squadra capitanata da Tommi Makinen, che mantiene la sua sede tecnica in Finlandia a Puuppola a pochi km da Jyvaskyla, presenterà infatti al volante della Yaris Wrc oltre al campionissimo Oger due astri nascenti, il gallese Elfyn Evans e l'énfant prodige Kalle Rovanpera. Makinen ha tre piloti davvero top, così come degli ottimi tecnici come i padri della Yaris, Tom Fowler e Simo Carrier, due ex ingegneri della MSport, che hanno cercato di dare il massimo sviluppo possibile alla Yaris per migliorarne le prestazioni. La Wrc nippo-finlandese è da sempre una delle vetture più competitive del lotto che va benissimo su ogni tipo di terreno, ecco perché Makinen ci crede fortemente e punta a griffare ancora almeno un titolo iridato.



Hyundai vuole fare il bis

La casa coreana è la favorita principale di questo campionato in cui punta a fare bottino pieno. Il team gestito da Andrea Adamo dopo sei stagioni in cui ha portato a casa quattordici vittorie, stavolta vuole griffare il primo titolo iridato piloti della sua storia e confermarsi nel mondiale costruttori, dopo la storica vittoria ottenuta nel 2019. Il team di Alzenau si è infatti ulteriormente rafforzato con l'arrivo di un pezzo da novanta, il neo campione del mondo Ott Tanak, e punta senza indugio nel 2020 ai due titoli mondiali in palio. Andrea Adamo ha infatti allestito una squadra di prim'ordine, dove Tanak sarà affiancato da un altro top driver come Thierry Neuville e dall'icona della specialità Sébastien Loeb, a cui si aggiungeranno Dani Sordo ed il 30enne pilota norvegese Andreas Mikkelsen. Una squadra davvero completa, che può fare bottino pieno in qualunque gara del campionato, grazie anche all'abilità con la quale Adamo ha dimostrato di saper gestire qualunque situazione nella passata stagione, in cui ha primeggiato tre volte con Thierry Neuville in Corsica, Argentina e Catalogna, ed una con Dani Sordo in Sardegna. Insomma le premesse ad Alzenau per una pronta conferma e per fare ancora meglio ci sono davvero tutte.



Msport punta a far bene

La squadra gestita da Malcolm Wilson non parte stavolta con i favori del pronostico, dopo aver furoreggiato nel 2017 e 2018. A Cockermouth infatti la musica è cambiata, c'è stato un notevole ridimensionamento, e anche se la Ford ha deciso di appoggiare ufficialmente sotto l'aspetto tecnico la squadra britannica i soldi continuano a scarseggiare e la qualità dei piloti è scesa. Sfumato l'arrivo di Tanak tanto sbandierato da Wilson soprattutto per motivi pubblicitari, con il gallese Elfyn Evans transfuga alla Toyota, nel 2020 la MSport avrà una formazione a due punte. Il team di Dovenby Hall schiererà infatti due driver finlandesi, al confermato Teemu Suninen, secondo assoluto in Sardegna l'anno scorso, si affiancherà in veste di coéquipier Espaekka Lappi che punta a far bene dopo una stagione agrodolce passata in Citroen. Il giovane talento inglese Gus Greensmith correrà poi sulla terza Fiesta Wrc ufficiale nove appuntamenti, (Montecarlo, Messico, Argentina, Portogallo, Sardegna, Finlandia, Turchia, Germania e Galles). Molto probabilmente ci sarà una terza Fiesta Wrc affidata ad Hayden Paddon in Nuova Zelanda, mentre in altre tre prove (Svezia, Safari e Giappone) resta una vettura ancora libera. Con il supporto della MSport correrà con il suo Fuckmatié Team anche Lorenzo Bertelli che, navigato da Simone Scattolin, parteciperà al Safari e al Nuova Zelanda. ●





Tanak vuole il bis

SOTTOLINEA IL CAMPIONE DEL MONDO: «VINCERE IL SECONDO TITOLO IRIDATO NON SARÀ IMPRESA FACILE MA È IL MIO PRIMO OBIETTIVO»

Ott Tanak è stato il grande protagonista della scorsa stagione, alla fine della quale il driver éstone si è aggiudicato il suo primo titolo mondiale piloti. Vediamo come ha risposto alle 10 domande che gli abbiamo rivolto alla vigilia di questo campionato del mondo 2020. Un mondiale in cui il pilota baltico correrà con un inusuale numero 8 sulle portiere invece del numero 1 che spetta al "world champion", ed in cui punta a bissare il titolo conquistato in Spagna a fine ottobre al volante stavolta di una nuova vettura, la Hyundai i20 Wrc Plus, sulla quale esordirà proprio nell'imminente Rally di Montecarlo.

1. Quanto è stato difficile il mondiale 2019?

«Le aspettative erano molto alte visto che ci eravamo andati vicini nel 2018, così ho messo la giusta pressione su me stesso per riuscirci. Nella stagione 2018 sapevamo che diversi problemi tecnici ci avevano penalizzato, e così nel 2019 il primo focus è stato migliorare l'affidabilità della vettura, una missione che ci è riuscita pienamente visto che non ci siamo mai dovuti ritirare, portando a casa il massimo dei punti possibile».



2. Cosa succederà per voi ora nel mondiale 2020 con tutti questi cambiamenti nei team?

«Ci sono stati molti cambi nei top team, la stagione si annuncia molto interessante per questo motivo, ed ora vedremo al Montecarlo quali saranno i valori in campo. Solo Thierry Neuville è rimasto nella sua vecchia squadra e con la sua vecchia vettura. Tutti gli altri abbiamo cambiato, ora vediamo cosa succederà, io personalmente mi sento molto motivato e pronto per la sfida».

3. Com'è la nuova vettura?

«Il primo contatto con la Hyundai è stato positivo, ho subito avuto un buon feeling con la i20 Wrc, ora dobbiamo continuare a girare e fare km per migliorare e sviluppare meglio questa esperienza».

PENSO CHE LA SQUADRA HYUNDAI SIA IN ASSOLUTO LA PIÙ FORTE AL VIA DEL MONDIALE QUEST'ANNO

OTT TANAK

4. Quanto sarà interessante rivedere ancora la sfida Tanak-Ogier-Neuville nel mondiale 2020 cominciando da Montecarlo e Svezia?

«Vedremo, a priori sembra proprio che ci sarà come sempre una grande battaglia tra di noi. È dal 2017 che è così, vedremo chi sarà quest'anno ad avere la meglio tra me, Thierry e Sébastien».

5. Cosa pensa della formazione che la sua squadra schiererà nel 2020?

«Quando ho visto i nomi di tutti i piloti sui vetri laterali della i20 devo dire che mi ha fatto davvero impressione, perché penso che questa sia in assoluto la squadra più forte del campionato».

6. La Wrc Promoter ha proposto da quest'anno il mondiale rally con un format molto più extra europeo. Qual è la sua opinione in proposito?

«Disputare un campionato mondiale significa andare in giro per il mondo, e l'inserimento in calendario di Nuova Zelanda, Safari e Giappone significa proprio questo. Scopriremo cose nuove, personalmente non sono mai stato in Africa, sarà questa per me la prima volta in assoluto in un posto storico per i rally come il Kenya. Andremo poi in Nuova Zelanda e Giappone, sarà un'esperienza interessante».

7. Come vede questo campionato 2020?

«Eccitante come sempre, in ogni gara ce la giocheremo e penso che sarà sempre un campionato equilibrato come nelle ultime tre stagioni. Non vedo infatti un pilota o una squadra superiori in grado di dominare il campionato e gli avversari».

8. Quanto l'aiuterà l'esperienza maturata nel 2019?

«Ogni anno mi migliore e cerco di migliorarmi, spero di farlo ancora in questa stagione. L'obbiettivo è di continuare a crescere grazie anche all'esperienza maturata nel recente passato».

9. Sarà difficile rivincere il titolo?

«Vincere un titolo non è mai facile, vincerlo per la prima volta significa un impegno davvero duro, difendere poi il titolo e vincerne di nuovo un altro non è un'impresa facile e questo sarà il mio primo obbiettivo».

10. Il Rally di Montecarlo, che avrà un inizio difficile con due prove speciali in notturna nella zona di Gap. Che gara sarà?

«È una tradizione, l'inizio del Rally di Montecarlo avviene sempre così, in notturna. Sarà una gara come sempre specifica ed a sé stante, in cui bisognerà essere "consistent" durante tutto il weekend, effettuando le giuste scelte di gomme e lavorando sempre sulla strategia e sul set up durante tutta la gara. È una corsa particolare, unica, in cui è ancor più fondamentale avere il giusto feeling con la propria vettura». ●



Montecarlo sfida lotteria

L'EDIZIONE 2020 SI GIOCA SU SEDICI SPECIALI: COME AL SOLITO DECISIVA SARÀ LA SCELTA DELLE GOMME

Come da tradizione il mondiale ricomincia dal Rally di Montecarlo, la classicissima d'apertura, una prova atipica perché che sfugge alle regole e ai pronostici. Sulle prove speciali monegasche la scelta delle gomme è infatti sempre una lotteria e l'esperienza di piloti e ricognitori sarà come sempre fondamentale per la vittoria finale. La curiosità di tutti è quella di vedere Tanak per la prima volta al volante della Hyundai, e di scoprire se Sébastien Ogier riuscirà nel suo intento di aggiudicarsi per la settima volta consecutiva la prova del Principato di Monaco, un rally che il pilota di Gap conosce a menadito perché si svolge per buona parte nelle strade in cui è cresciuto, una gara in cui le sorprese sono però sempre in agguato e dove può sempre succedere di tutto in qualsiasi momento.

304 km cronometrati

Questa edizione 2020 del Rally di Montecarlo rispetto allo scorso anno sarà stavolta più corta di 19,55 km. La gara misura infatti 304,28 km cronometrati contro i 323,83 del 2019 ed addirittura i 388,59 di due anni fa. Mercoledì 22 alle 16.01 ci sarà a Gap lo shakedown di 3,35 km, poi da giovedì 23 si farà sul serio con la partenza da Montecarlo alle 17, seguita dalla prima semitappa Monaco-Gap di 42,96 km cronometrati composta da due nuove speciali in notturna, quelle di Malijai-Pulmichel (km 17,47) e Bayons-Bréziers (km 25,49). Venerdì 24 la seconda tappa Gap-Gap prevede 122,58

TOYOTA PUNTA IN ALTO
Sopra in azione durante i test pre-gara, e nell'altra pagina Ogier e Ingrassia sulla Yaris Wrc con la quale proveranno ad andare a caccia del settimo titolo iridato. A destra il baby fenomeno Kalle Rovanpera pronto a debuttare con la Toyota Wrc Plus





St Leger les Melezes-La Batie Neuve (16,87 km) e La Breole-Selonnet (20,76 km) da ripetersi due volte. Manca all'appello anche stavolta la celebre speciale di Sisteron, e così dopo l'assistenza di sabato pomeriggio i piloti si trasferiranno direttamente da Gap nel Principato. Domenica 26 infine la tappa finale Monaco-Monaco con 63,54 km cronometrati con 4 prove speciali in programma, vale a dire due passaggi sul Col de Turini nel classico crono di La Bolléne Vésubie-Peira Cava (km 18,41), e due sulla power stage di Cabanette-Col de Braus (km 13,36) trasmessa in Italia in diretta alle ore 12.18 dalla web tv DAZN. L'arrivo finale è in programma nel primo pomeriggio sul porto di Montecarlo alla Rascasse, e non nella classica cornice della Place du Palais dove sono in corso dei lavori.

88 AL VIA. Sono 88 gli equipaggi iscritti alla gara monegasca, 4 in più dello scorso anno, con al via 10 Wrc Plus, mentre saranno 5 le Wrc 2 in gara e 11 le Wrc 3, e solo 1 vettura in classe GT. Confermata la presenza di tutti i principali top driver del momento sulle velocissime Wrc Plus, nel Mondiale Wrc 2 sarà invece interessante la sfida tra la Citroen C3 R5 ufficiale di Mads Ostberg, le due Hyundai i20 ufficiali di Ole Christian Veiby e Nikolay Gryazin, e le due Ford Fiesta R5 MkII della MSport di Adrien Fourmaux e Rhys Yates. Da seguire poi nel Wrc 3 le prove di Eric Camilli, Nicolas Ciamin, Yoan Bonato e Yohan Rossel sulla Citroen C3 R5, dei nostri Nucita e Scandola sulla Hyundai i20 R5 e del promettente campione spagnolo Pepe Lopez, anche lui su Citroen C3 R5. Saranno poi al via non iscritti al Wrc 3 Oliver Solberg e Olivier Burri su VW Polo GTI R5, oltre a nove piloti italiani, vale a dire "Pedro" (Ford Fiesta R5 MkII), Enrico Brazzoli (Skoda Fabia R5), Alessando Gino, Fabrizio Arengi e Mauro Miele (tutti e tre su Skoda Fabia R5), Ermanno Dionisio (Dacia Sandero), Domenico Ramoino (Renault Clio), Rachele Somaschini (Citroen Ds3) e Carlo Covi (Ford Fiesta R2). ●

km cronometrati per complessive 6 prove speciali, vale a dire i crono di Curbans-Venterol (km. 20,02), Saint Clément sur Durance-Freissiniéres (km 20,68) e Avançon-Notre Dame du Laus (20,59 km) ripetute due volte. Sabato 25 la terza tappa Gap-Monaco è composta da un totale di 75,20 km cronometrati suddivisi in 4 speciali, cioè quelle di







FORD MSPORT GRANDE OUTSIDER
Con Suninen, Greensmith e il nuovo arrivato Lappi, Ford MSport anche quest'anno ricopre il ruolo di outsider

Mondiale Davvero

LA SERIE IRIDATA 2020 TOCCA PER LA PRIMA VOLTA CONTEMPORANEAMENTE TUTTI I 5 CONTINENTI

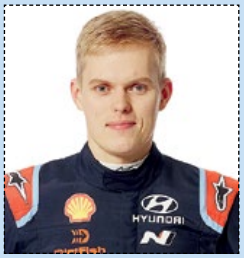
La prima novità molto importante che balza all'occhio è la conformazione del calendario del mondiale 2020, perché il campionato tocca per la prima volta contemporaneamente tutti e cinque i continenti. Un calendario dunque sempre più extraeuropeo, un po' controcorrente visto che il vecchio continente resta il cuore incontrastato della specialità. Ci sono infatti sette prove in Europa (Montecarlo, Svezia, Portogallo, Italia, Finlandia, Germania e Gran Bretagna), una in America Centrale (Messico), una in Sud America (Argentina), due in Asia (Turchia e Giappone), una in Africa (Safari) ed una in Oceania (Nuova Zelanda). Un ritorno quello della gara agli antipodi che ha fatto piacere a tutti, piloti, costruttori ed addetti ai lavori, essendo un classico del mondiale che mancava dal 2012. Visto il forfait del Cile, si torna al vecchio format di 13 prove con ben tre "new entry" vale a dire Kenya, Nuova Zelanda e Giappone. Escono invece oltre al Cile anche Spagna, Australia e Tour de Corse, e se l'esclusione di Australia e Corsica ormai la si conosceva già da tempo, quella della Catalogna è stata una scelta di tipo politico, perché visto che la Germania ha perso il suo GP di F.1 che gli iberici si sono visti confermare al fotofinish, la FIA ha voluto dare un contentino all'ADAC facendo restare la prova tedesca nel mondiale rally. Cambia però la data perché il Rally Deutschland è stato spostato però a metà ottobre in piena stagione autunnale, stesso canovaccio per il Galles che si disputerà ad inizio novembre, mentre la Finlandia ha visto scivolare la sua data al week end del 9 agosto (periodo di inizio delle piogge in Scandinavia), sia per la collocazione del Safari a metà luglio che per evitare concomitanze con le Olimpiadi in programma a Tokyo dal 24 luglio al 9 agosto. L'Italia ha invece conservato la sua data abituale, il Rally Italia Sardegna si disputerà infatti dal 4 al 7 giugno. Insomma il mondiale inizierà a Montecarlo a gennaio e finirà in novembre in Giappone, con dentro quel Safari che tutti i costruttori top non volevano in calendario.

Da segnalare che il campionato Wrc 2 Pro sparisce e diventa nuovamente Wrc 2, una serie alla quale parteciperanno sia le squadre private che i team ufficiali, nel quale saranno validi i migliori 8 risultati conquistati dai piloti, mentre i costruttori sommeranno tutti i punti marcati ma dovranno partecipare almeno ad una prova extraeuropea e al massimo con due vetture iscritte per gara. Sinora sono tre i team ufficiali iscritti, vale a dire Citroen, Ford e Hyundai. Viene poi istituito nuovamente il campionato Wrc 3, riservato a piloti privati dotati di licenza Rally 2, in cui i driver potranno partecipare a 7 gare da scegliersi tra le 13 prove che compongono il calendario iridato marcando i 6 migliori risultati.

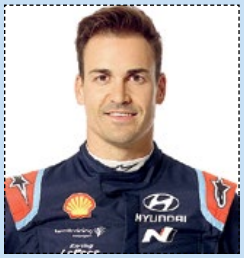
Il Mondiale Junior, riservato come d'abitudine ai piloti under 28, partirà invece in febbraio in Svezia con le nuove Ford Fiesta R2 EcoBoost gommate dalla Pirelli. Le prove in calendario saranno anche stavolta cinque vale a dire Svezia, Sardegna, Finlandia, Germania e Galles. C'è infine da segnalare che quest'anno saranno ben 8 gli appuntamenti concomitanti tra le prove iridate ed il mondiale di F.1 (Messico con GP del Australia, Argentina con GP di Olanda, Portogallo con GP di Monaco, Sardegna con GP di Azerbaijan, Safari con GP di Gran Bretagna, Nuova Zelanda con GP di Italia, Turchia con GP di Russia, Galles con GP del Messico). ●

I TEAM AL VIA DEL MONDIALE 2020

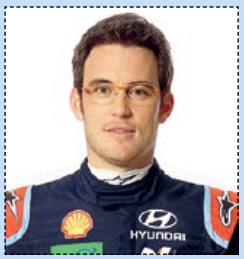
HYUNDAI MOTORSPORT



8 OTT TANAK (EE)
Nato a Karla (EE) il 15 ottobre 1987
Navigatore: Martin Jarveoja (EE)
Esordio nel mondiale: Portogallo 2009
Prove mondiali disputate: 105
Rally mondiali vinti: 12
Miglior piazzamento nel mondiale: campione del mondo 2019; 3° nel 2017 e 2018; 8° nel 2012 e 2016; 10° nel 2015.



6 DANI SORDO (E)
Nato a Torrelavega (E) il 2 maggio 1983
Navigatore: Carlos Del Barrio (E)
Esordio nel mondiale: Catalogna 2003
Prove mondiali disputate: 167
Rally mondiali vinti: 2
Miglior piazzamento nel mondiale: 3° nel mondiale 2008 e 2009, 5° nel 2013 e 2016, 6° nel 2017, 8° nel 2019, 9° nel 2018; campione del mondo Junior nel 2005.



11 THIERRY NEUVILLE (B)
Nato a Sankt Vith (B) il 16 giugno 1988
Navigatore: Nicolas Gilsoul (B)
Esordio nel mondiale: Catalogna 2009
Prove mondiali disputate: 110
Rally mondiali vinti: 12
Miglior piazzamento nel mondiale: vice campione del mondo 2013, 2016, 2017, 2018 e 2019; 6° nel 2014 e 2015.



9 SEBASTIEN LOEB (F)
Nato a Hagenau (F) il 26 febbraio 1974
Navigatore: Daniel Elena (MC)
Esordio nel mondiale: Catalunya 1999
Prove mondiali disputate: 178
Rally mondiali vinti: 79
Miglior piazzamento nel mondiale: 9 volte consecutive campione del mondo (dal 2004 al 2012), campione mondiale Super 1600 nel 2001.

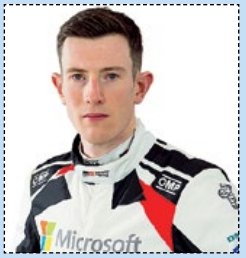
Team Director: Andrea Adamo (I) 48 anni, 1 titolo mondiale marche vinto nel 2019.

La vettura: Hyundai i20Wrc Plus

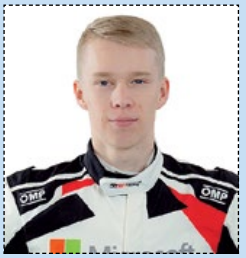
TOYOTA MOTORSPORT



17 SEBASTIEN OGIER (F)
Nato a Gap il 17 dicembre 1983 (F)
Navigatore: Julien Ingrassia (F)
Esordio nel mondiale: Messico 2008
Prove mondiali disputate: 149
Rally mondiali vinti: 47
Miglior piazzamento nel mondiale: 6 volte consecutive campione del mondo (dal 2013 al 2018); 3° nel mondiale 2011 e 2019; campione del mondo Junior 2008.



33 ELFYN EVANS (GB)
Nato a Dolgellau (GB) il 28 dicembre 1988
Navigatore: Scott Martin (GB)
Esordio nel mondiale: Galles 2007
Prove mondiali disputate: 86
Rally mondiali vinti: 1
Miglior piazzamento nel mondiale: 5° nel 2017 e 2019; 7° nel 2015 e 2018; campione del mondo Junior nel 2012.



69 KALLE ROVANPERA (FIN)
Nato a Jyvaskyla (FIN) il 1 ottobre 2000
Navigatore: Jonne Halttunen (FIN)
Esordio nel mondiale: Galles 2017
Prove mondiali disputate: 20
Miglior piazzamento nel mondiale: campione del mondo Wrc 2 Pro nel 2019.

Team principal: Tommi Makinen (FIN) 55 anni, 1 titolo mondiale marche vinto nel 2018, 1 titolo mondiale piloti vinto nel 2019.

La vettura: Yaris Wrc Plus

MSPORT FORD



3 TEEMU SUNINEN (FIN)
Nato a Jokela il 1 febbraio 1994
Navigatore: Marko Salminen (FIN)
Esordio nel mondiale: Finlandia 2014
Prove mondiali disputate: 53
Miglior piazzamento nel mondiale: 2° assoluto in Sardegna nel 2019; 2° assoluto nel Wrc2 2016; 9° nel mondiale 2019.



4 ESAPEKKA LAPPI (FIN)
Nato a Pieksamaki (FIN) il 17 gennaio 1991
Navigatore: Janne Ferm (FIN)
Esordio nel mondiale: Finlandia 2011
Prove mondiali disputate: 55
Rally mondiali vinti: 1
Miglior piazzamento nel mondiale: campione del mondo Wrc 2 nel 2016; 12° nel mondiale 2016, 11° nel 2017, 5° nel 2018.



44 GUS GREENSMITH (GB)
Nato a Manchester (GB) il 26 dicembre 1996
Navigatore: Elliott Edmondson (GB)
Esordio nel mondiale: Galles 2014
Prove mondiali disputate: 40
Miglior piazzamento nel mondiale: 7° assoluto a Montecarlo nel 2019.

Team Principal: Richard Millener (GB) 36 anni

Team Owner: Malcolm Wilson (GB) 63 anni, 2 titoli mondiali piloti vinti nel 2017 e 2018, 3 titoli mondiali marche vinti nel 2006, 2007 e 2017.

La vettura: Ford Fiesta Wrc Plus



SCANDOLA CI PROVA
Con la Hyundai R5 sarà al del Montecarlo 2020, Umberto Scandola che quest'anno ha intenzione di partecipare al Wrc3

12 Italiani al Monte

IL FASCINO DEL RALLY PIÙ FAMOSO DEL MONDO RESTA IMMUTATO ANCHE PER I PILOTI DEL BELPAESE

> CORRERÒ IN WRC3 A MONTECARLO E IN SVEZIA. IL MIO PROGRAMMA 2020 PREVEDE AL MASSMO 4 GARE
> UMBERTO SCANDOLA

In totale sono 12 gli equipaggi italiani iscritti alla prova monegasca, il chiaro segnale che il fascino del "Monte" rimane sempre immutato nel tempo per il rallismo tricolore. Tra loro spiccano le presenze di Scandola, Brazzoli e "Pedro" che abbiamo sentito alla vigilia, oltre a quella di Andrea Nucita che si è sempre messo in evidenza nella gara monegasca. «*Sicuramente il Montecarlo è una gara dal fascino unico* – ha dichiarato Umberto Scandola, che sarà al suo esordio assoluto nel Principato –. *Inizieremo il mondiale Wrc 3 proprio con il Rally di Montecarlo, poi andremo in Svezia dove siamo iscritti e poi vedremo. Il programma è di arrivare a fare al massimo quattro gare, le altre le decideremo dopo la trasferta in Scandinavia. Non conosco la corsa monegasca, non ho infatti mai corso il Montecarlo e la macchina non l'ho mai guidata su questo tipo di fondi. Sappiamo bene che le condizioni saranno difficili, è un rally che notoriamente premia chi commette meno errori e questo sarà il nostro obbiettivo, evitare di commetterne. Avremo l'appoggio della Hyundai Italia ed un occhio di riguardo da parte della Hyundai Motorsport, ed avremo a disposizione un'auto competitiva. Come diceva Mina, l'importante è finire e soprattutto finire bene, ed in questo sarò supportato dai miei ricognitori che saranno Sandro Sottile e mio nipote Mattia*». Al "Monte" sarà al via anche "Pedro". «*Per noi sarà il secondo anno nel mondiale* – ha commentato – *abbiamo infatti allestito un programma di sei gare, vale a dire Montecarlo, Portogallo, Sardegna, Turchia, Germania e Galles sempre con la Ford Fiesta R5 Mk II assistita dalla MSport, che tra l'altro ci ha confermato il capomeccanico e l'ingegnere di macchina della stagione scorsa. Faremo i test pre-event, l'obbiettivo e l'intenzione è di fare meglio dello scorso anno, perché dopo un anno di apprendistato vogliamo dimostrare di essere cresciuti nelle prestazioni. Non ci mancherà poi come sempre la passione, a 53 anni anche se sono dei gentleman driver e mi diverto, non ho problemi ad alzarmi presto o a far tardi la sera per vedere i camera-car*». Sarà questo il rientro nel mondiale anche di Enrico Brazzoli, fresco del titolo tra le R-GT. «*Posso dire* – ha affermato – *ricomincio dal Wrc 3, campionato che ho vinto due anni fa. Avrò una vettura nuova, in una sfida nuova con un parterre di avversari importante con l'obbiettivo di ben figurare da gentleman driver. Torno a far coppia con Maurizio Barone, abbiamo fatto dei test pregara in provincia di Brescia dove ho potuto provare le gomme. Avrò una Skoda Fabia R5 della PA Racing, un team che ha una buona esperienza, e potrò così approfittarne per farmi anche da Alessandro Perico a capire meglio la vettura. Il nostro programma prevede sei gare, vale a dire Montecarlo, Portogallo, Sardegna, Roma Capitale per l'Europeo ed infine Turchia o Germania e per terminare il Galles. Ho tra l'altro un brand importante come sponsor sulla vettura, vale a dire l'agenzia assicurativa per cui lavoro da anni. Ci sono insomma tutti gli ingredienti per far bene e divertirci, visto che in due tra me ed il mio copilota facciamo in totale 108 anni*». ●

AciTeam a 5 punte

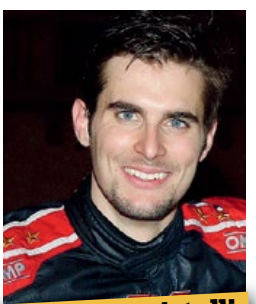
TRE EQUIPAGGI AL VIA NEL WRCJUNIOR E DUE NEL WR3

di Daniele Sgorbini



Tre equipaggi nel Wrc Junior e due nel Wrc 3! La formazione messa in campo dall'Aci Team Italia e che è stata ufficializzata dalla Giunta Sportiva la scorsa settimana, rappresenta un segnale decisamente forte sull'attenzione che la Federazione ha deciso di dedicare ai giovani piloti. Se da un lato infatti era scontato e annunciato da tempo l'appoggio a Marco Pollara, che dopo aver vinto il Tricolore Junior nel 2019 si è visto spalancare le porte della serie iridata riservata ai nati dopo il 1. gennaio 1991, gli aiuti stanziati per gli altri componenti della "valanga azzurra" da rally sono stati in parte una graditissima sorpresa. Nel campionato che un tempo era conosciuto come il "mundialito" e che ha laureato campioni del calibro di Sébastien Loeb (2001), Dani Sordo (2005), Sébastien Ogier (2008), Craig Breen (2011) ed Elfyn Evans (2012), oltre a Marco Pollara correranno per i colori dell'Aci Team Italia anche Fabio Andolfi e Tommaso Ciuffi, cui si aggiunge Enrico Oldrati che continuerà la propria esperienza nello Junior Wrc, ma in forma privata. Quello che per Andolfi potrebbe sembrare un passo indietro, è in realtà un'occasione formidabile per dare un nuovo impulso alla carriera. Il pilota savonese classe '93 è indiscutibilmente un grandissimo talento, uno dei piloti più veloci in circolazione. Per diversi motivi non è riuscito a raccogliere, nelle cinque stagioni già disputate nel Mondiale (due con la Peugeot 208 R2, una con la Hyundai i20 R5 e due con la Skoda Fabia R5), quei risultati che sarebbero stati alla portata delle sue doti. Alla fine della passata stagione in molti si sono chiesti come gestire il "cavallo" su cui più di ogni altro si era puntato negli ultimi anni: insistere in un programma con una R5 nel Wrc 3, dirottare il budget totalmente su altri piloti (ma in questo caso l'investimento fatto in passato avrebbe perso di senso) o trovare una soluzione alternativa? La mossa di schierarlo nello Junior, per il quale Andolfi rientra ancora nei limiti di età, appare semplicemente perfetta: Fabio ha maturato una grandissima esperienza nel Mondiale, conosce le gare e sa "leggerle" molto bene, in più resta maledettamente veloce. Sarà lui il "bomber" dei nostri ragazzi impegnato nello Junior Wrc, lui il riferimento per gli altri azzurri e lui – soprattutto – quello con l'obiettivo di vincere da subito, cosa che potrà pure togliere un po' di pressione ai due debuttanti che lo affiancheranno. Oltre a Pollara ci sarà infatti – altra sorpresa – anche Tommaso Ciuffi. Il pilota fiorentino, pure lui nato nel 1993 come Andolfi, ha trovato così il modo di proseguire la propria crescita sportiva dopo aver portato a casa il Tricolore Due Ruote Motrici l'anno passato. Anche per Tommaso le aspettative sono alte: ha già dimostrato di saper vincere i campionati e di saper coniugare velocità e costanza, due doti indispensabili nel Mondiale, soprattutto con le R2. In più è molto dotato sulla terra, cosa che nella serie iridata può fare la differenza. Gli aiuti dell'Aci Team Italia non si limitano però solo allo Junior Wrc, perché i colori federali continueranno a essere rappresentati anche nel Wrc 3 (la denominazione che ha sostituito il Wrc 2, che a sua volta ha preso il posto del Wrc 2 Pro). Damiano De Tommaso, vincitore dell'Irc italiano nel 2019 e pure lui, come Pollara e Ciuffi ex pilota ufficiale dello Junior Team di Peugeot Italia, sarà al via di sette gare (Portogallo, Italia, Finlandia, Germania, Galles più una trasferta extra europea ancora da definire), probabilmente con una Ford Fiesta R5 MKII, mentre Alberto Battistolli – che avrà al suo fianco Fabrizia Pons – debutterà in Svezia per poi disputare altre gare europee con una Skoda Fabia R5. Uno squadrone insomma, pronto a rilanciare per davvero l'immagine del rallismo tricolore in giro per il globo .


Fabio **Andolfi**


Alberto **Battistolli**


Tommaso **Ciuffi**

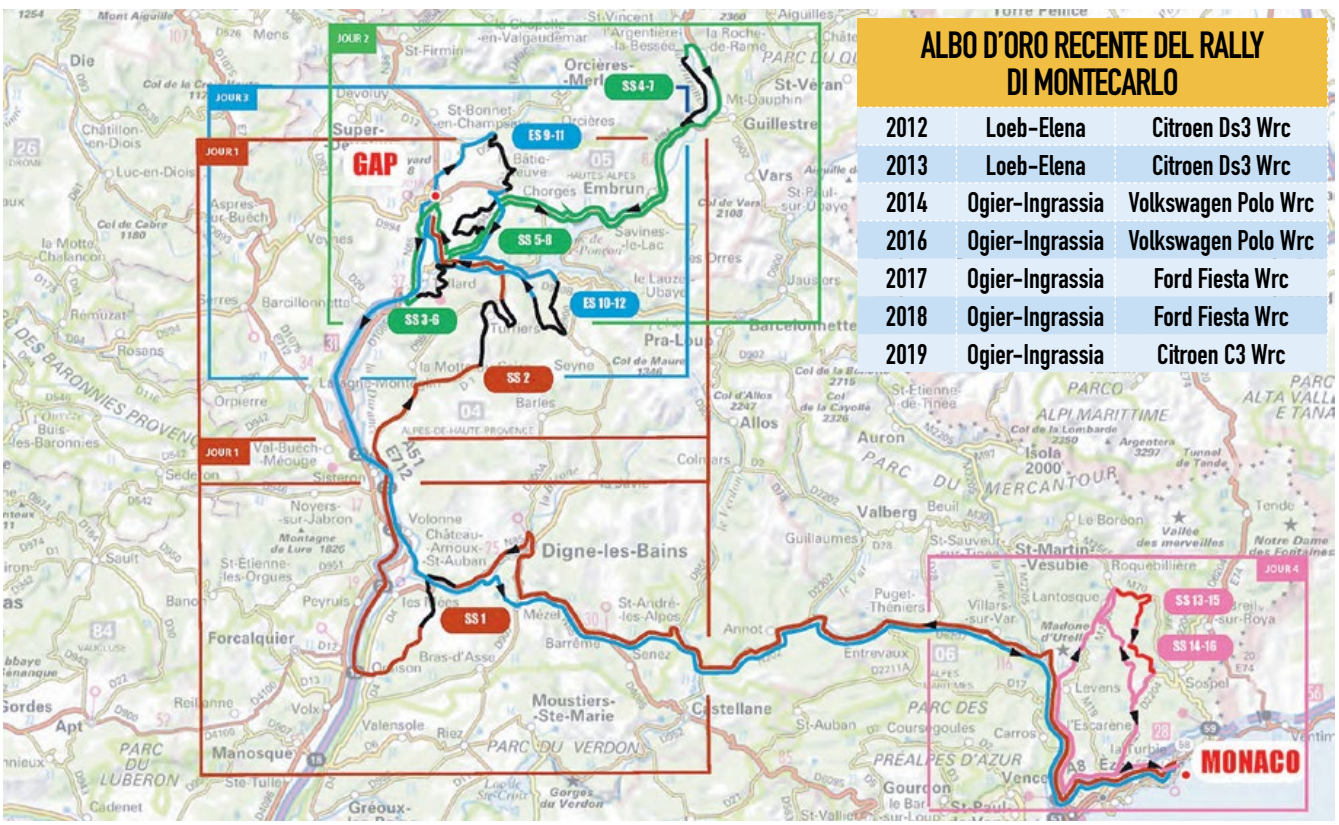

Damiano **De Tommaso**


Marco **Pollara**

GLI ORARI E IL PROGRAMMA DELL' 88° RALLY DI MONTECARLO

MERCOLEDÌ 22 GENNAIO	ORE	LUOGO	KM
Shakedown	16.01	Route de la Garde-Gap	3,35 km
GIOVEDÌ 23 GENNAIO	**ORE**	**LUOGO**	**KM**
Partenza cerimoniale	17.00	Monaco (Quai Albert 1er)	
Prima tappa Monaco-Gap (42,96 km cronometrati)			
PS1	20.38	Malijai-Pulmichel	17,47
PS 2	22.26	Bayons-Bréziers	25,49
Arrivo parco assistenza Gap h. 23.26			
VENERDÌ 24 GENNAIO	**ORE**	**LUOGO**	**KM**
Seconda tappa Gap-Gap (122,58 km cronometrati)			
PS 3	8.36	Curbans-Venterol 1	20,02
PS 4	9.56	Saint Clément sur Durance-Freissiniéres 1	20,68
PS 5	11.21	Avançon-Notre Dame du Laus 1	20,59
PS 6	13.54	Curbans- Venterol 2	20,02
PS 7	15.14	Saint Clément sur Durance-Freissiniéres 2	20,68
PS 8	16.39	Avançon-Notre Dame du Laus 2	20,59
Parco assistenza Gap h. 17.29			

SABATO 25 GENNAIO	ORE	LUOGO	KM
Terza tappa Gap-Monaco (75,20 km cronometrati)			
PS 9	9.38	St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 1	16,87
PS 10	10.56	La Bréole-Selonnet 1	20,73
Parco assistenza Gap IN h. 12.32 Out h. 13.15			
PS 11	16,87	St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 2	14.08
PS 12	15.26	La Bréole-Selonnet 2	20,73
Parco assistenza Gap IN h. 16.26 OUT 17.24			
Parco chiuso Monaco h. 21.24			
DOMENICA 26 GENNAIO	**ORE**	**LUOGO**	**KM**
Quarta tappa Gap-Monaco (63,54 km cronometrati)			
PS 13	8.17	La Bollène Vésubie-Peira Cava 1	18,41
PS 14	9.08	La Cabanette-Col de Braus 1	13,36
PS 15	10.55	La Bollène Vésubie-Peira Cava 2	18,41
PS 16	12.18	La Cabanette-Col de Braus 2	13,36
Parco chiuso Monaco h.13.48			
Premiazione Place du Palais Monaco h. 15.00			
Totale 304,28 km cronometrati			



ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY DI MONTECARLO

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

I TOP E GLI ITALIANI AL VIA DELL'EDIZIONE 2020 DEL RALLY DI MONTECARLO

N°	Entrant Pilote	Driver Nat. Copilote / Co-driver Nat.	Véhicule / Car Gr / Cl P
	10 WRC PLUS°		
8	Ott TANAK (EE)	Martin JARVEOJA (EST)	Hyundai i20 Wrc
11	Thierry NEUVILLE (B)	Nicolas GILSOUL (BEL)	Hyundai i20 Wrc
17	Sébastien OGIER (F)	Julien INGRASSIA (F)	Toyota Yaris Wrc
33	Elfyn EVANS (GB)	Scott MARTIN (GB)	Toyota Yaris Wrc
3	Teemu SUNINEN (FIN)	Marko SALMINEN (FIN)	Ford Fiesta Wrc
4	Esapekka LAPPI (FIN)	Janne FERM (FIN)	Ford Fiesta Wrc
9	Sébastien LOEB (F)	Daniel ELENA (MC)	Hyundai i20 Wrc
69	Kalle ROVANPERA (FIN)	Jonne HALTTUNEN (FIN)	Toyota Yaris Wrc
44	Gus GREENSMITH (GB)	Elliott EDMONDSON (GB)	Ford Fiesta Wrc
18	Takamoto KATSUTA (J)	Daniel BARRITT (GB)	Toyota Yaris R5

N°	Entrant Pilote	Driver Nat. Copilote / Co-driver Nat.	Véhicule / Car Gr / Cl P
	WRC 2		
20	Mads OSTBERG (N)	Torstein ERIKSEN (N)	Citroen C3 R5
21	Nikolay GRYAZIN (RU)	Yaroslav FEDOROV (RU)	Hyundai i20 R5
22	Ole Christian VEIBY (N)	Jonas ANDERSSON (S)	Hyundai i20 R5
23	Adrien FOURMAUX (F)	Renaud JAMOUL (B)	Ford Fiesta R5 MkII
24	Rhys YATES (GB)	James MORGAN (GB)	Ford Fiesta R5 MkII

N°	Entrant Pilote	Driver Nat. Copilote / Co-driver Nat.	Véhicule / Car Gr / Cl P
	WRC 3		
26	Yoann BONATO (F)	Benjamin BOULLOUD (F)	Citroen C3 R5
27	Eric CAMILLI (F)	Franòois-Xavier BURESI (F)	Citroen C3 R5
28	Nicolas CIAMIN	Yannick ROCHE (F)	Citroen C3 R5
30	Gregoire MUNSTER (LUX)	Louis LOUKA (B)	Skoda Fabia R5
32	Stéphane SARRAZIN	Kévin PARENT (F)	Hyundai i20 R5
38	José Maria LOPEZ (E)	Borja ROZADA (E)	Citroen C3 R5

N°	Entrant Pilote	Driver Nat. Copilote / Co-driver Nat.	Véhicule / Car Gr / Cl P
	1 FIA RGT CUP		
39	Luc CAPRASSE (B)	Renaud HERMAN (F)	Abarth 124 Rally

N°	Entrant Pilote	Driver Nat. Copilote / Co-driver Nat.	Véhicule / Car Gr / Cl P
	ALTRI		
41	Oliver SOLBERG (S)	Aaron JOHNSTON (IRL)	VW Polo R5
42	Olivier BURRI (CH)	Anderson LEVRATTI (F)	Skoda Fabia R5

N°	Entrant Pilote	Driver Nat. Copilote / Co-driver Nat.	Véhicule / Car Gr / Cl P
	I 12 EQUIPAGGI ITALIANI AL VIA		
28	"Pedro"	Emanuele BALDACCINI (I)	Ford Fiesta R5 MkII
34	Umberto SCANDOLA	Guido D'AMORE (I)	Hyundai i20 R5
35	Andrea NUCITA	Bernardo DI CARO (I)	Hyundai i20 R5
37	Enrico BRAZZOLI	Maurizio BARONE (I)	Skoda Fabia R5
43	Alessandro GINO	Danilo FAPPANI (I)	Skoda Fabia R5 Evo
48	Mauro MIELE	Luca BELTRAME (I)	Skoda Fabia R5
50	Fabrizio ARENGI BENTIVOGLIO	Massimiliano BOSI	Skoda Fabia R5
51	Alessandro PROSDOCIMO	Marsha ZANET	Peugeot 208
52	Ermanno DIONISIO	Fabio GRIMALDI (I)	Dacia Sandero
61	Domenico RAMPOINO	Bruno BANAUDI (I)	Renault Clio
65	Rachele SOMASCHINI	Chiara LOMBARDI (I)	Citroen Ds3
67	Carlo COVI	Michela LORIGIOLA (I)	Ford Fiesta R2

ECCO IL CALENDARIO DEL CAMPIONATO DEL MONDO RALLY 2020 (TUTTE LE PROVE SONO VALIDE ANCHE PER IL MONDIALE WRC 2 E PER IL MONDIALE WRC 3):

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

*gare valide per il mondiale Junior

Daytona è sfida totale

NEL PROSSIMO WEEK END APPUNTAMENTO CON L'ICONICA 24 ORE A STELLESTRISCE CHE APRE, COME DA TRADIZIONE, LA STAGIONE IMSA. ANDIAMO A SCOPRIRE CHE SFIDA SARÀ

di Diego Fundarò



Come da tradizione la 58° edizione della 24 Ore di Daytona darà il via alla stagione Imsa 2020; Acura, Cadillac e Mazda, i tre produttori Dpi rimasti dopo l'abbandono della Nissan, sulla carta partono sullo stesso livello, ma spetta ancora al marchio americano con telaio Dallara la posizione di favorito, in virtù dell'en plein di successi ottenuti in Florida negli ultimi tre anni su altrettante partecipazioni. Una striscia vincente che Cadillac tenterà di allungare, grazie anche ad un numero doppio di vetture al via rispetto alle rivali giapponesi. Dei quattro esemplari iscritti, quest'anno la punta di diamante sembra essere la #31 Whelen Racing schierata dal team Action Express: Felipe Nasr, Pipo Derani, Mike Conway e Filipe Albuquerque sono un equipaggio di livello superiore e la squadra punta apertamente a bissare il successo ottenuto nel 2018, allora con i colori Mustang Sampling. Per concentrare unicamente i suoi sforzi su di un solo equipaggio, il team ha inoltre rinunciato a seguire la seconda vettura, appunto la Mustang Sampling ora gestita dal team JDC-Miller. L'esperto Joao Barbosa sarà quindi affiancato sulla #5 dai francesi Duval e Bourdais, a comporre un equipaggio di sicuro valore e con dichiarate ambizioni di vittoria; andrà, semmai, verificata la solidità del team e di un programma messo in piedi in meno di due mesi da una squadra che si troverà a dover seguire due vetture e che è poco abituata a lottare ai massimi livelli. Una solidità che è, invece, marchio di fabbrica del Wayne Taylor Racing, vincitore in Florida nel 2017 e 2019 e da inserire nuovamente di diritto tra i favoriti anche se con un equipaggio cambiato dallo scorso anno per metà dei suoi effettivi, con Kobayashi e Van der Zande punti fermi e Dixon e Briscoe a prendere il posto di Fernando Alonso e Jordan Taylor, passato al team ufficiale Gm Corvette. Nando lo scorso anno ci mise molto del suo nella vittoria ottenuta dalla nera #10, in particolare nel duello vinto contro Nasr sotto il diluvio, risultato poi determinante



CADILLAC, ANCORA FAVORITA
La Cadillac con telaio Dallara vince a Daytona da tre anni di fila e anche quest'anno punta al successo. A destra il poker del Wayne Taylor Racing composto da Dixon, Briscoe, Van der Zande e Kobayashi

con l'interruzione definitiva della corsa. Dixon e Briscoe arrivano da quattro stagioni con le Ford Gt di Chip Ganassi ed ai recenti Roar hanno un po' faticato, ma il mestiere lo conoscono bene e di certo si faranno trovare pronti per la gara. La Mazda RT24-P #77 di Oliver Pla ha stampato il miglior crono ai Roar, esattamente come successe lo scorso anno a Jarvis, con appena sette centesimi tra i due riscontri a dodici mesi di distanza. Le vetture a telaio Riley Multimatic nel 2019 hanno colto i primi centri alla prestigiosa 6 Ore di Watkins Glen ed a Road America ed ora sono a caccia di un successo in una gara di lunga durata. Daytona e Sebring saranno le ultime gare del programma di collaborazione Mazda con il Team Joest, ma resta il solito punto interrogativo sul livello di affidabilità dei prototipi anglo canadesi. Solo restando a contatto col gruppo buono le Mazda potranno tentare il colpaccio nelle cruciali fasi finali. Dopo il titolo 2019 conquistato da Montoya e Cameron, ora il team Penske non può più nascondersi e punta apertamente ad ottenere il primo centro a Daytona. Sulla vettura dei campioni in carica verrà schierato Simon Pagenaud, mentre a Ricky Taylor e Castroneves sarà affiancato Alexandre Rossi. Con equipaggi di tale livello le ambizioni sono massime ed i tempi ottenuti ai test hanno confermato la competitività delle Acura ARX-05, entrambe ad appena due decimi dalla Mazda di Pla. Come da tradizione in Imsa, il Balance of Performance potrebbe modificare la situazione anche alla vigilia della gara, ma quello adottato per i test sembra aver creato un buon allineamento tra le vetture. Se saranno apportati cambiamenti saranno volti solo ad affinare gli equilibri.

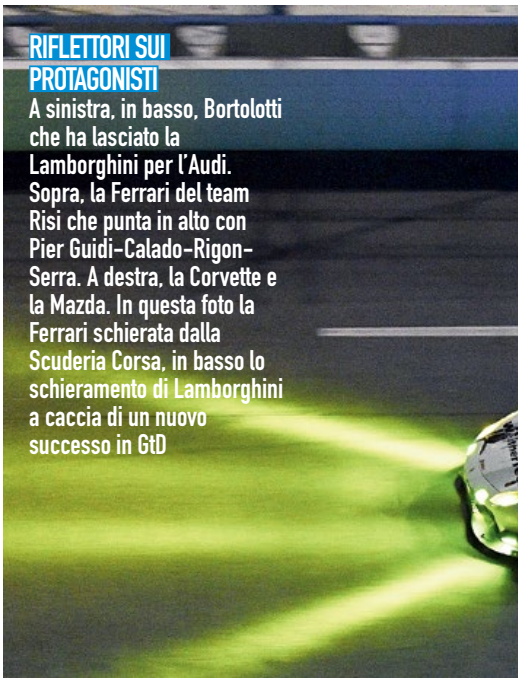
LmP2, sfida tutta da leggere

In LmP2 si assisterà al ritorno di un telaio Riley Multimatic Mk 30, nuovamente in gara con il Rick Ware Racing. Il team non ha avuto fortuna ai Roar, con la vettura costretta a interrompere presto i test pre-campionato per via di un inci-









RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
A sinistra, in basso, Bortolotti che ha lasciato la Lamborghini per l'Audi. Sopra, la Ferrari del team Risi che punta in alto con Pier Guidi-Calado-Rigon-Serra. A destra, la Corvette e la Mazda. In questa foto la Ferrari schierata dalla Scuderia Corsa, in basso lo schieramento di Lamborghini a caccia di un nuovo successo in GtD

dente di Davison il sabato dopo soli 22 giri completati. Sono bastati pochi danni alla carrozzeria per costringere la squadra ad abortire il programma, in quanto non in possesso di un ponte posteriore di riserva. Difficile pensare che la vettura possa essere competitiva contro le sei Oreca al via. A tutte le LmP2 sono stati concessi 5,0 l in più di carburante ed ora sono 75 i litri disponibili, ma solo una eccezionale moria degli otto Dpi al via darebbe alle LmP2 possibilità di vittoria assoluta: troppa la differenza di prestazione tra le due categorie (oltre 4"). Da quanto emerso dai test Pr1 Mathiasen, DragonSpeed e Tower by Starworks sembrano le più accreditate al successo di classe, forti di equipaggi equilibrati e di una buona dose di esperienza.

GtLm è la categoria più interessante

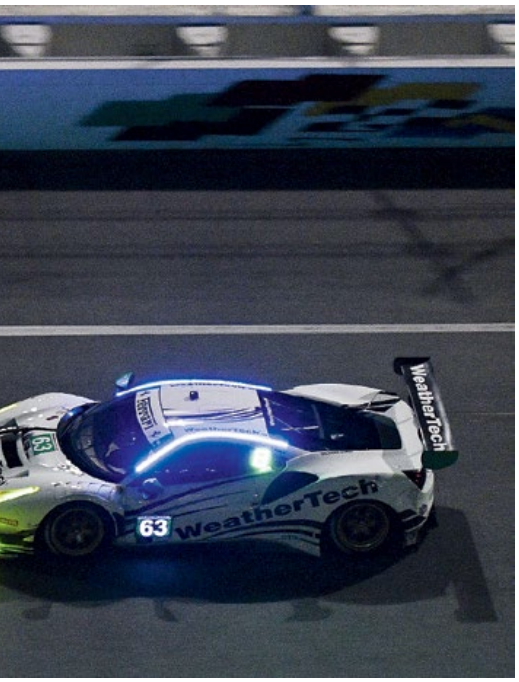
La Gt Le Mans si annuncia come la categoria più interessante, con il debutto della nuova Corvette C8 R a bilanciare parzialmente l'addio delle Ford Gt. Il BoP deciso per i Roar ha visto tre costruttori interessati e la sola Bmw M8 (vincitrice lo scorso anno a Daytona) esentata da ritocchi. I due nuovi modelli di Corvette e Porsche (alla prima in Imsa con la versione 2019) hanno ricevuto le loro prime impostazioni di peso, aerodinamica, capacità serbatoio e potenza del propulsore, mentre alla Ferrari 488 Gte-Evo è stato aggiunto 1 litro di carburante e concesso un leggero aumento della pressione di sovralimentazione su tutti i regimi. I tempi della sessione di qualifica del Roar (che stabiliscono la posizione più favorevole in corsia pit lane) hanno mostrato uno straordinario equilibrio, con Calado autore del miglior crono, Tandy ad appena un millesimo, Milner ad un decimo e Krohn a 0,159". Ferrari, Porsche, Corvette e Bmw racchiuse in un fazzoletto, con tempi in linea con quelli segnati in qualifica lo scorso anno, a testimoniare che nessuno si è nascosto e che tutti hanno tirato fuori il massimo del potenziale. Ma ciò che ha più sorpreso è stata l'immediata competitività della nuova C8 R, prima Corvette a motore centrale, subito velocissima nel confronto con le dirette rivali. Sarà poi la gara a far emergere i reali valori in campo; come sempre accade a Daytona, vincerà chi arriverà alle ultime due ore di gara con la vettura nelle migliori condizioni e potrà quindi sfruttarne al massimo il potenziale. Ci proverà di sicuro il team di Giuseppe Risi, al via con l'unica Ferrari affidata a Calado-Pier Guidi-Rigon-Serra, equipaggio ultra ufficiale del Cavallino.

GtD, battaglia tra 18 auto e 9 marchi

Se la GtLm sarà la categoria più interessante, la Gtd con 18 vetture e 9 marchi rappresentati sarà la più combattuta ed incerta. Il Bop deciso per il Roar ha visto ampie modifiche volte a rallentare la classe nel suo insieme, per dare una maggiore separazione di prestazione con i prototipi e le GtLm e facilitarne le manovre in fase di doppiaggio. Oltre al rallentamento, le novità in Gtd saranno il debutto in Imsa dell'Aston Martin Vantage Gt3 e delle versioni Evo di Acura Nsx e Ferrari 488, che punterà tutto sull'unico esemplare schierato da Scuderia Cor-











sa con Vilander, Westphal, MacNeil ed il rientrante Alessandro Balzan, nuovamente al volante dopo un lungo periodo di inattività dovuto a problemi fisici. Dopo i successi ottenuti nelle ultime due edizioni, saranno nuovamente le Lamborghini Huracan il riferimento della categoria, con cinque esemplari iscritti di cui tre per il plurivincitore Grt Grasser, uno dei quali interamente rosa, con le ottime Legge-Frey-Nielsen-Calderon. Il team austriaco schiererà Marco Mapelli sulla #44 ma non più Mirko Bortolotti, passato ora in forza al Wrt, squadra di riferimento Audi che conterà anche su Ineichen, Morad e Dries Vanthoor per puntare decisamente alla vittoria. Per Lamborghini i galloni di squadra top sembrano invece essere passati al Paul Miller Racing, che ad Andrea Caldarelli affiancherà Snow, Lewis e Sellers, detentore del miglior crono di classe ai Roar. Ma occhio anche a Acura e Porsche (in particolare Pfaff Motorsports e Black Swan), mentre Mercedes, Bmw, Aston e Lexus sembrano avere equipaggi meno equilibrati. ●

Altoè toro scatenato

IL 19ENNE VENETO ENTRA NELLA ROSA DEI PILOTI UFFICIALI LAMBORGHINI: SARÀ AL VIA DEL GT WORLD CHALLENGE CON UNA HURACAN DELL'EMIL FREY RACING

di Dario Lucchese



Giacomo Altoè entra nella rosa dei piloti ufficiali Lamborghini. Per il veneto, a 19 anni, è un sogno che si realizza. Dopo avere vinto due titoli Gran Turismo nell'ultimo biennio, gli si presenta adesso un'opportunità straordinaria, andando a raggiungere assieme allo spagnolo Albert Costa gli altri cinque "factory driver" Andrea Caldarelli, Marco Mapelli, Giovanni Venturini, Dennis Lind e Franck Perera, tutti riconfermati nel loro ruolo dopo un 2019 trionfale. Nei suoi programmi di questa stagione c'è la partecipazione al Gt World Challenge Europe sempre con l'Emil Frey Racing, la stessa squadra con cui (in coppia appunto con Costa) lo scorso anno si è laureato campione dell'International Gt Open. Altoè brucia dunque le tappe e, vista la sua giovanissima età, stabilisce un ulteriore primato. Nel 2018 aveva vinto con il Campionato Italiano Gran Turismo assieme a Daniel Zampieri e si era imposto contemporaneamente nel Lamborghini Super Trofeo Europa, conquistando anche il successo nella World Final di Vallelunga. E ora guarda a un futuro che più roseo non potrebbe essere.

- Cosa significa per te diventare un pilota ufficiale Lamborghini?

«Sono ancora molto giovane, ma posso dire che è il sogno di una vita intera. Tutta la mia carriera fin dall'inizio è stata improntata ad arrivare fino a questo punto. Diventare pilota ufficiale del "brand" a cui sono più legato e che reputo essere per me una famiglia, è semplicemente fantastico. Spero che sia una lunga storia d'amore».

- Dal debutto in Formula 4 nel 2016 fino al contratto di "factory driver" Lamborghini. Un gran bel salto...

«Ho debuttato in monoposto per passare l'anno dopo nelle ruote coperte, nel Tcr. Il mio percorso è stato lineare e sono molto orgoglioso di questo. So che ce ne sono veramente pochi di piloti che alla mia età corrono per una casa ufficiale. Continuerò a lavorare con grande impegno e dedizione».

- Quatto titoli in due anni. Ci avresti scommesso?

«No, anzi non ci pensavo proprio. Nessuno lo aveva fatto prima. Era veramente una cosa che andava fuori dalle mie idee. Mi concentravo gara dopo gara. Evidentemente questa è stata la strategia giusta. A fine





2018 immaginavo che sarebbe stato impossibile vincere di nuovo. Zampieri, sul podio della World Final di Vallelunga mi aveva detto "non ti ci abituare, non è che ti può andare sempre bene". Invece lo scorso anno ho conquistato anche il titolo del Gt Open».

- In questi anni come sei cambiato?

«Nel 2018 ho fatto un grande "step" in avanti con il team di Marco Antonelli. Lui mi ha aiutato personalmente seguendomi dentro e fuori le piste e assieme abbiamo vinto tutto. Per questo gli sono molto grato. Un grosso aiuto lo ho avuto dallo Young Driver Program di Lamborghini, con i preziosi consigli di Raffaele Giammaria. Un insieme di cose che mi hanno fatto chiudere il cerchio».

- Insomma, rispetto agli inizi in auto pensi di essere maturato?

«Non è semplice giudicarsi. Però posso dire che nei primi due anni ho fatto più fatica perché non credevo abbastanza in me stesso. Nel Gt ho trovato il mio habitat naturale. C'era un team che mi seguiva bene ed avevo un compagno straordinario come Zampieri. Ecco, diciamo che allora sono riuscito a lavorare su me stesso, acquisendo un'autofiducia senza preoccuparmi di altro».

- Cosa ti aspetti dal debutto nel Gt World Challenge?

«Come ho sempre fatto in questi ultimi anni, non voglio pensare al titolo ma concentrarmi gara per gara e raggiungere gli obiettivi stabiliti con il team e Lamborghini, che lo scorso anno ha vinto tutto. È sempre difficile confermarsi, ma confido nella squadra. L'Emil Frey Racing è molto professionale. E poi Albert (Costa) è ormai come un fratello e condividere la macchina con Perera rappresenta inoltre un vero onore, perché da lui posso imparare ancora tanto. I presupposti per fare bene ci sono tutti».

> COME HO SEMPRE FATTO IN QUESTI ANNI NON VOGLIO PENSARE SUL TITOLO MA CONCENTRARMI GARA PER GARA
>
> GIACOMO ALTOÈ

- Il team Emil Frey Racing lo scorso anno era alla prima stagione con la Lamborghini, dopo essere stato legato a Lexus e Jaguar. Eppure è riuscito ad essere subito vincente. Quale è stata la chiave di questo successo?

«Come ho già detto, è una squadra estremamente professionale, in cui lavorano meccanici e tecnici di primo piano. Il team principal Jürg Flach è un ex Sauber e si è portato dietro una parte del personale del team di Formula 1. Per fare un altro nome, Marco Schuepbach era l'ingegnere di Sergio Perez e Nico Hulkenbeg. Il livello è veramente alto e la cura di ogni dettaglio rappresenta la regola. Per un pilota è importante sapere che tutto è perfetto quando entra in pista, perché si può più facilmente concentrare sulla guida».

- La tua vita è cambiata?

«Da due anni tutto ruota intorno al mio lavoro di pilota. Mi alleno molto, specialmente in inverno, quando non riusciamo ad andare in pista; alterno la palestra al simulatore. Poi ci sono gli altri impegni, tra test, gare e pubbliche relazioni».

Conquistato questo traguardo, ovviamente nel tuo futuro ce ne saranno degli altri...

«Continuare a vincere è l'obiettivo principale. A lungo temine il mio grande sogno è partecipare e magari vincere anche la 24 Ore di Le Mans. Amo le gare endurance e quello sarebbe il top».

- Quali sono le tue precedenti esperienze nel Gt endurance?

«Ho disputato per due volte la 24 Ore di Spa, nel 2018 e 2019, anche se mi sono dovuto ritirare in entrambe le occasioni. Lo scorso anno ho disputato la 3 Ore di Barcellona, prendendo il posto di Perera, che era impegnato nell'Adac, sulla vettura Pro dell'FFF Racing Team. Assieme a Venturini e Phil Keen abbiamo chiuso quinti in qualifica e in gara è arrivato il quarto posto assoluto. Mi è servito per fare esperienza in ottica futura».

- Quale sarà il tuo prossimo impegno di quest'anno?

«Inizieremo a febbraio con i test. Cercheremo di andare a provare su tutte le piste su cui correremo durante la stagione. Una novità assoluta per me è Brands Hatch, un circuito "old school" molto veloce, con i cordoli alti e poche vie di fuga. Sarà difficile prendere subito il ritmo giusto».

La Token divenuta Safi

DOVEVA ESSERE LA RONDEL F.1 CON RON DENNIS DA PATRON, MA È POI STATA GESTITA DA DUE ENTITÀ DIFFERENTI, DISPUTANDO TRE GP IRIDATI, PRIMA CON TOM PRYCE E POI CON IAN ASHLEY

di Mario Donnini

La storia della mancata Rondel di F.1 sembra il trionfo del what if, ossia l'apoteosi del "come se". Coacervo d'ipotesi fallaci e sogni naufragati, che però ogni volta trovano soluzioni e strade, cristallizzandosi come possono in residuale e tignosa realtà. Fino a dar vita a una monoposto da Gran Premio la quale, in un modo o nell'altro, vivrà ben quattro stagioni di corse.
Tanto per cominciare, stiamo parlando della prima F.1 voluta dall'(allora non certo) leggendario Ron Dennis, già meccanico valente in F.1, prima alla Cooper e poi alla Brabham, il quale nel 1971 s'associa a Neil Trundle dando vita a un team di F.2 chiamato "Rondel Racing", marchio fondato dall'anagramma del nome di battesimo dell'uno e della seconda parte tronca e rimangeggiata del cognome dell'altro, con sede presso la "Gomm Metal Development". È quello che Ron Dennis chiamerà a ritroso il suo "Project One", primo vero tentativo di sfondare nel mondo delle corse, agendo da ancor timido patron.

Metamorfosi continue

E qui cominciano i primi movimenti tellurici, perché nel 1972 e nel 1973 Tony Vlassopoulo e Ken Grob fanno il loro ingresso nel team, rilevando il posto del dimissionario Trundle, mentre la squadra beneficia dell'appoggio della compagnia petrolifera Motul, la quale diventa title sponsor tanto da ribattezzare la ragione sociale "Motul Rondel Racing" e le monoposto schierate in formula cadetta F2 Motul M1: ed ecco che siamo già al Project Two, per dirla con Ron Dennis. Ma, attenzione, qui la storia prende una sua strada ambiziosa e imprevedibile, perché nell'inverno tra il 1973 e il 1974 la Rondel Racing pare pronta al grande salto in F.1. In fondo siamo in piena era "kit car", con la possibilità di realizzare un telaio

LA RJ02 PROGETTATA DA RAY JESSOP POTREBBE ESSERE DEFINITA LA FORMULA UNO CHE VISSE TRE VOLTE, PERCHÈ NASCE RONDEL, CRESCE TOKEN E ALLA FINE SI TRSFORMA BREVEMENTE IN SAFIR. RIVIVIAMO PASSO DOPO PASSO TUTTA LA COMPLESSA E PITTORESCA STORIA DELLA MONOPOSTO CHE NEL 1974 AVREBBE POTUTO SEGNARE L'ESORDIO DI RON DENNIS IN F.1 IN VESTE DI PATRON,...





RON DENNIS SI TIRÒ INDIETRO ALL'ULTIMO MOMENTO
Sopra, da sinistra, Neil Trundle e Ron Dennis, i soci della Rondel, mai arrivata in F1. Sotto, Price con la Token in gara nel 1974. A destra, lo stesso Tom, gallese, classe 1949





IL DEBUTTO DELLA TOKEN IN F.1 AVVIENE NEL GP DEL BELGIO 1974, COL GALLESE TOM PRYCE AL VOLANTE

senza spese faraoniche, rastrellando praticamente al supermercato un cambio Hewland e un motore Cosworth, benché sfiatato, e limitandosi ad assemblare il tutto. Non a caso il 1974 in F.1 sarà l'anno dell'esplosione dei mini team a cachet, stile Amon, Lyncar, Trojan e Maki, tanto per non far nomi.

L'uscita di scena di Ron Dennis

Morale della favola, nell'inverno 1973-1974 il tecnico del team Ray Jessop porta coraggiosamente avanti un progetto da Gp, per ora battezzato semplicemente Jessop F.1. Ron Dennis in teoria avrebbe la possibilità di tornare nel mondiale senza più la tuta blu da Cipputi, per dirla stile Altan, divenedo "Sciur padrun da li beli braghi bianchi", ma sfortunatamente la guerra del Kippour e la globale crisi economica che ne segue tarpano le ali a questo e a tanti altri progetti.

Non importa, si procede. Ron Dennis se ne va a dirigere un team che fa correre monoposto Surtees in F.2 e nel 1975 creerà la Project Three Racing per gareggiare sempre in F.2 cadetta (dal 1976 si trasferirà a Woking, da lì Project Four Racing, il resto è storia), mentre nella ex Rondel ha luogo una gran rivoluzione, perché si decide d'andare avanti coraggiosamente proprio col progetto di F.1.

La nascita della Token

Al timone del team ex Rondel restano Vlassopulo e Grob, i quali ribattezzano, a un mese dal suo definitivo completamento, col nome di Token la ex F.1 Rondel, coinvolgendo il 25enne e promettentissimo pilota gallese Tom Pryce, pronto a portare in dote lo sponsor del suo mentore Chris Meek, ovvero la company Titan Properties.

La macchina c'è, le sterline per saldare i primi salati conti pure, e la Token di riffa o di raffa può fare il suo debutto in F.1. Anche in questo caso è curioso notare che il marchio della vettura deriva da una fusione di nomi, laddove il "To" di Tony Vlassopulo si unisce al "Ken" di Grob, mentre la sigla RJ è ovviamente data dalle iniziali del progettista Ray Jessop. Capace di sfornare una monoscocca molto semplice e tradizionale, dal muso pronunciato, atto ad alloggiare un gran radiatore.

Il debutto all'International Trophy di Silversone e...

Negli Anni '70 in quota racing tra il dire e il fare non c'è neanche un millimetro. La fantomatica To-



ken RJ02 verniciata col glorioso British Green, al quale ben si amalgama il giallo dell'ala posteriore, si iscrive, grazie a due ghinee in più messe dalla Shell, all'International Trophy di Silverstone col giovane Tom Pryce al volante.
La RJ02 in qualifica percorre solo 4 giri e risulta malinconicamente 32esima su 32 iscritti, F.5000 comprese, e in gara, il giorno 7 aprile 1974, dopo 4 giri è già out. Poco male, l'esperienza viene sfruttata come shadedown dinamico.
Ed è già tempo di debuttare nel mondiale, il 12 maggio, nel Gp del Belgio a Nivelles, dove le cose cambiano alla grande. Il bravissimo Pryce in prova si piazza infatti 20esimo su 32 e in gara combatte nelle posizioni di rincalzo. Tutto ciò benché la Token spanci catastroficamente, perché in prova non aveva mai girato col pieno e l'assetto non tiene conto del tanto carburante in più imbarcato, al punto da danneggiare fondo vettura e musetto. Pryce percorre comunque 66 giri degli 82 previsti, dimostrando che il progetto sta insieme.

Colpo di scena a Montecarlo

E si arriva al weekend di Montecarlo, dove alla Token viene inflitto un colpo quasi mortale. La F.1 comincia a comportarsi da club quasi esclusivo, sempre più manovrata dalla Foca di Bernie Ecclestone, e l'iscrizione della piccola squadra viene seccamente rifiutata. Qui matura una delle più grandi rivincite nella storia delle corse, perché Tom Pryce decide di concentrarsi nel locale e prestigioso Gp di F.3, con Vlassopulo, boss della Token, il quale appieda il suo solito pilota Buzz Buzaglo, per fare spazio all'inferocito gallese.
Pryce, su March 743 dell'Ippokampos Racing di Vlassopulo, corre da indiavolato, aggiudicandosi alfine il Gp di F.3 con ben 20.8 secondi di vantaggio. Tom incanta i team manager di F.1 che assistono alla corsa e ben presto Don Nichols della Shadow lo ingaggerà seduta stante.
Vlassopulo esce dalla F.1, Pryce si sistema nei Gp e la Token finisce noleggiata per tre gare da Bob Harper, il quale fa gestire l'operazione al team manager Mike Earle - futuro artefice della Onyx F.1, nel 1989 - dalla sua sede presso Bognor Regis, in Gran Bretagna, non a caso città di residenza del pilota David Purley, ora nell'abitacolo della RJ02.

La Token diventa bianca

Il neo-boss Bob Harper vede Purley testare la macchina a Goodwood e poi tentare la qualificazione nel Gp di Gran Bretagna 1974 a Brands Hatch, ma una foratura e altri piccoli guai gli impediscono per soli tre decimi di entrare in griglia di parten-

LE TRE VITE DELLA RJ02 DAL 1974 AL 1977

Nella foto grande, Ashley con la Token in volo al Gp di Germania 1974 e, a destra, Purley nel tentativo di qualifica nel Gp di Gran Bretagna. In alto a sinistra, Trimmer in azione con la monoposto ribattezzata Safir e, sopra, Ravenscroft nel corso di una gara sprint, nel 1977. Nell'altra pagina, in alto, Pryce con la Token in livrea British Green, al debutto in F.1, a inizio 1974







za. Non finisce qui. Purley per il Gp di Germania sul vecchio Nurburgring viene sostituito dal connazionale Ian Ashley, che porta gli sponsor della Chequered Flag e di Richard Oaten, ma non riesce neppure lui a qualificarsi. Poco male, con uno di quei gesti selvaggi e anarchici che danno colore alle gare di quegli anni, Ashley si schiera abusivamente alla partenza e prende il via, riuscendo perfino a terminare la corsa, 14esimo.
Memorabile la risata che si fa Jackie Stewart nel pre-Gp, quando vede la Token tutta storta e col nastro adesivo a rinforzare il supporto dell'ala posteriore. Ad Ashley meglio ancora va in Austria, perché all'Osterreichring Ian riesce a qualificare la Token 24esima su 25 partenti, riuscendo anche stavolta a vedere la bandiera a scacchi, pur non essendo classificato ufficialmente, per insufficiente distanza percorsa.

La riconversione in Safir

L'avventura nel mondiale della Token è già finita, anche se la monoposto continua a passare di mano. Sempre assistita dal creatore Ray Jessop, che era stato ai box anche nella partentesi Harper, la Token viene gestita per un paio di gare dalla Safir, piccolo marchio inglese che negli Anni '70 clonava Ford Gt40. In altre parole, in due gare non valide per il mondiale 1975, ossia alla Corsa dei Campioni di Brands Hatch e all'International Trophy a Silverstone, la Safir, condotta dal coraggioso Tony Trimmer, prima viene squalificata e nell'altra partecipazione giunge 14esima. Ricorda lo stesso Trimmer: «*La squadra di Jessop è a corto di finanze e la Safir RJ02 non è granché, ma resto grato a Ray per avermi comunque dato questa opportunità*».

> IL VERO PROBLEMA DELLA MONOPOSTO PROGETTATA DA RAY JESSOP FU LA MANCANZA DI FONDI
>
> TONY TRIMMER

Il commiato nella gare sprint a livello club

Fine della storia in F.1. La monoposto ormai non è più competitiva neppure per partire ultima e viene venduta al pilota dilettante John Ravenscroft. Costui, nel corso delle stagioni 1976-1977, si limita a utilizzare la Token a livello di meeting Club, prevalentemente in luoghi motoristicamente di secondo piano quali Curborough, Wroughton, Gaydon, e Upwood – più un paio di puntate sul tracciato di Oulton Park –, per un totale di 23 competizioni di accelerazione, ottenendo dieci vittorie, più un successo di classe.

La Token esiste ancora!

Vuoi per l'intensità e la complessità della sua storia, vuoi per i bei nomi coinvolti - Dennis, Pryce e Purley su tutti -, vuoi perché la Token, realizzata in un unico esemplare, tre Gp iridati li ha corsi davvero, la sua vita agonistica e quindi la sua tutela quale patrimonio a suo modo storico, conoscono un dignitosissimo seguito, negli anni successivi.
Il tutto grazie a un accurato restauro conservativo che riporta la rivitalizzata RJ02 nella primigenia configurazione di British Green, la stessa del debutto iridato in F.1, nel Gp del Belgio '74, del suo primo coraggiosissimo e bravissimo pilota, Tom Pryce, scomparso nella tragedia di Kyalami 1977, nel Gp del Sudafrica, che rapì anche la giovane vita del locale commissario di percorso Jansen Van Vuuren.
La RJ02 è tuttora di proprietà di un collezionista francese e nel suo pedigree spiccano recenti e applaudite partecipazioni al Gp Monaco Historic. Stupendo e illuminante il suo destino: proprio il tracciato che la rifiutò nel 1974, ritenendo indegna l'iscrizione del suo team, ha alfine riconosciuto la sua importanza storica, sportiva e culturale, tanto da ammetterla e onorarla nella più importante competizione per auto veteran da Gran Premio. Evidentemente certe volte per vedere riconosciuti i propri meriti bisogna solo saper aspettare… ●

Gunther bella storia!

NELLA SECONDA VITTORIA DELLA BMW MAXIMILIAN SI PRENDE TUTTA LA SCENA E DIVENTA IL PIÙ GIOVANE PILOTA AD AVER CONQUISTATO IL SUCCESSO NELLA SERIE ELETTRICA. ECCO COME

di Fulvio Cavicchi




Julius Bär
Einhell
BMW i
Andretti
Motorsport
MICHELIN
harman/kardon
MOËT & CHANDON
IMPERIAL
MOËT
MOËT
M. Günther



Secondo centro Bmw

Prima vittoria in carriera per Gunther che ha regalato il secondo successo stagionale alla Bmw. Sotto il via e in alto a destra Da Costa che ha chiuso al 2° posto

Dopo tanto tempo, finalmente una gara di Formula E senza bandiere rosse o safety car. Giusto un breve momento di Full Course Yellow per raccogliere dei pezzi di macchina in traiettoria, durato mezzo giro, e per il resto dei 45 minuti più un giro un Santiago E-Prix pieno zeppo di colpi di scena. E di certo non ci si può lamentare di una corsa in cui dal primo all'ultimo giro ci sono stati sorpassi, contatti, testacoda, ancora contatti e un soprasso per la vittoria all'ultimo giro! Dopo che in Arabia Saudita non si è fatto altro che tessere le lodi delle quattro tedesche, ecco la Jaguar che si piazza davanti a tutti sulla griglia di partenza e comandare la gara con sicurezza fino al giro di boa.

Mitch Evans ha tenuto la testa della competizione fino a quel momento senza particolari problemi, parendo anche in grado di allungare sfruttando la lotta del giovane Max Günther con le Venturi. Però poi a 20' dalla conclusione il tedeschino della Bmw ha dimostrato quanto l'aumento di potenza dell'Attack Mode per Stagione 6 ne abbia reso ancora più tattico l'utilizzo. La rinnovata pista cilena è diventata molto più veloce grazie alla rimozione della chicane in mezzo al "rettilineo storto" (un lungo tratto curvo da affrontare tutto a gas schiacciato) ed i piloti si sono giocati in fretta i due "turbo" consentiti dal regolamento di gara. Ultimo a farlo è stato proprio il pilota con l'auto dai colori della Baviera, che grazie alla potenza supplementare è riuscito a sorpassare la Jaguar in testa addirittura sulla linea esterna dell'allungo.

Pareva la parola fine sulla gara, dato che le due vetture avevano un passo simile, ma da dietro è risalito un ciclone nero e oro che ha rivitalizzato tutto. Il monarca reggente Jean-Éric Vergne ed il suo nuovo compagno di squadra António Félix Da Costa erano scattati da metà griglia, ma con forza sono arrivati a prendere i primi due. Le loro Ds Techeetah hanno messo in mostra una velocità inusitata, con addirittura Jev che ha scavalcato Pascal Wehrlein per la terza piazza standogli in scia nonostante il tedesco avesse l'Attack Mode attivato e lui ne fosse sprovvisto!

FINALE MOVIMENTATO

Dopo che i due giaguari della Ds hanno passato la Mahindra, la carrozzeria sopra la ruota anteriore sinistra di Vergne ha ceduto (si era danneggiata in un contatto nei primi giri), andando a rovinargli la gomma al punto da costringerlo al ritiro. Così il testimone è passato in mano a Félix Da Costa,







> *Oggi si può dire che un sogno è divenuto realtà*
>
> **Max Gunther**



che dopo aver con fatica passato il compagno di squadra – che proprio non voleva saperne di lasciarlo passare, nonostante il gran fumo della sua gomme facesse capire non ci fosse possibilità di continuare – è andato prima a prendere la Jaguar e poi davvero in un lampo si è incollato alla Bmw in testa.

L'esperto António non ha proprio voluto perdere tempo per studiare l'avversario e dopo qualche curva dopo averlo raggiunto ha sferrato un attacco dei suoi, uno di quelli "di forza" a cui proprio non si può dire di no (grazie anche alla robustezza delle Spark).

Mancavano solo 3 minuti e ancora una volta pareva la fine dei giochi, ma la temperatura del powertrain Ds è andata alle stelle e così il pilota ha dovuto cercare di amministrarla per vedere l'arrivo. Ne ha approfittato Günther, che ha potuto tentare un attacco a tre curve dalla bandiera a scacchi. Per l'esattezza ha sfilato il portoghese all'esterno del rettilineo curvo, passandogli davanti senza nemmeno tirare la staccata. Troppa differenza di velocità rispetto a tre giri prima, quando la Techeetah pareva di un altro pianeta, per poter dare il merito solo al tedesco.

«*Oggi è un sogno diventato realtà*», ha dichiarato un Günther visibilmente sollevato, al termine di un pomeriggio davvero caldo. «*Per tutti noi si trattava di gestire la gara in condizioni torride ed è stata una lotta dura per la vittoria. Non avendo fatto una ottima partenza dal lato sporco della pista, che mi è costata una posizione, abbiamo usato l'Attack Mode in modo molto intelligente. E mi ha permesso di prendere il comando. In questo caldo era anche importante tenere d'occhio la temperatura delle batterie. Lo abbiamo fatto davvero bene*».

FELICE ANCHE IL SECONDO

Ovviamente felice il vincitore, ma anche lo sconfitto ha preso bene il risultato. «*Oggi abbiamo commesso un errore con l'energia, ma ho pensato che sarebbe andato tutto bene lo stesso e quindi sono andato al comando della gara*» ha raccontato Félix Da Costa. «*Ma ho dovuto rallentare abbastanza rapidamente subito dopo, per gestire la temperatura. Alla fine, è meglio finire secondo ed ottenere punti piuttosto che non finire affatto la ga-*

ra». Molta gioia anche sotto la tenda Ds, dato che il marchio premium di Psa era al suo cinquantesimo via nel campionato e lo ha celebrato con un podio, come spiegato da Xavier Mestelan Pinon: *«La velocità delle nostre auto oggi è stata assolutamente eccezionale e molto soddisfacente. Tuttavia, avremmo potuto fare di meglio ed è essenziale lavorare per raggiungere il nostro obiettivo principale: mantenere entrambi i nostri titoli!»*

Insomma la stagione che pareva veder sventolare solo bandiere tedesche abbia "aperto in confini" con due nuove squadre sfidanti per la cima, una britannica e l'altra franco-cinese. Però alla fine in testa al campionato piloti ha piantato le tende Stoffel Vandoorne, mentre in quello delle squadre è salita in testa Bmw. Insomma le Case di Stoccarda e Monaco si sono scambiate le vette rispetto al primo weekend di Dir'iyya. Ma soprattutto vale la pena di notare come il marchio della Stella sia stato l'unico delle teutoniche con due piloti a punti, e che il suo powertrain abbia davvero rivitalizzato le Venturi. Infatti la formazione monegasca, grazie alla sua maggiore esperienza nella serie, ha davvero stupito tutti in Cile, con Edoardo Mortara ed il nome nobile Felipe Massa nelle prime posizioni per gran parte della gara. Però un sorpasso "duro" dell'italiano di Ginevra ha spinto nelle barriere il brasiliano facendolo precipitare indietro, poi Edo ha avuto problemi che hanno interrotto la sua battaglia. Ma decisamente un altro passo rispetto alla seconda parte della stagione scorsa.

Per finire il resoconto sulle tedesche, di certo va fatta notare la grande rimonta di Lucas di Grassi, che da 22° in griglia ha concluso settimo ad appena 3" dal neo leader del campionato. Ancora un segno che Audi è sempre competitiva, nonostante si sia fatta vedere poco nelle prime tre partenze della stagione. Invece dopo la grande prestazione in Arabia è arrivato molto rumoroso il tonfo di Porsche, che ha rimediato un doppio zero con Neel Jani e André Lotterer. Per una squadra al debutto, che nemmeno può basarsi su dati dell'anno precedente come invece può fare Mercedes, sicuramente avere degli alti e bassi durante la stagione ci può stare, quindi nessun allarme. Qualche domanda in più deve porsela Nissan, che aveva fatto bene in novembre e dispone di tutta l'esperienza di squadra e piloti. A differenza dei giapponesi è riuscita un minimo a "salvarsi" la Virgin Racing, grazie al decimo posto del fedele ed inossidabile Sam Bird, che ha preso anche il punto per il giro più veloce tra i primi dieci all'arrivo, permettendo quindi alla formazione clienti Audi di rimanere nel gruppo di testa. Sollevano il morale Mahindra le belle prestazioni di Pascal Wehrlein, quarto al traguardo, che proprio sul circuito del Parque O'Higgins stupì tutti lo scorso anno arrivando secondo a soli 6" dalla vittoria alla sua seconda gara nella categoria. In compenso è completamente scomparso il suo coéquipier Jérôme D'Ambrosio, e la differenza di prestazioni tra i due ha fatto davvero specie, vista la grande esperienza del belga.



Vandoorne nuovo leader

Qui in azione Vandoorne nuovo leader della serie dopo tre round. Sotto Rowland ko ma autore del giro più veloce. In basso a destra Wehrlein giunto quarto







CLASSIFICHE

Formula E, Santiago del Cile, 18/01/2020

Classifica finale di Gara: 1. Maximilian Günther (Bmw I Andretti Motorsport), 40 giri in 46'11"511, alla media di 118,8 km/h; 2. António Félix Da Costa (Ds Techeetah Formula E Team) a 2"067; 3. Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 5"119; 4. Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) a 7"050; 5. Nyck de Vries (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 9"883; 6. Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 11"237; 7. Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 14"437; 8. James Calado (Panasonic Jaguar Racing) a 18"255; 9. Felipe Massa (Venturi Formula E Team) a 20"430; 10. Sam Bird (Envision Virgin Racing) a 21"780; 11. Nico Müller (Geox Dragon) a 23"786; 12. Oliver Turvey (Nio 333 FE Team) a 27"778; 13. Sébastien Buemi (Nissan e.dams) a 43"257; 14. Daniel Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 47"198; 15. Robin Frijns (Envision Virgin Racing) a 1 giro; 16. Ma Qinghua (Nio 333 FE Team) a 1 giro 17. Oliver Rowland (Nissan e.dams) a 4 giri
Giro più veloce: il 26° di Oliver Rowland in 1'06"405, alla media di 124,0 km/h

La classifica Piloti dopo 3 gare: 1. Stoffel Vandoorne 38 punti; 2. Alexander Sims 35; 3. Sam Bird 28; 4. Maximilian Günther 25; 5. Lucas di Grassi 24; 6. Oliver Rowland 22; 7. António Félix Da Costa e Mitch Evans 21; 9. André Lotterer, Edoardo Mortara e Nyck de Vries 18; 12. Pascal Wehrlein 12; 13. Robin Frijns e James Calado 10; 15. Daniel Abt 8; 16. Jean-Éric Vergne 4; 17. Felipe Massa, Brendon Hartley e Jérôme D'Ambrosio 2.

La classifica Squadre dopo 3 gare: 1. Bmw I Andretti Motorsport 60; 2. Mercedes-Benz Eq Formula E Team 56; 3. Envision Virgin Racing 38; 4. Audi Sport Abt Schaeffler 32; 5. Panasonic Jaguar Racing 31; 6. Ds Techeetah Formula E Team 25; 7. Nissan e.dams 22; 8. Venturi Racing 20; 9. Tag Heuer Porsche Formula E Team 18; 10. Mahindra Racing 14; 11. Geox Dragon 2.

ANCHE DRAGON NON PERVENUTA

È "non pervenuta" anche tutta la Geox Dragon, che a Riad era molto più vicina agli avversari. Dopo una brutta qualifica, almeno Nico Müller è arrivato a un soffio dalla zona punti, mentre un ritiro ha fermato Brandon Hartley, La formazione americana dallo sponsor italiano sta già perdendo di vista le squadre davanti, e c'è purtroppo il rischio che si torni ad una sfida a due per la parte bassa della classifica con la Nio.

Nonostante sia l'unico team a 0 punti, va sicuramente segnalato il primo segnale di competitività da lungo tempo della formazione cinese, con Oiver Turvey che addirittura è entrato in Super Pole ed ha anche occupato la quarta piazza nelle prime fasi di gara, prima di scivolare indietro. Insomma l'acquisto della squadra da parte di di Lisheng Racing (Nio rimane solo come sponsor) pare stia rimettendo in sesto il team, però di sicuro il dare il secondo volante a Ma Qinghua per avere un pilota cinese non appare una scelta felice. Certamente sarà utile per l'immagine nel loro paese, ma in un campionato dal livello di piloti così elevato la scelta di avere costantemente l'altra macchina ultima per distacco non appare felice.



DS7 Crossback orgoglio di Francia

NON È SOLO LA PUNTA DI DIAMANTE DEL GRUPPO PSA MA SI PROPONE COME ARCHETIPO DEL LUSSO TRANSALPINO DA IMPORRE ANCHE NEL SETTORE AUTO

di Francesco Forni

Orgoglio di Francia, DS7 Crossback non solo è la punta di lancia del Gruppo PSA. Si propone come archetipo della lusso transalpino, da imporre non solo nei profumi, nella moda o nei vini: adesso anche nelle auto. Non a caso è stata la vettura che ha accompagnato Macron in occasione dell'insediamento all'Eliseo. Ostentatamente francese, volutamente differente. A partire dalla calandra, col tema a "diamante" che riprende il logo. La sagoma della gemma è riproposta ovunque, anche nell'abitacolo. I fari sono un altro fattore caratterizzante. Su quelli anteriori l'occhio ci casca per forza. Gli Active LED Vision (inclusi nel Pack Pilot Monitoring a 2.000 euro) sono composti da tre moduli rotanti, che sprizzano una luce viola di benvenuto. Impossibile ignorarli, come la trama a scaglie (sempre a forma di diamante …) luminose dei gruppi ottici posteriori. Originale la plancia interamente digitale, personale, ma non di difficile utilizzo. In piena sintonia col retaggio del









DS7 CROSSBACK BLUE HDI 180 AUTOMATICA GRAND CHIC	
Prezzo	43.650 euro
Lunghezza	457 cm
Larghezza	190 cm
Altezza	161 cm
Passo	274 cm
Bagagliaio	555–1752 litri
Peso	1535 kg
Motore	Diesel, 2.0 litri
Potenza	180 cavalli a 3.750 giri
Coppia	400 Nm a 2.000 giri
Cambio	automatico a 8 marce
Trazione	anteriore
Consumo misto	4,9 litri/100 km
Emissioni di CO2	4,9 litri/100 km
Velocità massima	218 km/h
Accelerazione 0-100 km/h	9,4 secondi

Gruppo, all'interno l'accoglienza è speciale. Sartoriale nell'allestimento Rivoli (optional 3.200 euro) il concetto di lusso alla francese, dominato dalle ricercatezze in contrasto con un design dove risaltano gli spigoli, resta sempre in primo piano.
Le poltrone anteriori e posteriori presentano sellerie in pelle di qualità, con belle cuciture (vere). Altra chicca, il divano posteriore con i sedili regolabili elettricamente (inclinazione da 23° a 32°). Tra le numerose attenzioni, la parte finale della poltrone anteriori che si allunga, per trovare la più comoda e funzionale angolazione delle gambe. Oltre alla forma c'è la sostanza con sospensioni posteriori a bracci torcenti, ammortizzatori elettronici con il monitoraggio della strada (a richiesta).
Su strada il comportamento è di livello. La combinazione tra sospensioni morbide e scocca rigida permette una guida confortevole e precisa. Su DS7 Crossback si viaggia nella bambagia. E non per modo di dire. Ma non è un'auto che "dondola", offrendo un più che accettabile compromesso tra guida ovattata e stabilità. L'armonia generale è un plus che si apprezza col passare di chilometri. Il baricentro alto non la mette in particolare difficoltà. I controlli hanno una soglia bassa di intervento, non coglie di sorpresa. L'unica DS7 a trazione integrale è quella elettrificata, la E-tense 4x4, che dispone di una potenza di sistema di 300 cavalli (prezzo da 51.050 euro) e una coppia di 300 Nm. Il 1.6 benzina lavora assieme a due motori elettrici, uno all'anteriore e l'altro al posteriore. Questa plug-in ibrida può avere fino a 58 km di autonomia a zero emissioni. La più prestante, senza dubbio. A nostro avviso la più adatta a chi vuol macinare molti chilometri è la duemila diesel da 180 cavalli, molto fluida, lo scatto c'è quando bisogna disimpegnarsi e ben abbinata al cambio automatico a otto marce. Le altre motorizzazioni a trazione anteriore sono il 1.6 benzina da 181 e 224 cavalli e il 1.5 diesel da 131 cavalli, tutte col cambio automatico. ●





Motorsport Images

A PARTIRE DA VETTEL, KUBICA, GIOVINAZZI E NON SOLO...

La F.1 2020 è ricca di spunti

Non perché sono un tifoso di Vettel, ma non capisco gli altri tifosi come possano continuare a chiamarla "crisi", la sua. Comunque, ho 10 anni e ammiro tanto le imprese di Kubica e mi piacciono i piloti che pur avendo già avuto grandi soddisfazioni, continuano come lui e Raikkonen, per non parlare di Andretti e Zanardi. Ora, il terzo pilota mi sembra giusto, ma spero tanto che torni in pista con una macchina vera e propria. A me sta molto simpatico Giovinazzi, ma devo dire assolutamente che Kimi è troppo sottovalutato, e che per Giovinazzi la cosa è diversa. Ho un ultimo argomento che secondo me dovrebbe essere più discusso: la McLaren e i suoi piloti. Da una parte la scuderia storica che ricresce e dall' altra due piloti fortissimi. Sainz forte e figlio d' arte che ha fatto vedere a tutti chi è e Norris il quale è un giovane pieno di talento. Più un nuovo simulatore...

Francesco Tortorelli

Tanti argomenti, moltissimi piloti citati e vari spunti. Dire o non dire che Vettel sia in crisi non è importante. Conta sottolineare che al confronto con un debuttante in rosso e a parità di macchina Seb ha sofferto oltremodo. Questo sì. E bisogna aggiungere che questo 2020 per lui rappresenta l'ultima chance. In bocca al lupo, dunque. Il resto affidiamolo ai fatti, ai cronometri e ai risultati, che è meglio.Del tutto d'accordo su Kubica, esempio cristallino di classe, tenacia e resilienza. Il polacco merita d'avere una chance vera, dopo la stagione purgatoriale alla Williams. Ma intanto all'Alfa la chance vera l'avra legittimamente Giovinazzi, dopo un anno di esperienza e ripresa di contatto con la F.1. Speriamo bene, perché Antonio merita più gioia di quanta abbia provata la scorsa stagione. Quanto ai ragazzi della McLaren, massima stima per entrambi, all'interno di storie diverse ma egualmente interessanti. Sainz è ormai un pilota maturo, oltre che velocissimo. Norris è un giovanissimo ricco di talento e con possibilità incredibili di crescita. A questo punto tra team e capitale umano, la McLaren è una delle squadre più indovinate - e non a caso -, di questa Formula Uno.



AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

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

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00. Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l. , o bonifico bancario IBAN: IT 06207601032000001048510505.
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 20132 Milano - Tel 02.25821- Fax 02.25825302 e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT INMOTO
AM

AUTO DI FEBBRAIO È IN EDICOLA



LA GRANDE SFIDA

A CONFRONTO BMW SERIE 3 TOURING E AUDI A4 AVANT

EMISSIONI CO2

ECCO LE NUOVE REGOLE CHE SPAVENTANO IL MERCATO DELL'AUTO

GUIDARE IL FUTURO

ABBIAMO PROVATO LE CONCEPT CAR DI CITROEN E LE NOVITÀ DEL CONSUMER ELECTRONICS SHOW

CAR OF THE YEAR

VIENI A GUIDARE CON NOI LE SETTE FINALISTE DELL'AUTO DELL'ANNO

Il tuo magazine ti aspetta in edicola ogni mese con anteprime, test accurati, prove su strada, confronti e molto altro.

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.

auto