

AYRTON VINCE ANCORA NEL VENTICINQUENNALE CELEBRATO SUL CIRCUITO DI IMOLA

AUTO SPRI NT

n. 19

Anno LVIII Settimanale 7-13 maggio 2019

3 Euro (Italy only)

IN EDICOLA
AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
SENNA



BEL 6,00 € - MC CÔTE D'AZUR 5,80 €
PTC CONT. 5,50 € - F. 5,50 €
CH. OT. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF



SUTTON-IMAGES.COM



VERSO GP SPAGNA

MONTMELO DRAMMA

Adesso o mai più: **Ferrari** e **Vettel** affrontano il ritorno in **Europa** col cuore in gola, perché devono per forza spezzare l'**egemonia** della **Mercedes**



EUROPEAN
LEMANS ★
SERIES ★ ★

11/12 MAGGIO 2019

ITALIA **Round 2/6**



4 HOURS OF MONZA

#4HMONZA



Acquista i tuoi biglietti su :
europeanlemansseries.com



Futuro sereno per il Gp d'Italia

Una stretta di mano a Roma. E la firma sul contratto entro l'estate. Il Gp d'Italia di F.1 a Monza è salvo. Almeno per i prossimi cinque anni. «È stata la trattativa più difficile della mia vita», ha raccontato il presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani. Dopo mesi abbastanza tribolati con la situazione che non si era messa affatto bene in mezzo a crescenti timori di non riuscire a restare nel calendario del Mondiale di F.1 arriva finalmente una schiarita. «Per il prossimo quinquennio abbiamo raggiunto un'intesa di massima per quanto riguarda gli aspetti economici del contratto di collaborazione con Liberty Media» spiega il presidente dopo che il consiglio generale dell'ACI gli ha dato mandato di proseguire la negoziazione. Le cifre restano top secret per il patto di segretezza imposto da Liberty Media che deve ancora concludere i rinnovi con altri circuiti (Silverstone, Spa, Hockenheim e Città del Messico) anche se la base di partenza è certa: 122 milioni e mezzo di dollari. Era questa la richiesta di partenza di Liberty Media per mantenere Monza in

calendario. Una cifra che ACI non era disposta a sborsare e che, alla fine, pare sia stata sensibilmente limata nell'incontro tra Sticchi Damiani e Liberty Media. «Questo nuovo accordo ci consente, adesso, di avere un orizzonte temporale di sei edizioni con cui pianificare gli inevitabili lavori da fare all'autodromo di Monza, in vista del 2022, anno del centenario del circuito. Io nel frattempo ho un sogno: riportare il circuito alla situazione ante-varian-te...». È senza dubbio, questa, una delle notizie più belle per il nostro motorsport che mantiene totale diritto di cittadinanza in F.1 nella settimana che precede il Gp di Spagna, quinto round di un Mondiale che ha visto fin qui quattro doppiette consecutive della Mercedes. Si torna a correre a Montmelò, lì dove tutto è iniziato con quei test collettivi che avevano fatto crescere tante attese sulla Rossa. Inutile sottolineare che quella in Catalunya è un'altra sfida cruciale per spezzare l'egemonia delle Freccie d'Argento e riaccendere le speranze nella corsa a un campionato che è sì ancora lungo ma già ben indirizzato. ●



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

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 8** VERSO GP SPAGNA FERRARI ULTIMA CHIAMATA
- 12** VERSO GP SPAGNA BOTTAS IL RIGENERATO
- 14** VERSO GP SPAGNA BERGER VEDE ROSSO!

STORIE F1

- 24** SENNA 25 AYRTON VINCI ANCORA
- 28** SENNA 25 RAMIREZ RACCONTA SENNA
- 32** SENNA 25 PARLA PARRILLA
- 36** SENNA 25 CON ROLAND SEMPRE NEL CUORE

VELOCITÀ

- 38** WEC TOYOTA CHIUDE I GIOCHI
- 41** BLANCPAIN MERCEDES GRANDE AVVIO
- 42** DTM SUBITO COSE DA SPECIALISTI
- 44** W SERIES CHANDWICK PRIMA DONNA
- 46** FERRARI CHALLENGE CARROLL GELA TUTTI
- 48** CAMPIONATI AL VIA PORSCHE SUPERCUP
- 50** CAMPIONATI AL VIA LAMBORGHINI
- 52** CAMPIONATI AL VIA FORMULA 3
- 62** GT ITALIA C'È GRANDE SPRINT
- 64** F. REGIONAL SHOW DI ALTA QUALITÀ
- 66** F. 4 PETECOF INIZIA DI SLANCIO
- 68** PROTOTIPI SFIDA APERTISSIMA
- 70** TCR AUDI FA UNO-DUE
- 72** SMART EQ FORTWO PARTENZA MOVIMENTATA

RALLY

- 54** MONDIALE SUDAMERICA SOTTO ATTACCO
- 58** ERC LOPEZ CI METTE PEPE
- 60** CIRT TERRA DI CONQUISTA

RUBRICHE

- 4** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 16** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 18** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 22** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 74** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



Facile sparare a zero

**QUELLI CHE LO SAPEVANO PRIMA...
QUELLI CHE ERA MEGLIO LA "DURA"
QUELLI CHE DI MESTIERE CI
AZZECCANO SEMPRE IL GIORNO DOPO.
ANCHE NEL GP DI BAKU SE NE SONO
SENTITE DAVVERO DI TUTTI I COLORI**

Deviazioni

Che cosa non si fa per deviare su altri l'attenzione e la pressione e mettere al riparo i propri piloti! A centro della discussione c'è ancora il tifoso più grande della Ferrari nel paddock (lo diciamo in senso ironico, visto che qualcuno potrebbe davvero crederci: è accaduto...) ossia Toto Wolff, che dopo il trionfo della sua squadra nell'ultimo Gran Premio si è lasciato andare alla solita dichiarazione mielosa nei confronti del Cavallino: «Noi abbiamo vinto, ma il pilota più veloce in assoluto durante il weekend di Baku è stato Leclerc». Un bel complimento a Charles, dimenticando anche una cosuccia da niente: il botto in qualifica...

Quelli che

In molti, dopo la gara azera, hanno sparato a zero sul tema strategia Ferrari. Spesso indicando la gomma più dura come soluzione alternativa da utilizzare per Leclerc nel pit stop. Una gomma che nessun team aveva provato in prova. Nel nostro piccolo ci limitiamo ad osservare quanto segue: 1. Sì, forse, magari avrebbe potuto cambiare il destino della gara come capita quando si becca un numero secco alla roulette. 2. Nel caso questa gomma dura fosse risultata un flop come avremmo giudicato la strategia Ferrari? Come una pazzia dovuta alla disperazione che porta all'improvvisazione. Quelli che lo sapevano prima...Quelli che era meglio la dura...Quelli che di mestiere ci azzeccano il giorno dopo...

Presenze

Bernie Ecclestone con barbetta bianca da film di fantascienza non è mancato all'appuntamento di Baku. Come tanti altri Gran Premi in luoghi più o meno esotici, anche quello dell'Azerbaijan è una sua invenzione, con la regia di Flavio Briatore che



IL BELLO DELLA ROSSA

Nonostante l'errore e il botto nelle qualifiche del Gp di Azerbaijan, Charles Leclerc sta entrando sempre più nei cuori dei tifosi ferraristi

PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI





conobbe il presidente azero in Costa Smeralda e gli lanciò l'idea della Formula 1, subito accolta. Giusto quindi che Bernie sia stato anche questa volta invitato come ospite d'onore alla gara. Senza di lui, il calendario della F.1 non sarebbe mai stato né così lungo né così ricco.

Presidenti

A proposito di presidenti, avete notato che pure quest'anno a premiare il vincitore Bottas c'era l'immane Aiyev? No, non è parente dell'Allievi coautore di questa rubrica, anche se l'Aiyev azero è un accanito lettore di Flobert ed ha proposto al direttore Cordovani di realizzare una rubrica insieme con un suo socio e amico, tale Theruzyev. Il direttore ci sta pensando: l'originalità di avere su Autosprint delle pagine scritte nella lingua caucasica lo solletica non poco.

Domanda

«Si sente ancora in grado di lottare con Hamilton e Leclerc?» La domanda, rivolta a Vettel poco prima della gara di Baku ha suscitato proteste vicine all'indignazione. Non da Vettel, ovviamente, il quale ha risposto prontamente e brillantemente: «Mi sento in grado di vincere il titolo mondiale». Flobert ha ricevuto poco dopo una telefonata da parte di un vecchio, eminente collega, a sua volta indignato per l'indignazione: «Ma secondo voi, uno che di mestiere deve fare domande, sarà ben libero di farle secondo il proprio stile e la propria sensibilità senza che venga criticato dai colleghi?». Non prendiamo le difese di nessuno, noi qui. Osservando comunque che la suddetta domanda ha generato attenzione e discussioni, come succede quando è provocatoria in un mondo un po' troppo bon ton.

Risarcimenti

L'organizzazione di Baku ha fatto pubblicamente sapere che risarcirà la Williams per il danno subito dalla macchina di Russell, causa il tombino che si è sollevato nelle prime prove libere. Pare che ci sia un team che adesso vorrebbe fare causa al Principato di Monaco: un suo pilota, un anno fa, andò a sbattere perché si era distratto vedendo una modella a seno nudo su una barca ormeggiata nel porto vec-



fotografie GETTY IMAGES



LA PRESSE



DA PORTO CERVO A BAKU

Con tanto di pizzetto, Bernie Ecclestone, a lato, non ha voluto mancare all'appuntamento del Gp di Baku. Un'avventura partita in Costa Smeralda quando il presidente azero Alyev, sotto a sinistra, conobbe Flavio Briatore. Sotto e a destra Vettel. In basso a sinistra, la Williams di Russell dopo l'impatto con l'ormai famigerato tombino. In basso Norris e a destra Rosberg al quale è stato tolto e poi restituito il pass



chio. Si annuncia una causa anche a Monza per un corridore di F.3 che ha abbattuto le barriere al Curvone, causa l'ombra dei platani accanto alla pista. Risarcimento giustissimo, Flobert approva.

Scommesse 1

Un celebre allibratore milanese, specializzato in calcio ed equini, ci ha chiamati sabato sera, vigilia di Baku per offrirci Leclerc vincente a 12. Vale a dire milleduecento euro contro cento. La quota era allettante ma abbiamo evitato l'azzardo. Lo stesso personaggio ci ha richiamati domenica sera offrendoci Bottas campione del mondo a 10. Mille euro su cento. Oppure diecimila su mille. Che fare? Forse sarebbe stato più sensato scommettere (e perdere) su Charles...

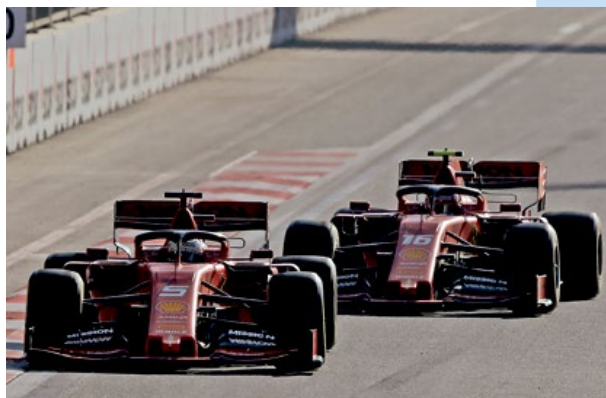
Scommesse 2

Già che ci siamo, una scommessina da tempo perso ve la proponiamo noi. Chi tra Norris, Albon e Leclerc chiuderà il Mondiale davanti al proprio compagno di squadra? Non basta indicare il nome, ovviamente ma anche lo scarto nel punteggio finale. Premi in palio: una cartolina con la veduta di Bogliasco inclusa piscina; un boero; una gita in Svizzera con tutto il suo cioccolato, guidata da Buemi.

Punizioni

Ma insomma, è vero o no che Liberty Media ha ritirato il pass a Nico Rosberg, in quanto il campione del mondo l'avrebbe prestato al suo operatore tv che altrimenti non avrebbe potuto avere accesso ai box, durante il GP della Cina? Si era parlato di due gran premi di esclusione di Rosberg dal paddock. Poi Nico, tramite il suo addetto stampa (mai che questa gente parli direttamente!), ha fatto sapere di aver prestato il pass ad un amico che voleva andare in griglia. Il pass era stato ritirato, ma senza punizione supplementare a Rosberg. Liberty Media ha detto che Nico "si è scusato immediatamente e riavrà indietro il suo pass dalla prossima gara", ovvero Barcellona. Ma Flobert ha saputo che la cosa si è appianata solo dietro una punizione corporale: 50 frustate comminate a Rosberg alle 5 di mattina di venerdì, da un nerboruto lottatore azero, in una piazza periferica di Baku. Nico, profondamente provato, ha preferito poi lasciare subito l'Azerbaijan (che sulla faccenda non c'entra nulla) ed è per questo che non era presente al Gran Premio. Vita dura, per gli ex campioni del mondo!

LA PRESSE



Dannoso

Jacques Villeneuve è stato severo sull'incidente di Leclerc alla vigilia di Baku ed ha sottolineato come il monegasco non abbia ancora l'esperienza sufficiente per «spingere una squadra come la Ferrari». Vero. Poi ha spiegato come il fatto di avere affiancato un giovane come Charles abbia certamente dato fastidio a Vettel. Villeneuve si è spinto più in là con una dichiarazione forte: «Questo binomio è dannoso per la Ferrari, l'anno prossimo andrà meglio». Una opinione che si presta a mille commenti. Volete fornirci anche i vostri?

Cubista

Sebastian Vettel ha dichiarato che venire a capo dei problemi della SF90 è complicato come comporre il cubo di Rubik. Indubbiamente una bella espressione che dà l'idea delle difficoltà della rossa e sdrammatizza un po' il problema di Maranello. Sul quale è intervenuta anche la BBC con una domanda terribilmente maliziosa: «Siamo sicuri che non sia la Ferrari a far sembrare la Mercedes migliore di quella che è?».

Ottimismo

«Max Verstappen in Azerbaijan è stato eccezionale. Io penso che alla fine sarà in lotta con i piloti Mercedes per il campionato mondiale»: l'ottimismo di Helmut Marko, uomo-chiave della Red Bull, è davvero grande. I costanti progressi della macchina austro-britannica con motore Honda sono evidenti e le prossime gare ci diranno se davvero siamo dinanzi alla sorpresa del 2019.



Ricordo

Siamo onorati di aver ricevuto dal BRDC, British Racing Drivers' Club, l'invito a partecipare ad una serata in onore di Nino Farina, primo campione del mondo di F.1. La motivazione dell'invito è la seguente: «Sarà la miglior occasione per raccontare ai nostri soci la vostra lunga frequentazione con il campione piemontese soprattutto negli anni degli esordi motoristici vissuti al suo fianco con entusiasmo e narrati spesso con estrema partecipazione e commozione». Grazie! Ci saremo. ●



DOPO QUATTRO DOPPIETTE MERCEDES IL CAVALLINO DEVE PROVARE A SPEZZARE L'EGENOMIA DELLE W10 PROPRIO SULLA PISTA DI BARCELONA DOVE AVEVA STUPITO NEI TEST PRE-CAMPIONATO

di [Alessandro Gargantini](#)

Con lo sbarco della Formula Uno in suolo iberico a Barcellona il mondiale entra nella sua fase più cruciale e decisiva. L'anno scorso Hamilton giunse in Catalogna forte della vittoria colta a Baku, insperata alla vigilia e arrivata sulla pista sulla quale aveva faticato di più con le gomme. Il britannico, che nel suo potenziale aveva al massimo un terzo posto, sul cittadino azeri vinse grazie ad un errore in frenata di Vettel e una foratura di Bottas. Ma la rincorsa del pilota inglese al quinto titolo iridato ebbe il suo primo forte impulso soltanto sui saliscendi di Montmelò, sede del quinto atto stagionale. In Spagna il pilota nato a Tewin riconquistò la pole position, dopo tre corse nelle quali Vettel aveva dominato in qualifica, e aprì la prima doppietta targata Mercedes nello scorso mondiale, con Bottas distanziato di oltre venti secondi e Vettel relegato al quarto posto alle spalle anche della Red Bull di Verstappen.

La corsa in terra spagnola del 2018 fu caratterizzata dall'introduzione da parte della Pirelli di pneumatici slick con un battistrada ridotto di 0,4 mm, sotto indicazione della Mercedes, per ridurre il rischio di surriscaldamento associato al rifacimento dell'asfalto della pista catalana. La nuova mescola, che fu utilizzata anche in Francia e Gran Bretagna, coincise con il riscatto della Casa della Stelle e portò a vibranti polemiche. In Spagna, le Freccie d'Argento non colsero soltanto un importante successo di tappa. Cosa ben più importante, invertirono un trend che fino a quel momento del calendario aveva visto le monoposto della Scuderia Ferrari esercitare un indiscutibile predominio.

Serve la perfezione contro le Mercedes

Ma se nella passata stagione Barcellona fu una sorta di spartiacque e riequilibrò i valori a favore della Mercedes, quest'anno gli uomini diretti da Toto Wolff si presentano in Catalogna con un vantaggio in graduatoria molto netto. Quattro 1-2 consecutivi per le Freccie d'Argento delineano



Ferrari

LAT



UNA ROSSA ANCORA A SECCO

Sebastian Vettel guarda la Mercedes W10 mentre la Ferrari SF90 è rimasta ancora a secco di vittorie dopo i primi 4 Gp del Mondiale 2019.

Nel prossimo week end la serie iridata sbarca a Montmelò, la pista che aveva illuso molti tifosi dopo le prestazioni della nuova Rossa nei test: dopo 4 doppiette delle Freccie d'Argento vedremo finalmente un altro film?

i ultima chiamata



un mondiale fortemente sbilanciato dalla parte della Mercedes. Le W10 hanno strarvinto la sfida a Melbourne, hanno prevalso a Shanghai e sono uscite vincitrici sul campo anche a Sakhir e Baku, dove la totale affidabilità delle monoposto tedesche, abbinata alla straordinaria efficacia del line-up, ha fatto la differenza. L'en plein dei campioni in carica, che tradotto in numeri porta ad un divario di 74 punti nella classifica costruttori e 34 tra Vettel e Hamilton, mette gli uomini della Scuderia Ferrari all'angolo e crea la necessità di una pronta reazione.

Premesso che le distanze numeriche non rispecchiano in questo momento i valori della pista, è ora prioritario per gli uomini diretti da Mattia Binotto non farsi influenzare dall'aspetto emozionale, rimanere compatti e proseguire senza esitazioni sulla strada che era stata tracciata, riuscendo a dare il cento per cento. Da parte di ciascuno serve la massima resa per contrastare l'attuale predominio e, soprattutto, il livello di perfezione che sta mostrando l'armata della Mercedes, che può anche contare su riscontri omogenei da parte dei piloti anche perché la W10 appare assai neutra nelle sue reazioni e tende indirettamente a livellare la resa dei piloti, essendo più facile da guidare rispetto alla precedente versione. Mentre i feedback forniti da Hamilton e Bottas, così come il loro rendimento in pista, sono largamente sovrapponibili, la stessa cosa non si può dire dei piloti della Casa del Cavallino, dove Vettel sta fornendo riscontri differenti rispetto a Leclerc. Il pilota tedesco, che a fine febbraio si era espresso con termini molto entusiastici in merito alla SF90, non si sta trovando completamente a suo agio con la monoposto e ha dichiarato, anche nel dopo gara di Baku, di essere costretto a guidare in maniera innaturale e di non trovare un'adeguata fiducia per spingere al massimo quando è al volante. Per questo motivo, il cinque volte iridato non riesce a consegnare quanto da lui atteso. Passando a Leclerc, i cinque punti che lo separano dal tedesco sono dovuti essenzialmente alle scelte strategiche, al problema alla centralina in Bahrain e al crash in qualifica a Baku. Ma in termini di performance in questo momento i dati parlano indiscutibilmente a suo favore. Leclerc ha dato alla Ferrari l'unica pole-position nel 2019 a Sakhir e, tanto sulla pista alle porte di Manama che a Baku, se non altro fino al Q3, si è rivelato l'unica reale minaccia per le Mercedes.

Quando vedremo il vero Vettel?

Alla Scuderia Ferrari fino a questo momento è mancato il vero Vettel, quello che inanellò tre pole position nella prima



GETTY IMAGES

parte della scorsa stagione, che ha raggiunto l'apice del nel suo rendimento con la vittoria in casa dei rivali della Mercedes a Silverstone. Non è certamente cosa normale che Leclerc, presentatosi ai banchi di partenza di questa stagione con solo trentanove punti e ventun Gran Premi alle spalle, sia costantemente più incisivo del tedesco. Il monegasco fino a questo punto della sua carriera ha dimostrato di avere un talento cristallino, ma i rapporti di forza con Vettel non possono essere quelli attuali. A Baku, con l'uscita del ventunenne in qualifica, alla Scuderia Ferrari si è spenta la luce e Vettel non ha avuto la forza di prendersi la squadra sulle spalle e, soprattutto, recitare quello che dovrebbe essere il suo ruolo. Pariamenti a Sakhir, ci si attendeva che Vettel si trovasse nella posizione di ereditare la vittoria sfuggita al team mate. Nella lista delle priorità in Casa Ferrari si torva certamente la necessità di far sbloccare Vettel, senza però intaccare la verve del compagno di squadra, nella quale la Casa di Maranello ha trovato un asset importantissimo per il futuro.

Leclerc in Ferrari sembra starci benissimo, non ha subito il peso della pressione, ed è certamente tra le note più positive dopo le prime quattro gare. Ma alla Casa di Maranello per contrastare la Mercedes serve poter puntare al cento per cento su entrambi i piloti. Vettel deve riprendere il ruolo che il suo curriculum, prima ancora la squadra, gli attribuisce. La Casa del Cavallino cercherà di mettere la sua "prima

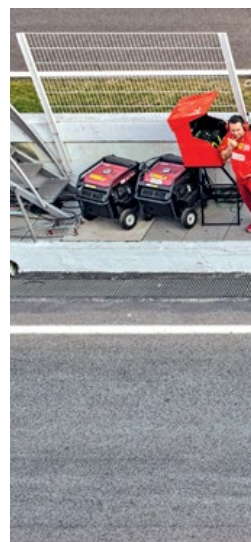
guida" annunciata a inizio stagioni nelle condizioni di ritrovarsi, anche se appare molto chiaro che dovrà essere soprattutto il pilota tedesco a dover trovare le energie, soprattutto mentali, per risollevarsi. Anche perché più si alza il livello della competizione, più l'aspetto mentale diventa decisivo. E Vettel ora deve fare i conti non solo con la rivalità con Hamilton, ma anche con il confronto con Leclerc.

Serve ritrovare gli equilibri

A Montmelò ai primi di marzo Vettel aveva siglato il miglior tempo nei pre-season test, distanziando di tre millesimi Hamilton e di dieci Leclerc. Ed il prossimo fine

ORA SERVE ANCHE IL VERO VETTEL

Terzo nel mondiale a 35 punti dal leader Valtteri Bottas, Sebastian Vettel, sopra, è chiamato a riscattarsi in Catalogna con una prestazione di un livello superiore ai valori fin qui mostrati dall'inizio del campionato. A destra Leclerc l'unico che finora ha avuto il passo delle W10





settimana, nonostante le distanze nelle graduatorie piloti e costruttori, l'obiettivo degli uomini della Rossa deve essere proprio di ripartire da quel punto e dallo stato di grazia che la SF90 avevano mostrato ad inizio primavera. La pista catalana sarà ovviamente in condizioni molto diverse rispetto a quelle trovate in occasione dei pre-season test. Le temperature saranno sensibilmente più alte, con la conseguenza che alle vetture servirà più carico e gli pneumatici avranno una resa ovviamente migliore. Anche la densità dell'aria sarà differente, come la configurazione di numerose monoposto che hanno già beneficiato di diversi step evolutivi.

Sulle Ferrari alcuni aggiornamenti di natura aerodinamica, originariamente in programma per Barcellona, erano già stati anticipati a Baku, ma la cancellazione del primo turno di libere aveva impedito allo staff tecnico di compiere un numero adeguato di short-run per effettuare le necessarie valutazioni. Un ulteriore pacchetto di aggiornamenti, sempre di natura aerodinamica, sarà introdotto anche sul circuito catalano. Ma servirà anche un pizzico di buona sorte per sbloccare l'impasse e cogliere la prima vittoria stagionale, che porterebbe un'importante boccata d'ossigeno e le energie mentali alla base della ripartenza Rossa. ●



CATALUNYA



PROSSIMO GP SPAGNA



12 MAGGIO

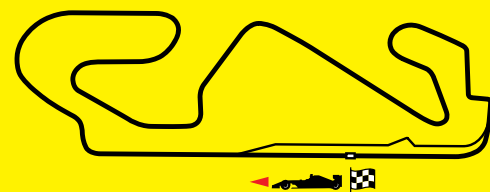
partenza alle ore **15.10**
Circuito Catalunya - 4655 metri - 66 giri

I PRIMATI

In qualifica: L. Hamilton (Mercedes F1 W09 ed power + 2018) 1'16"173 media 219,999 km/h

In gara: D. Ricciardo (Red Bull RB14/tag heuer 2018) 1'18"441 media 213,638 km/h

Distanza: F. Massa (Ferrari F2007, 2007) 1h31'36"230 media 198,102 km/h



GIOVEDÌ 9 MAGGIO

SkySportF1	F.1 Conferenza stampa piloti	15.00
------------	-------------------------------------	-------

VENERDÌ 10 MAGGIO

SkySportF1	F.3 Libere	9.10
SkySportF1	F.1 Libere 1	11.00
SkySportF1	F.2 Libere	13.00
SkySportF1	F.1 Libere 2	15.00
SkySportF1	F.2 Qualifiche	16.55
SkySportF1	F.3 Qualifiche	17.45
SkySportF1	PSC Libere	18.40
SkySportF1	F.1 Conf. stampa Team Principal (differita)	20.30

SABATO 11 MAGGIO

SkySportF1	F.3 Gara-1	10.10
SkySportF1	F.1 Libere 3	12.00
SkySportF1	PSC Qualifiche	13.25
SkySportF1	F.1 Qualifiche	15.00
SkySportF1	F.2 Gara	16.40
Tv8	F.1 Qualifiche differita	18.00

DOMENICA 12 MAGGIO

SkySportF1	F.3 Gara-2	10.10
SkySportF1	F.2 Sprint Race	11.25
SkySportF1	PSC Gara	12.40
SkySportF1	F.1 Gara	15.10
SkySportF1	Race Anatomy	19.00
Tv8	F.1 Gara differita	18.00*

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da **venerdì 10 a domenica 12 maggio** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

* La programmazione è aggiornata a domenica 5 maggio, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint



Seppur con un vantaggio di una sola lunghezza, Valtteri Bottas è tornato a guardare tutti dall'alto al vertice della graduatoria generale. Il secondo successo colto in questo campionato sulle strade di Baku ha consentito al finlandese di pareggiare i conti con il team mate Hamilton, con il punto assegnato dal giro veloce in Australia che in questo momento sta facendo la differenza a suo favore. In questa fase della stagione una sola lunghezza non sposta certamente gli equilibri, ma fornisce al pilota di Nastola il conforto psicologico di affrontare il primo round stagionale in suolo europeo da capoclassifica e rinforza il messaggio reiterato dallo stesso Bottas che questa stagione deve essere quella della svolta.

Il ventinovenne finlandese si è ripresentato al via di questo mondiale tirato a lucido, motivatissimo e pronto a sfidare aper-

tamente il compagno di squadra, che nelle ultime due stagioni aveva trovato in lui soprattutto un fidato alleato, l'arma in grado di fornirgli il supporto decisivo nei momenti cruciali della stagione.

L'ultimo grosso favore da parte di Bottas era arrivato lo scorso campionato a Sochi, quando il finlandese si fece da parte e rinunciò a quello che sarebbe stato il primo e unico successo stagionale, il secondo sulla pista russa, per aiutare il compagno di squadra nella sua corsa al quinto titolo.

Colpi bassi al suo morale a inizio 2018

Bottas ha debuttato in Mercedes nel 2017, ottenendo la prima pole position alla terza uscita in Bahrain e il primo successo nel round successivo proprio sulla pista che si affaccia sul mar Nero. Bottas ha concluso il campionato in terza posizione, con tre successi all'attivo, distanziato di soli dodici

punti da Vettel. Un inizio con i colori della Casa di Stoccarda molto promettente, che non ha avuto continuità nella passata stagione a causa di ragioni che paiono soprattutto legate alla sfera mentale. Bottas aveva iniziato con i migliori propositi lo scorso mondiale, ma un crash in prova lo aveva estromesso dalla lotta al vertice al debutto di Melbourne, costringendolo a presentarsi sullo schieramento di partenza sulla quindicesima piazzola. Nel successivo round in Bahrain, sette decimi di secondo hanno separato al traguardo Bottas dal vincitore Vettel, mentre nella terza uscita stagionale a Shanghai è stato un intervento della safety-car a privarlo di una più che probabile vittoria.

Il colpo di grazia al suo morale è arrivato nella quarta tappa stagionale disputata a Baku, dove un detrito ha forato un suo pneumatico posteriore privandolo an-

Bottas il rigenerato

CON CINQUE VITTORIE IN CARRIERA SFIDA HAMILTON CHE VANTA CINQUE TITOLI. E DA BARCELLONA ARRIVA LA PROVA DEL NOVE

di Alessandro Gargantini



cora una volta del successo. I nervi e la fiducia di Bottas sono così andati in pezzi, mentre contestualmente Hamilton stava raggiungendo il miglior stato di forma. Il trentacinquenne inglese si è così avviato al quinto titolo iridato, mentre Bottas è sprofondato al quinto posto in graduatoria in quella che ha definito la peggior stagione della sua carriera.

Annata decisiva nella carriera di Valtteri

Bottas ha archiviato lo scorso mondiale con un modesto quinto posto a Yas Marina, consapevole che i mesi invernali sarebbero stati per lui molto importanti per diverse ragioni.

In primis, sarebbe stato frustrante vivere un'altra stagione all'ombra di Hamilton; inoltre, perché la presenza di Ocon alle sue spalle non rappresentava certamente una totale apertura di credito della Merce-

des nei suoi confronti. Bottas quest'anno vuole liberarsi dal fantasma del campione inglese e punta a dimostrare di essere anche lui un pilota in grado di vincere un mondiale. Tra un pilota che sa vincere qualche corsa ed un campione che invece punta al titolo, la differenza è sostanziale. E Bottas vuole passare dal gruppo dei buoni piloti a quello dei campioni.

Sa perfettamente che sarà soprattutto lui l'artefice del suo destino, che ha al suo fianco il peggior riferimento che si possa avere e che da qui al termine della stagione dovrà sempre tirare fuori il cento per cento, trovando quella continuità che finora non ha mai avuto e che fa la differenza.

A Barcellona la prova del nove

A Melbourne Bottas quest'anno ha vinto e convinto, nei successivi appuntamenti di Sakhir e Shanghai a subito il ritorno del

team mate, ma a Baku è stato bravissimo a riprendere il vertice della graduatoria, riuscendo a superare l'inglese in alcuni dettagli che si sono rivelati decisivi. Hamilton a Baku era indubbiamente in ottima forma, vicinissimo ai suoi standard più alti. Ma Bottas è riuscito a sorprenderlo quando l'inglese ha pasticciato nel primo settore in qualifica, soffiandogli la pole. È scattato bene al via, pur facendosi affiancare dal team mate, che è stato alle consegne di Toto Wolff e non ha rischiato il contatto nelle prime due curve, pur godendo della linea migliore. Nel dopogara, l'inglese ha dichiarato che con un altro rivale al fianco sarebbe stato meno arrendevole. La sua condotta non è stata però frutto di una scelta totalmente libera, ma dettata da disposizioni molto chiare del suo Team Principal.

L'incidente al via del Gran Premio di Spagna del 2016 ha creato un precedente in Mercedes. Nel corso del primo giro, la prima regola per i piloti è quella di non mettere a repentaglio gli interessi della Casa di Stoccarda e che l'ordine sullo schieramento è il riferimento da rispettare. Ecco perché l'inglese ha alzato il piede accodandosi al team mate, senza poi poter sfruttare l'aria libera davanti a sé ed impostare la gara in base alle sue strategie. A Baku Hamilton ha così perso una battaglia, ma sa benissimo che nella lotta per il mondiale è molto più equipaggiato di Bot-

tas, che dovrà dimostrare di saper esprimersi su dei livelli che per lui sono diventati una consuetudine. Ecco perché la resa di Bottas a Barcellona sarà molto importante per comprendere se sarà realmente in grado di giocarsela fino alla fine Hamilton per il mondiale. Con le sue cinque vittorie in carriera, il finlandese è pronto a sfidare i cinque mondiali di Hamilton, contrassegnati da settantacinque vittorie di tappa. Ma sa benissimo che non può tirarsi indietro se vuole entrare nel ristretto club dei piloti iridati. ●

VALTERI ADESSO PARTE ALL'ATTACCO

Bottas guarda a se stesso in questo inizio di campionato con orgoglio e determinazione per la leadership mondiale, addirittura riconquistata a Baku. Ma adesso viene il difficile...





SUTTON-IMAGES.COM

Berger vede Rosso!

L'EX PILOTA ORA BOSS DEL DTM SVELA CHE SECONDO LUI È LA FERRARI AD AVERE IL MIGLIOR MOTORE E CHANCE DI STUPIRE

di [Alessandro Gargantini](#)

HOCKENHEIM - Gerhard Berger aveva tanti motivi per essere orgoglioso in occasione della corsa inaugurale della stagione del Dtm, categoria della quale è il numero uno e che è in fase di rilancio ora che l'Aston Martin ha preso il posto della Mercedes tra le Case presenti. C'è voluta tutta l'esperienza e l'abilità dell'ex pilota Ferrari per mantenere in vita una serie dagli equilibri molto delicati, con Audi e Bmw che avevano dato come pre-condizione per proseguire nella categoria

l'arrivo di una Casa premium in sostituzione del colosso di Stoccarda. E così è stato. Ora la serie, grazie all'adozione dei motori due litri turbo, sta andando verso un totale riallineamento regolamentare con il Super Gt nipponico, e nuove opportunità sono alla porte. Il prossimo 24 novembre ci sarà una corsa al Fuji insieme alla serie del Sol Levante e l'arrivo di un quarto Costruttore pare ora dietro l'angolo. Nonostante siano ben undici le nazioni rappresentati di protagonisti del Dtm, si sen-

LA VERITÀ È CHE LA FERRARI MERITAVA DI VINCERE DUE GARE SU QUATTRO, QUINDI LA LOTTA RESTA APERTA

GERHARD BERGER



te la mancanza di un pilota italiano, ma non è escluso che arrivino sorprese a breve, magari già in concomitanza con l'approdo della categoria a Misano nel mese di giugno. L'anno scorso sul tracciato romagnolo la Bmw allestì una vettura aggiuntiva per Alessandro Zanardi.

Ma Berger non ha soltanto a cuore la serie germanica a ruote coperte che presiede. L'ex pilota austriaco continua a seguire con la massima attenzione la F1 e, in un'intervista esclusiva rilasciata ad Autosprint a Hockenheim, si è schierato apertamente contro chi sostiene che dopo quattro corse il mondiale abbia preso una direzione a favore della Mercedes che sarà molto difficile invertire.

- Quattro doppiette consecutive per la Mercedes portano a degli equilibri che nessuno aveva pronosticato alla vigilia del debutto di Melbourne. Il mondiale sembra si stia integralmente tingendo d'argento. C'è spazio per la Scuderia Ferrari per riacciuffare la Casa di Stoccarda?
«Se avessi dei soldi da puntare, anche se non sono un buon scommettitore, oggi investirei sulla Scuderia Ferrari. Senza esitazioni. Perché avrei certamente un buon ritorno e perché penso che troppa gente si faccia influenzare dall'aspetto emozionale dato da quattro vittorie Mercedes e dai punti che la separano dalla Ferrari nella classifica Costruttori. I valori reali sono



UNA COPPIA MOLTO VALIDA

Vettel e Leclerc secondo Berger costituiscono una coppia di piloti con tantissime possibilità, anche se tra i due va trovato un maggior affiatamento, che dovrebbe arrivare proprio col progredire della stagione

diversi, sono ben diversi da quello che dice la classifica, e penso che a breve emergeranno. Il gap tra le due Case al vertice della graduatoria è assai più ridotto. Alla Mercedes hanno trovato un rendimento spaventoso e tutto fila per il verso giusto. Alla Ferrari, invece, non hanno ancora trovato il giusto ritmo. Ma la combinazione monoposto-piloti a Maranello è certamente vincente. Su quattro corse finora disputate, due potevano tranquillamente essere vinte dalla Scuderia Ferrari. Mi riferisco al Bahrain e Baku. Senza quel problema tecnico di Sakhir e l'uscita in qualifica di Leclerc nello scorso Gran Premio, penso proprio che il numero di vittorie tra le due principali contendenti al titolo sarebbe in equilibrio e che parleremmo del mondiale in termini completamente diversi. Penso che sotto vari aspetti, e in particolare modo mi riferisco al propulsore, la SF90 sia superiore alle W10. C'è tutto il tempo affinché il mondiale si tinga di rosso. Chi parla di mondiale fortemente indirizzato verso la Mercedes commette un errore. E lo dico ora che le Mercedes sono davanti. E però fondamentale che si verifichino alcune condizioni».

- A cosa ti riferisci?

«In primis, è necessario che Mattia Binotto e i suoi uomini continuino a lavorare con serenità nel rispetto della roadmap che hanno allestito. La stampa italiana e i tifosi devono lasciare all'ambiente Ferrari almeno sei mesi per lavorare senza troppe pressioni. Mattia Binotto è una persona

molto valida, a mio avviso non ha sbagliato una mossa fino ad ora. Serve soltanto che a Maranello continuino a lavorare nella medesima direzione e sono certo che il reale potenziale della Ferrari presto verrà fuori. La seconda condizione riguarda i piloti. Hamilton e Bottas sono realmente impressionanti. Non fanno errori, non si ostacolano, spingono tantissimo e svolgono un reale gioco di squadra. La resa dei piloti della Mercedes è

realmente vicina alla perfezione. Bottas e Hamilton formano una coppia molto affiatata, lavorano insieme da molto tempo, e sanno perfettamente cosa prendere e cosa dare alla squadra. La Scuderia Ferrari è invece alla ricerca della massima resa del suo line-up, anche perché Vettel e Leclerc hanno disputato solo quattro corse nella stessa squadra. Il monegasco sta facen-

**POWER UNIT AL TOP
E UN LINE-UP
DI PILOTI MOLTO
BUONO DARANNO
ALLA ROSSA UN
PRONTO RISCATTO**

GERHARD BERGER



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

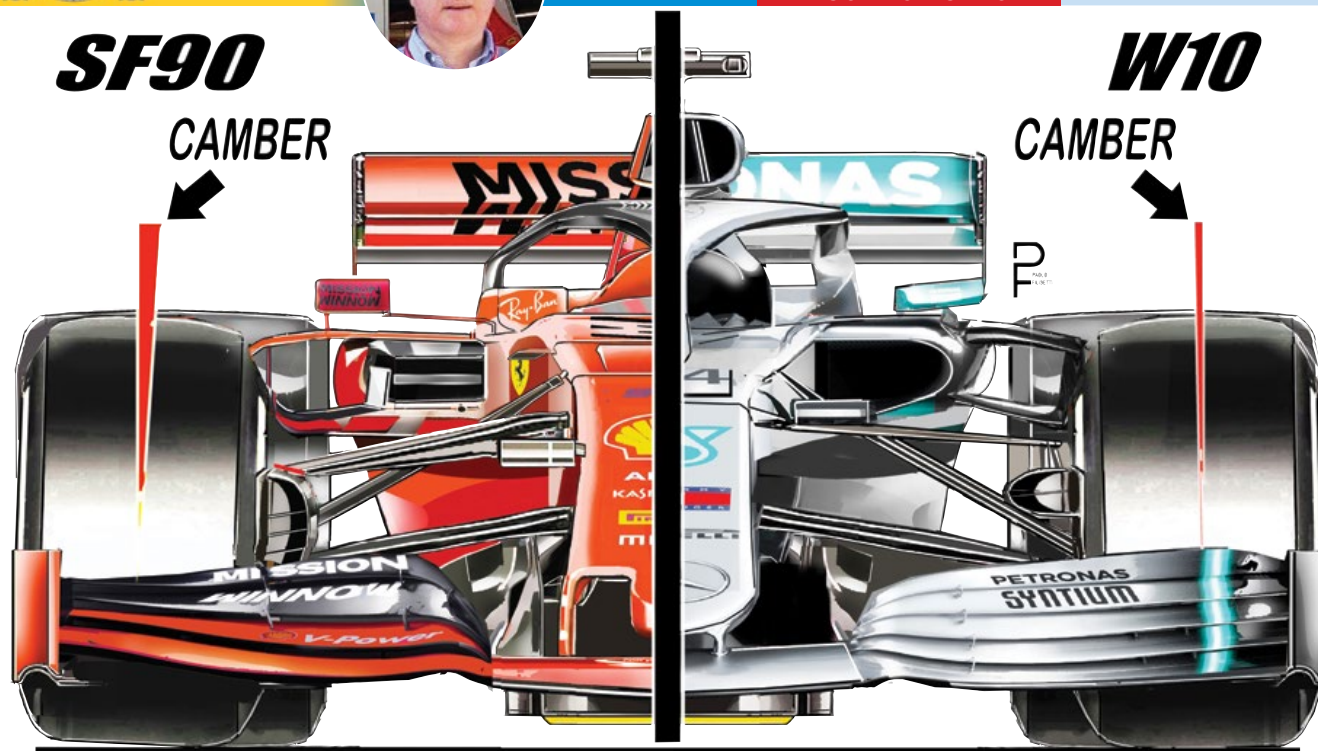
One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>



Argento mutante

CERCHIAMO DI INQUADRARE LA MERCEDES W10 ALL'INTERNO DI UN COMPLESSO PROCESSO DI EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Sin da Melbourne abbiamo “vivisezionato” la Ferrari SF90 per cercare di capire/scoprire i suoi eventuali punti deboli, causa dell'attuale situazione che la vede nel ruolo di affannata inseguitrice della Mercedes. Della monoposto di Maranello, abbiamo dunque tracciato un identikit piuttosto preciso, seguendo sino alla gara di Baku, le contromisure prese dai tecnici diretti da Mattia Binotto, per correggerne i difetti che ne hanno limitato il potenziale. Ciò detto, è corretto (e intellettualmente onesto) ricordare che il valore di una monoposto, non si misura in termini assoluti, ma in relazione alle prestazioni delle vetture rivali. Per quanto lapalissiana sia questa osservazione, ne è inconfutabile la veridicità. Su queste basi, alla vigilia della quinta gara, ci pare corretto/necessario passare ad analizzare i meriti, i punti di forza della Mercedes. La W10, sotto il profilo aerodinamico appare essere una profonda evoluzione della vettura che l'ha preceduta, mantenendo il dna originario.

In realtà è più corretto definirla, un'evoluzione dell'evoluzione. Cerchiamo di chiarire meglio il concetto. Facendo un passo indietro al 2018, è utile ricordare come la stagione scorsa sia stata, di fatto, sotto il profilo tecnico, a due facce per la Mercedes.

È indubbio che la W09, fosse sin dall'inizio una vettura estremamente competitiva, ma è altrettanto innegabile che avesse palesato degli evidenti limiti a livello di sfruttamento degli pneumatici, soprattutto legati al loro elevato degrado prestazionale, con accento specifico su quelli posteriori. Senza il rifacimento totale dei cinematismi interni della sospensione posteriore che debuttarono accanto ai famigerati cerchi bugnati/aerati, a Spa, la seconda parte del campionato sarebbe stata sicuramente una marcia meno trionfale verso i titoli iridati. Tornando alla W10 attuale, questa vettura, di fatto racchiude ed estremizza i concetti riveduti e corretti nella seconda parte del 2018 sulla W09.

W10 A CAMBER RIDOTTO

INTERESSANTE IL CONFRONTO TRA L'ANGOLO DI CAMBER ADOTTATO SULLA FERRARI SF90 E QUELLO DELLA MERCEDES W10. SI NOTA, INFATTI COME QUELLO DELLA MONOPOSTO DEL TEAM DI BRACKLEY SIA SOSTANZIALMENTE RIDOTTO RISPETTO ALLA RIVALE ITALIANA. IN QUESTO MODO SOTTENDE UN UTILIZZO DIVERSO DEGLI PNEUMATICI, CON UNA FASCIA DI ROTOLAMENTO PIÙ AMPIA E TEMPERATURE SUL BATTISTRADA MENO ELEVATE

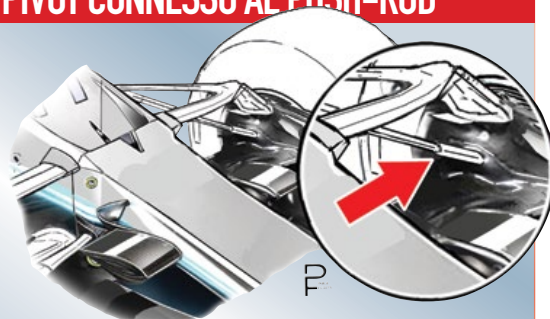
Lo sfruttamento degli pneumatici, se era stato, infatti, un punto debole della monoposto precedente, rappresenta ora un punto di forza dell'attuale. La W10, infatti, contiene tutti quegli elementi, che in corso d'opera, non era stato possibile integrare sulla W09, senza attendersi una crisi di “rigetto”. Se da una lato il concetto aerodinamico, è rimasto fedele al passo lungo, in realtà ha man mano mutuato indirizzi, peculiarità che appartenevano agli avversari. Nello specifico, potremmo dire, che se la W09 era una monoposto da massima efficienza in rettilineo, esprimendo quindi in tali condizioni anche il massimo livello di carico prodotto, la W10, pare abbia virato verso un'efficienza massima in curva (nei curvoni da alta velocità), risultando quindi in vantaggio nelle sezioni miste dei tracciati, piuttosto che nei tratti dove la farfalla dell'acceleratore è aperta al massimo. Potremmo quasi dire che le peculiarità della Ferrari e della Mercedes, si siano quest'anno incrociate/invertite

sulle attuali monoposto. Al netto di ciò, in entrambi i casi, le rispettive impostazioni, non giustificano di per se le differenze di performance, riscontrate nel corso delle prime quattro gare. In sostanza intendiamo dire, che per quanto un'impostazione aerodinamica possa essere preferibile all'altra, vada considerata in un contesto più ampio. In pratica, sarebbe semplicistico, presuntuoso, e per nulla aderente alla realtà sostenere che un'impostazione sia decisamente migliore dell'altra. Si tratta, quindi, di scelte che partono da presupposti, ed analisi differenti, e non rappresentano di per se una ricetta migliore o peggiore. Ciò che invece, pare possa aver determinato la differenza sinora riscontrata, soprattutto a livello di passo gara, è l'attenzione posta alla dinamica del veicolo sulla Mercedes W10. In sostanza, proprio partendo da una ricerca di salvaguardia degli pneumatici a livello di degrado prestazionale (cliff), cercando di ridurlo il più possibile e di spostarlo il più avanti, in termini di giri percorsi appare evidente, come l'apparente semplicità delle sospensioni della vettura del team di Brackley, nasconda, per contro, dei vantaggi competitivi. La sospensione anteriore, al di là del terzo elemento completamente idraulico, che non costituisce, a nostro parere, un'arma segreta particolare, colpisce, invece, per l'adozione di un pivot, molto accentuato alla base del puntone (push rod). In questo modo, è stato possibile, legalmente, far variare l'altezza da terra dell'avantreno al variare dell'angolo di sterzata, garantendo per tutto l'arco della curva il corretto livello di grip del pneumatico. In relazione a questa caratteristica, peraltro si possono utilizzare angoli di camber (inclinazione del pneumatico rispetto all'asse verticale), meno accentuati mantenendo, peraltro, un basso livello di rollio. In sostanza, l'avantreno della W10, risulterebbe meno rigido di quanto, per contro, appaia (e seguendo anche quanto spesso dichiarato dai piloti, sia) quello della SF90. La maggiore maneggevolezza (badate, nonostante l'interasse più lungo) sarebbe un fattore più determinante dell'attuale competitività della W10, di quanto si possa pensare. L'adozione di angoli di camber ridotti, permette inoltre un ampliamento della fascia di rotolamento degli pneumatici (soprattutto gli anteriori) riducendone il degrado e tenendo sotto controllo i picchi di temperatura.

Al retrotreno, accanto ad una pulizia aerodinamica, notevole, con un restringimento della sezione a "Coca Cola", molto più accentuato rispetto alla W09, anche la sospensione, a livello di connessione degli elementi con il portamozzo, racchiude in se una cinematica molto sofisticata. Se

UN PRONUNCIATO PIVOT CONNESSO AL PUSH-ROD

ELEMENTO CHE CONTRADDISTINGUE LA SOSPENSIONE ANTERIORE DELLA W10. È IL PRONUNCIATO PIVOT CONNESSO AL PUSH ROD. PERMETTE UNA GESTIONE DELL'ALTEZZA DA TERRA DELL'AVANTRENO E CONSENTE DI DETERMINARE IL GRIP IDEALE PER TUTTO L'ARCO DELLA CURVA.

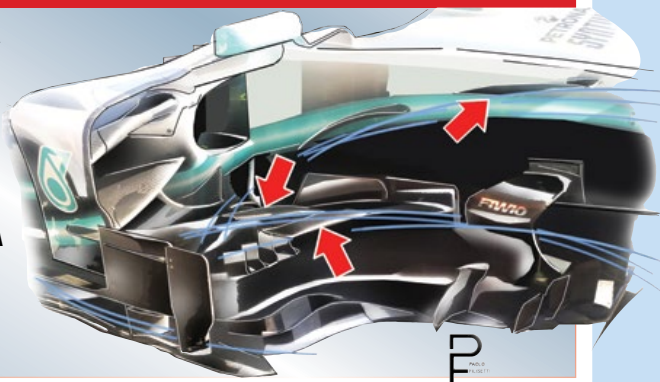


apparentemente l'ancoraggio del triangolo superiore, tramite il bracket (estensione verticale) del portamozzo, è simile a quello della Ferrari; pare invece molto interessante quello del tirante della convergenza, o meglio della sua posizione relativa, rispetto a quello citato poc'anzi. In sostanza, in curva, specificamente in quelle strette, si otterrebbe una "chiusura" accentuata del retrotreno, che faciliterebbe l'inserimento, e per contro un rapido riallineamento in uscita. Insomma, pare proprio che non sia solo una questione di equilibrio aerodinamico il vantaggio della W10 rispetto alla Sf90. Di fatto in Mercedes, pare abbiano cercato di fare propri, riscuotoci, quei fattori che erano stati alla base della competitività della SF71H. Un punto interrogativo, ma molto marginale

potrebbe essere invece proprio la Power Unit. Non intendiamo dire non sia competitiva, anzi, ma sinora il miglioramento riscontrato rispetto a quella del 2018, riguarda soprattutto la sua efficienza, da voci ben informate, incrementata di oltre il 7% (il carburante rimasto nel serbatoio a Baku, lo conferma). Non sembra, per contro, aver raggiunto in termini di prestazioni assolute, ancora, il propulsore Ferrari a firma Lotti e Di Paola, ma alla luce dei risultati pare un fatto ininfluenza. A Barcellona, sono attesi alcuni aggiornamenti aerodinamici, che dovrebbero migliorare sulla W10, lo sfruttamento dell'out wash dell'ala anteriore. La Ferrari, risponderà con ulteriori sviluppi dopo quelli visti a Baku, e quella catalana, pare delinearli come "la sfida" cruciale per la lotta iridata. ●

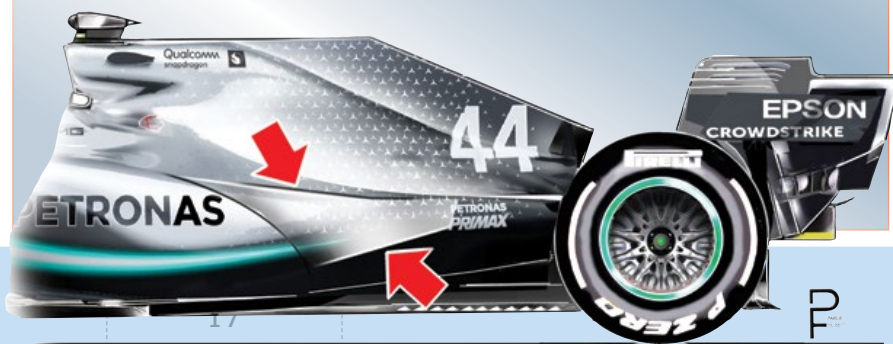
MIGLIOR SFRUTTAMENTO DEI FLUSSI NELL'ALA ANTERIORE

LO SVILUPPO AERODINAMICO DELLA W10, MESSO IN CONNESSIONE ANCHE AD UN PROGRESSIVO MIGLIOR SFRUTTAMENTO DEI FLUSSI IN USCITA DALL'ALA ANTERIORE È UN ELEMENTO CARATTERIZZANTE, CHE HA PERMESSO DI OTTENERE UN'ELEVATA EFFICIENZA PURE NEI CURVONI DA ALTA VELOCITÀ. CARATTERISTICA CHE ERA PECULIARE DELLA FERRARI SF71H NEL 2018.



QUEL RESTRINGIMENTO DELLA CARROZZERIA POSTERIORE

DALLA SECONDA SESSIONE DI TEST A BARCELONA, LA W10 È STATA CARATTERIZZATA DA UN SOSTANZIALE RESTRINGIMENTO DELLA CARROZZERIA POSTERIORE E DELLA SEZIONE VERTICALE DELLE FIANCATE AL RETROTRENO. TALE SCELTA, OVVIAMENTE AVEVA COME OBIETTIVO, LA PULIZIA AERODINAMICA DEL RETROTRENO, PER INCREMENTARE L'EFFICIENZA DEL DIFFUSORE E IL CARICO PRODOTTO IN QUEST'AREA.





Reazione obbligatoria

A QUESTO INIZIO DI CAMPIONATO COSÌ PERENTORIAMENTE NEL SEGNO DELLA MERCEDES LA ROSSA PUÒ E DEVE FAR SEGUIRE UNA PROVA D'ORGOGGIO. TENENDO BEN PRESENTI I DATI CHE SEGUONO...

Allora che si fa? Come si reagisce a questo sorprendente inizio di campionato? Che poi magari, ad essere onesti e vista la Storia recente, proprio tanta sorpresa a vedere davanti ancora le Mercedes non dovrebbe nemmeno esserci, eh... Diciamo piuttosto che non è certo stato l'inizio auspicato, ecco. Comunque ora che si fa? Ci si piange addosso gettando la spugna di fronte a cotanta superiorità e inveendo contro la pochezza Maraneliana? Si manifesta comunque ottimismo in dosi massicce perché in fondo è solo questione di fortuna (degli altri) e si è comunque messa a segno una pole position e un giro veloce (su quattro)... e comunque se fosse entrata qualche Safety Car, allora si sarebbero viste altre gare... e poi il Campionato è ancora lungo... Insomma, robe così?

Certo è che - se dalla parte ferrarista le parole che sintetizzano questo inizio di stagione sono discontinuità e poca concretezza - dalla parte dei cinque-volte-Campioni-del-Mondo non si può fare a meno di evidenziare che hanno colpito di

nuovo, mettendo in pista una vettura di categoria superiore. O perlomeno più redditizia. Almeno finora.

Mercedes col 60% dei punti in più

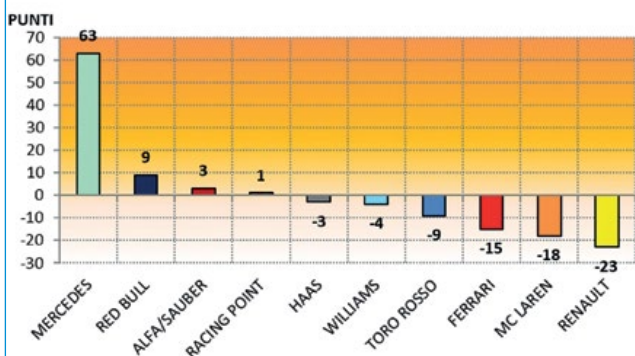
Proviamo però a capire cos'è successo, evitando sia depressioni che ottimismo e rimanendo come nostro solito il più possibile oggettivi. Innanzi tutto mettiamo ordine agli eventi di questi primi quattro Gp, partendo dai punti Mondiali conquistati. La Mercedes ne ha il 60% in più di un anno fa. E la Ferrari il 15% in meno. Leclerc - anche in conseguenza delle scelte strategiche del muretto ferrarista non proprio al lui favorevoli - ha collezionato un punto in meno di Raikkonen nel 2018, mentre Vettel ne ha raggranellati 14 di meno (nonostante il benefit di "prima guida"). Dalla parte anglo-tedesca invece, se Hamilton ha messo a segno un +22%, Bottas ha più che raddoppiato i punti di un anno fa. E giusto per chiudere la questione prima-seconda guida e le relative tecniche di gestione, non si può non considerare che se Mercedes avesse puntato strategicamente su un so-

lo pilota, costui avrebbe il doppio dei punti di Vettel. In altre parole, potrebbe addirittura ritirarsi per due volte e rimarrebbe comunque in testa. Così, per dire.

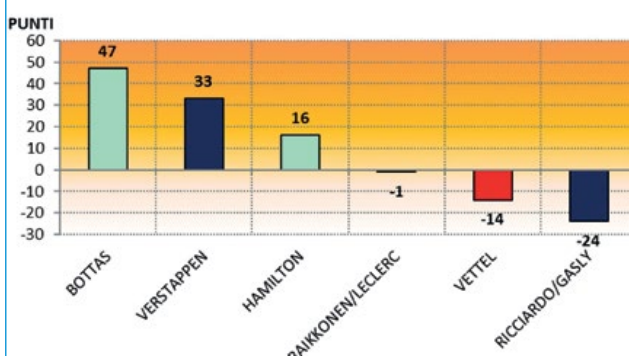
La Ferrari ha il 15% dei punti in meno

Diciamo quindi che dal punto di vista del "fuori tutto", ovvero della concretezza dei risultati in questo inizio di campionato, c'è poco da stare allegri in Emilia. Anche e soprattutto perché se allarghiamo la visuale comprendendo le ultime sei stagioni - ovvero da quando è entrata in vigore la rivoluzione tecnica delle motorizzazioni ibride - scopriamo che la Ferrari, dopo aver pareggiato per due stagioni i Campioni del Mondo a questo punto dell'anno, è tornata nella sua altalena ai livelli del 2015. Mentre mai la Mercedes aveva iniziato così bene a livello di squadra. Quattro doppiette in quattro Gp non le avevano mai messe a segno. Ed il distacco dopo quattro Gp tra Ferrari e Mercedes è stato sostanzialmente peggiore di questo solo nel 2014. Come ricordiamo bene tutti, non certo una stagione esaltante... Tutto

CONFRONTO COSTRUTTORI 2018-2019



CONFRONTO PILOTI 2018-2019





Non sarà certo facile per il muretto Ferrari e per il team principal Binotto spezzare l'egemonia Mercedes...

SUTTON-IMAGES.COM

ciò con la Red Bull più o meno stazionaria come terza forza nella conquista di punti, anche se quest'anno leggermente migliore del solito.

Non è tutto negativo per la Rossa!

Che poi, a ben vedere, non sono state sempre uniformemente negative le performance in gara delle due Rosse. In Australia (arrivo al traguardo di entrambi i piloti a un minuto) - lo avevamo oggettivato con la Mappatura delle Efficienze - i tecnici della Ferrari avevano "tirato indietro" le potenzialità motoristiche a seguito di qualche patema affidabilistico. Un gioco al ribasso deciso per minimizzare i rischi. Strategia non totalmente campata in aria come potremmo capire due settimane dopo in Bahrain, quando la splendida cavalcata in testa di Leclerc fu interrotta proprio da un problema al motopropulsore. Poi ci fu la gara in Cina, anonima e senz'anima. Infine gli alti e bassi di Baku, comunque sempre all'inseguimento di Bottas e Hamilton e con poche pallottole nella cartuccia.

Un distacco variabile

In altre parole, i weekend della Ferrari non hanno evidenziato sempre lo stesso gap rispetto alla Mercedes. Alti e bassi notevoli hanno portato a domandarsi quale sia la vera SF90. Quella del Bahrain o quella delle ultime due gare? La sensazione è che le Rosse abbiano finora raccolto di meno di quant'è il loro potenziale. O comunque che a Maranello non siano riusciti sempre a sfruttare appieno le caratteristiche della SF90 che, forse, non sono poi prestazionalmente così distanti da quelle della Mercedes W10. Forse. Perché, al contrario, si potrebbe anche pensare che sia stato il Bahrain (e Leclerc) l'eccezione...

Vettel era partito assai meglio nel 2018

Certo è che un anno fa Vettel era partito alla grande con due successi in Australia ed in Bahrain e la Mercedes aveva dominato solo nel weekend di Baku. Un altro film, insomma. Ed è un fatto che da quando è arrivato in Ferrari non era mai stato così tante volte dietro a Hamilton. Al traguardo e, parzialmente, anche in qualifica.

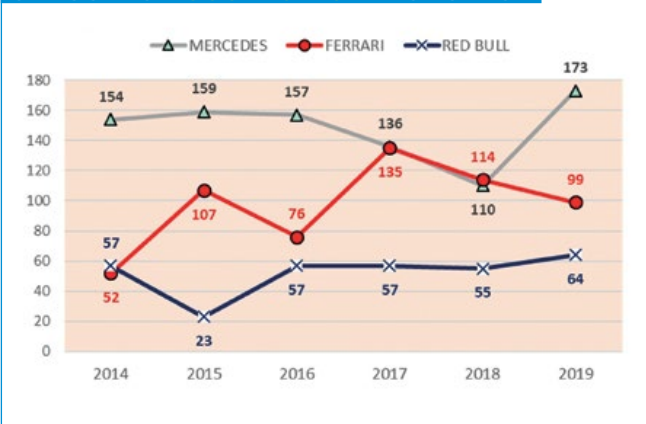
Le potenzialità nelle qualificazioni

Parliamone allora delle potenzialità espresse nel giro secco delle qualifiche, perché forse lì c'è la chiave per capire in quali settori la Sf90 è stata inferiore alla W10. Innanzi tutto il confronto con le performance di dodici mesi fa ci dice che quest'anno la Rossa è stata davanti alle Mercedes solo in Bahrain (contro le tre qualifiche migliori del 2018). E c'è stata davanti con Leclerc, non con Vettel. Sono due dati oggettivi che fanno capire come lo scenario sia davvero molto diverso da quello che molti si attendevano. E soprattutto, rimanendo sul lato tecnico, come la Sf90 non sia poi quel missile che si era sperato di intravedere nei test invernali. Ma dov'è che è mancata la performance della Ferrari? Quali informazioni ci hanno dato le Mappature delle Efficienze, qualifica per qualifica?

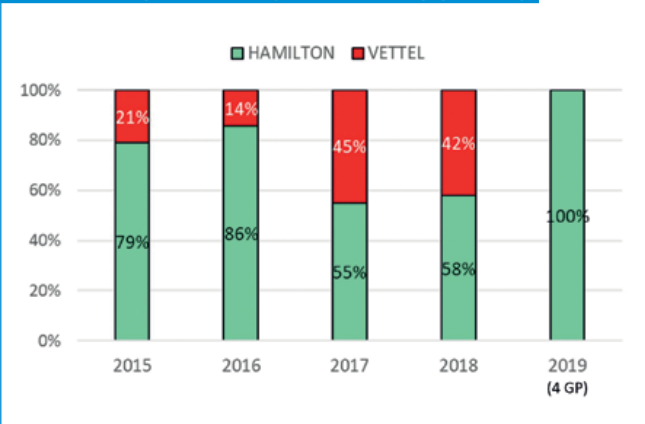
Occhio all'efficienza in rettilineo

La prima considerazione riguarda l'efficienza in rettilineo che, lo sappiamo, è proporzionale sia alle potenzialità moto-

CLASSIFICA COSTRUTTORI DOPO 4 GP



VETTEL VS HAMILTON AL TRAGUARDO





ristiche che alla resistenza aerodinamica. Australia a parte e ne abbiamo già parlato, nelle altre tre occasioni la Ferrari è sempre stata più efficiente della Mercedes sul dritto. Bene. Però attenzione che la performance nel giro secco dipende anche – anzi, nella maggioranza dei circuiti diciamo pure soprattutto – dall'efficienza nelle curve, ovvero dal mix di carico e bilanciamento aerodinamico e delle regolazioni meccaniche che consentono di massimizzare il livello di grip concesso dagli pneumatici. Ed allora scopriamo che solo in Bahrain la Rossa è stata più efficiente della Mercedes in curva. Ed infatti solo là è arrivata la Pole Position di Leclerc (anzi, un 1-2 con anche Vettel in prima fila). In Cina, a fronte di una chiara superiorità sul dritto, la SF90 ha pagato troppo nelle curve. Magari per una scelta deliberata di set-up. Ma sia Vettel che Leclerc sono rimasti dietro, entrambi di tre decimi. Infine in Azerbaijan il gap di efficienze è stato più contenuto ancora ma sul giro secco tra Vettel e le due Mercedes sono volati comunque i “soliti” tre decimi. Certo, non possiamo tralasciare il fatto che Leclerc, che fin dal venerdì sembrava avere quel qualcosa in più, è andato a sbattere nel Q2 e non ha potuto cimentarsi quando il cronometro stabiliva la griglia di partenza. Probabilmente avrebbe fatto meglio del compagno, però sappiamo bene che con i “se” ed i “ma” si fa poca strada... Insomma, quest'analisi oggettiva dei risultati ci dice che è in termini di efficienze in curva che alla Ferrari, spesso, manca qualcosa. A volte anche durante lo svolgimento del Gp passando da una miscela all'altra. Come se i tecnici di Maranello non avessero ancora compreso tutto della loro SF90 e, soprattutto, del modo di “sporarla” al meglio con gli pneumatici Pirelli.

Da ripetere il confronto di mappature

A questo punto viene voglia di ripetere questo confronto di Mappature delle Ef-



LA PRESSE

ficienze anche per la Red Bull, giusto per darci un altro termine di paragone e magari capire se è la Sf90 che è rimasta uno step indietro oppure è proprio la nuova Mercedes ad essere riuscita particolarmente bene.

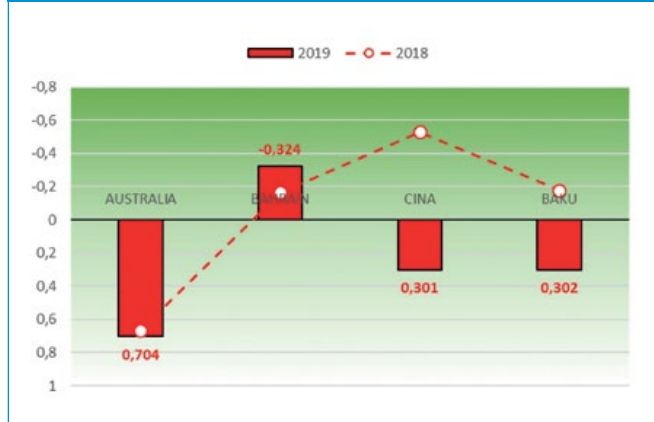
Innanzitutto notiamo che, eccezione fatta per l'Australia, in questo inizio di campionato la migliore Red Bull è sempre rimasta staccata in qualifica di poco più di mezzo secondo. L'anno scorso invece il gap con la Mercedes era meno della metà. Il gap di quest'anno si spiega ingegneristicamente sia in termini di efficienza sul dritto – la power-unit Honda ha consentito di fare un passo in avanti ma non ancora sufficiente a pareggiare i conti, perlomeno con la Mercedes – che in termini di guidabilità e prestazione nelle curve, dove manca qualcosa in più dell'anno scorso.

Allontanamento rispetto alla Mercedes

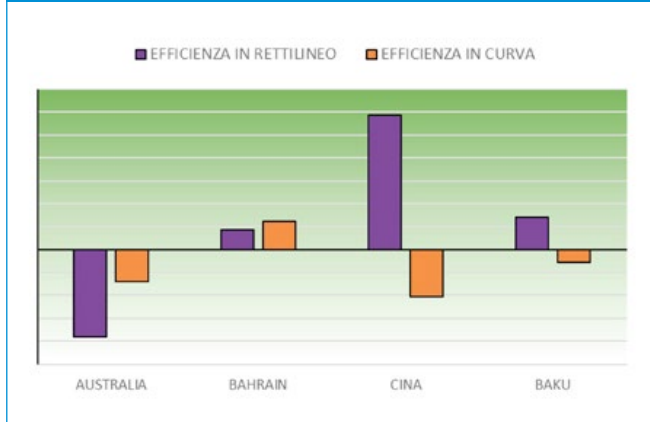
Ecco quindi che anche i dati oggettivi della Red Bull ci confermano l'allontanamento tecnico rispetto alla Mercedes.

Ed allora, prima di concludere, vale la pena vedere ancora di quanto i top team hanno migliorato il proprio tempo di qualifica rispetto all'anno scorso. Essenzialmente per capire i passi avanti compiuti in un anno. Ebbene, il miglioramento non è stato uniforme in tutti i circuiti sostanzialmente perché dipendente dalla miscela impiegata. Tuttavia si conferma che la Mercedes ha migliorato più di tutti sia in Australia, sia a Baku che in Cina (dove, tra l'altro, è stata l'unica ad andare più forte del 2018, sia pure di poco). Se facciamo sinteticamente una media delle quattro qualifiche, la W10 è andata finora più forte di quasi mezzo secondo rispet-

DISTACCO IN QUALIFICA FERRARI-MERCEDES



EFFICIENZE FERRARI/MERCEDES IN QUALIFICA





MIGLIORAMENTO IN QUALIFICA 2018/2019



Quattro doppiette nelle prime quattro gare non s'erano mai viste in F1, ma a questo punto la Rossa non deve certo demordere...

le curve. Occorrerà prima di tutto risolvere le problematiche che hanno causato questo rendimento finora assai altalenante. Capire bene le gomme e anche la macchina.

Dopo di che, sarà necessario innestare una marcia in più per aumentare la velocità di sviluppo della vettura durante tutto il prosieguo della stagione (che, diciamo così, non è storicamente una peculiarità della Scuderia, eh...). Però per recuperare il terreno fin qui perduto si dovrà per forza fare così.

to alla sorella maggiore, mentre Ferrari e Red Bull hanno migliorato di poco più di un decimo.

Capolavoro a Brackley

Insomma, approfondendo bene i risultati di Mercedes, Ferrari e Red Bull, sembra essere abbastanza chiaro che sono stati davvero più bravi i tecnici di Brackley a mettere in pista una W10 decisamente più performante e redditizia rispetto agli altri avversari migliori. E anche rispetto alla sorella maggiore se torniamo indietro di dodici mesi. Se poi fosse la W09 ad essere meno brillante delle altre a inizio 2018 oppure questa W10 un missile di altra categoria non abbiamo elementi per poterlo dire. Probabilmente, come spesso accade, la verità sta nel mezzo. D'altra parte non dimentichiamo che a metà 2018 - proprio

per compensare alcune carenze prestazionali importanti evidenziate nella prima parte del Mondiale - in Mercedes gettarono nella mischia una vettura con così tanti contenuti di sviluppo da essere quasi assimilabile ad un prodotto nuovo. E presero il largo in campionato. Per quello che abbiamo visto finora, quest'anno hanno puntato a mettere fieno in cascina fin dall'inizio...

La Ferrari deve recuperare il gap

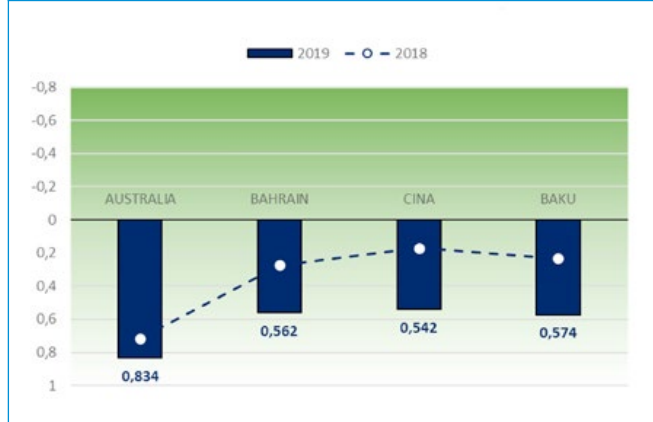
Concludendo, lo scenario di questa prima parte del Mondiale è, a questo punto, abbastanza chiaro. Le Mercedes sono ancora e sempre lassù. La Rossa (e gli altri) devono recuperare un gap rispetto ai Campioni del Mondo che è tutt'altro che trascurabile e va addebitato principalmente all'efficienza nella percorrenza del-

Mercedes regina anche nei dettagli

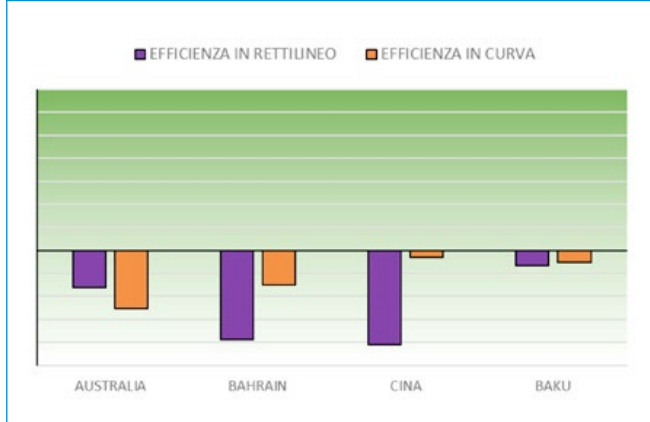
I successi nelle Corse sono sempre una questione di dettagli, come siamo soliti dire per esperienza e fino alla noia. Ed in questo inizio di campionato, oltre a mettere in pista fin dall'inizio una vettura al top, in Mercedes sono stati capaci di tenerne sotto controllo tanti, di dettagli. Più di tutti. Sportivi, tecnici e strategici. Con lucidità e concretezza.

E anche furbizia, se volete, approfittando delle defaillance degli avversari. Per andarli a prendere e superarli, d'ora in poi bisognerà essere più lucidi e concreti di loro. ●

DISTACCO IN QUALIFICA RED BULL/MERCEDES



EFFICIENZE RED BULL/MERCEDES IN QUALIFICA





BISOGNA ANDARE OLTRE E LEGGERE ANCHE TRA LE RIGHE COSA STA A SIGNIFICARE IL SUCCESSO DEI MINARDI DAYS E DEL GIUBILEO IN ONORE DI AYRTON

Come è bella la **F.1** senza le **F.1** di oggi

Per favore, amiamolo, teniamolo dentro di noi per sempre, ma col ragionamento e l'analisi andiamo oltre Ayrton. Perché tutta 'sta faccenda del Senna Day, della commemorazione e della straordinaria e commovente partecipazione del pubblico al giubileo dedicato al campionissimo scomparso si presta anche a un'altra lettura, freschissima, asettica e attualizzante.

Aggiuntiva e non meno sorprendente rispetto a quella immediata del culto simbolico di una figura bella, forte, profonda e spiritualissima quale "Beco" resterà per sempre.

Perché se è vero che Ayrton s'è cristallizzato come modello ognitempo, quale campione universale che sa fondere mirabilmente in sé l'istinto alla vittoria con quello umanissimo della solidarietà verso i meno fortunati, il tutto vulcanizzato dal fascino della storia spezzata e dall'uscita giovane dalla vita - "Muore giovane chi è caro agli dei", recita struggentemente un frammento poetico di Menandro -, è anche vero che la dolce elegia ecumenicamente ri-

SUL CIRCUITO DI IMOLA NEL VENTICINQUENNALE DELLA SCOMPARSА DI AYRTON È ANDATA UN SCENA, OLTRE ALLA COMMEMORAZIONE, UN'INVOCAZIONE DI NOSTALGIA A UN CIRCUS CHE NON C'È PIÙ, ROVINATO DA CERTE STORTURE AMMORBANTI DEL PRESENTE

conosciuta sta a significare anche qualche altra cosuccia che sarà bene qui non tace-re. Ecco, anzi, magari vediamo quale.

Mercoledì 1° maggio all'interno del 25° anniversario della scomparsa di Ayrton Senna, giustamente e probamente gemellato col ricordo di Roland Ratzenberger, in realtà è andata in scena - e non è la prima volta, attenzione, perché gli stessi Minardi Days recano in filigrana lo stesso ti-

po di segnale nella medesima direzione -, accanto al sentimento, alle lacrime appena trattenute, al magone per i rimpianti e per i due piloti ingiustamente e fatalmente strappati alla vita e non solo per questo mai più dimenticati, dicevo, è andata in scena una manifestazione che racchiude un significato aggiuntivo e non meno interessante, all'interno della realtà delle corse e di quella della F.1. Insomma, venticinquemila per Minardi, oltre diecimila per Senna senza uno straccio di gara vera, di spettacolo iper, di superVip, hospitality, paddock club o storture del genere.

Macché. Solo pacche sulle spalle, panini alla porchetta e, tutt'al più, presentazioni di libri, una mitragliata di selfie e quattro chiacchiere alla simpatica.

In altre parole, numeri, sciamate e colpi d'occhio che un qualsiasi Gran Premio iperricco organizzato a casa del diavolo se li sogna.

L'unica cosa buffa di mercoledì 1° maggio - ma buffa in senso composto e rispettoso, però accompagnato a un che di inconsuetto e straniante - è stato vedere Carlo Van-

zini di SkySportF1 che per una volta seguiva un evento privo di gomme stridenti, "Stricce nere" e Marc Gené, affidandosi soltanto allo show fornito dalla compostezza della gente, dall'armonia del ricordo di tanti e dalla sobrietà d'una malinconia condivisa, che irradiava, alle ore 14.27 del 1° Maggio, una sorta d'indefinibile e orgoglioso piacere d'essere tristi.

A colpire ancora di più, oltre alla quantità dei presenti, alla qualità dei comportamenti e alla sincera passione che ciascuno emanava, anche uno strano interclassismo anagrafico. Con la presenza non rara né frammentaria di famiglie intere, di bambini incuriositi, perfino di ragazzi nell'età del rap, del trap o di Sfera Ebbasta, pronti ad acquistare un cappellino Nacional.

Semplicemente, avere accessi a costi umani, i paddock aperti, i piloti di F.1 di ieri e quasi di oggi sorridenti e belli disponibili per un selfie o una battuta, accanto al sentimento e all'empatia per chi si vuole omaggiare e ricordare, diventano ingredienti prorompentemente rivoluzionari per un Motorsport che in ogni dove - a parte le sempre magiche Le Mans e Indy e all'opposto con la F.1 all'epicentro del disinteresse e dell'abbandono di gran parte dei tifosi d'un tempo, mentre i baby e i boys la disertano senza neppure sapere cosa sia - appare in crisi d'identità e in cerca di equilibri nuovi.

Con tutto questo voglio dire una cosa piuttosto semplice ma non priva di conseguenze. Attenzione, tutta questa glorificazione - meritatissima -, dei Minardi Days e dell'anniversario per Senna, non sono giulive scampagnate fini a se stesse d'un popolino annoiato e in libera uscita.

No, sono segnali forti, ineludibili, contigui, vicinissimi, coincidenti e univoci di una passione di massa intatta, forte, fluviale e spontanea ma che, tuttavia, sa scegliersi teatri e personaggi veri, sinceri e veraci per sfogare se stessa in tutta serenità. E non ne può più di biglietti a costi predefinitivi in vigore ormai in tutto l'universo mondo della F.1 moderna e futuribile, non ne può più di paddock blindati, quasi inapprocciabili e, se fortunosamente approcciati, infestati da gente che se la tira, da personaggi che non hanno niente a che vedere delle corse, cosetti col mento unto d'ostriche che se ti raccontano un aneddoto non riguarda certo Jochen Rindt o Gilles Villeneuve, ma una botta di cu-



MINARDI NEL RICORDO DEL CAMPIONE

Gian Carlo Minardi appone la sua firma nel tabellone in onore di Ayrton Senna, presso la curva del Tamburello, all'interno della quale sorge il monumento, a sinistra

lo in borsa o una escort che gli ha fatto lo sconto.

Sì, io dico che non bisogna dimenticare la megacena dei Minardi Days del venerdì, con quella Cisitalia-Porsche che sfavillava a bordo-tavoli a ricordare alle centinaia di presenti il fascino delle cose belle, geniali e vere che avrebbero potuto essere e mai furono. Il richiamo della tecnologia eventuale che sa essere archeologia e cultura allo stesso tempo.

E soprattutto non bisogna dimenticare che ciascuna componente di queste giornate così vicine e così diverse finisce per l'averlo stesso significato.

Quale? Dai, lo sapete e lo sappiamo benissimo tutti, ma ridiciamocelo, ché dà gusto solo il sentirlo, 'sto discorso.

Gian Carlo Minardi quale simbolo del piccolo costruttore sognatore avente pochi dollari e una grande storia - mi permetto di dire, sia dietro che davanti di sé - un Minardi che è anche paradigma di tutti quei team principal veraci e capaci - e sono tanti, tantissimi - che questa F.1

ha allontanato nei recenti decenni per far spazio, tra gli altri, perché non parlo di tutti ma neanche di pochi, a personaggi molto spesso corporation-oriented incistati in organizzazioni elefantache con stipendi ciclopici per ragioni reali tutte da stabilire e con simpatia all'approccio personale e umano da far rimpiangere il calore delle guardie di confine svizzere.

Sì, nostalgia per uno Vero come Minardi. Totale, bruciante, lacerante.

E per uno come Senna, ben diverso dal campionissimo di oggidi fantastico in pista ma che nella vita fa il compitino.

Nostalgia per un altro grande paradiso perduto della F.1 che fu e nel nostro cuore sempre sarà: Imola. In nomi delle sue curve che evolvono ciascuno un episodio del-

la nostra vita di tifosi, di appassionati, di malati di corse.

Nostalgia per una F.1 lambrusco & tortellini, ma anche professionale, ben organizzata ma pur sempre a misura d'uomo, un ombrello da comprare se piove, col programma della corsa che diventava il tesoro da portare a casa, con dentro infilati i biglietti prato, per una memoria da far durare per sempre.

E allora, alla fine di quest bella e intensa esperienza imolese tutta Senna & Minardi così agrodolce, strutturata e particolare, colgo l'occasione per sottolineare che tutto questo va letto e decifrato non solo in chiave di passione e di culto per gli scomparsi. Ma anche quale segnale dirompente di un popolo delle corse che non ne può più della F.1 intesa come paradiso per Vip, iperuranio delle tecnologie afone o astruse e schifato club esclusivo pronto a guardare ciascuno di noi sprovvisto d'un fascio di banconote da bruciare in mezz'attimo come un rettile unto e raccapricciante, da allontanare col bastone.

State piuttosto attenti, cari Signori del Vapore, capucci e capetti dell'Automobilismo con la A stra-maiuscola, perché se quasi trentamila cristiani si muovono tra Minardi Days e Senna Jubilee, vogliono dire due cose piuttosto importanti, della quale la seconda tuttora pericolosamente vi sfugge: numero uno, il popolo delle corse ha un gran cuore; numero due, il popolo delle corse di Voi si è compostamente, sobriamente ed educatamente rotto i coglioni. ●

”
**SENN,
MINARDI
E IMOLA
SONO I SIMBOLI
NOSTALGICI
DI TUTTO CIÒ
CHE MANCA
UMANAMENTE
ALLA F.1 D'OGGI**





OLTRE DIECIMILA PRESENZE A IMOLA PER RICORDARE SENNA NEL VENTICINQUENNALE DALLA SCOMPARSA. ECCO IL RACCONTO DI UNA GIORNATA VISSUTA NELLA POESIA DELLA MEMORIA

di [Mario Donnini](#)

IMOLA - Mercoledì 1° maggio 2019, Tamburello, ore 14.17. Venticinque anni trascorsi, diecimila persone, un minuto di silenzio. Questo, in cifre, l'anniversario del quarto di secolo dalla scomparsa di Ayrton Senna. Il campione più amato, invocato e rimpianto della F1 moderna. L'unico a vantare una storia spezzata la cui parte ipotetica e mancante è bella e strappacuore quanto quella vissuta e reale. Perché colorata iridescentemente dalla fantasia creativa, dall'amore disperato d'ognuno e dalla voglia di farlo tornare che animano chiunque solo provi a pensarci su, a una cosa come questa.

Senna alla Toleman che nell'uragano quasi sbanca Montecarlo 1984, Senna uomo nero con la Lotus che in un altro giorno di pioggia conquista Estoril, Senna che quasi annega di champagne sul podio di Suzuka 1988, nei primi minuti della vita da campione del mondo. Senna che nei monsoni d'inizio Anni '90, Donington 1993, su tutto e tutti, umilia letteralmente il rivale archetipico Alain Prost, consegnandolo definitivamente e seccamente nel pur immeritato ma inesorabile angolo dei supercattivi che servono solo a render più grande l'eroe.

Fateci caso. I momenti più belli, trionfali e osannanti di Senna sorridente e felice possiedono sempre la fascinazione puntuale dell'evocatività liquida. Perfino quando faceva sci d'acqua in vacanza a Angra dos Reis.

Ayrton energeticamente esplodente nel sorriso liberatorio reca biologicamente un accompagnamento mai secco, polveroso e scabro, ma puntualmente liquefatto, come il plasma d'un santo laico che magicamente torna. Anzi, accade ogni volta che Magic fa risentire l'aleggiante presenza.

Dolcezza stilisticamente ammortizzante

E anche stavolta va così. Niente pioggia, niente champagne, niente mare, bastano ventimila occhi compostamente lucidi, ecco sì, diciamo pure discretamente appena acquei, per sancire l'ennesimo trionfo di Ayrton Senna. Perché la lontananza dal dolore è sempre dolore, ma sa tingersi di dolcez-



Ayrton vince

GETTY IMAGES

25TH ANNIVERSARY

TANTI OMAGGI AL TAMBURELLO

Giorno 1 maggio 2019, curva del Tamburello, Imola, ore 14.17. Sono trascorsi venticinque anni dallo schianto di Ayrton Senna e migliaia di tifosi pongono la loro firma sul tabellone commemorativo, in onore del campionissimo



Città di Imola

OGGI CHE IERI
AL ALBERGO
2011

Ayrton Senna
M. Belli

n
ancora

SENNA 25



za stilisticamente ammortizzante, con umide pupille altrui doppie dei cuori che all'improvviso, per quel minuto intenso, tornano a battere più velocemente per "Beco", campionissimo dal casco giallo-rigato. Perché di quella forza, di tutta quella classe, di

quella volontà di potenza e d'affermazione - il tutto misto a sensibilità infinita ed empatia per il prossimo, una volta al di fuori del cerchio magico della sfida -, qualcosa resta, fino a rendere portatore sano chiunque reca in sé la poesia d'essere e conservare idealmente una cellula immaterialmente ideale d'Ayrton Senna.

Non chiedete né chiediamoci spiegazioni. È così e basta. Basta essere appunto al Tamburello, in quell'ora faticosa di quel preciso momento, guardarsi attorno e rendersi conto che sta capitando qualcosa di importante e, per certi versi, per niente scontato.

Pensieri e parole

Gian Carlo Minardi brandisce il microfono, parla, ma in fondo, fosse per lui, vorrebbe solo tacere. Ricorda i bei momenti passati insieme ad Ayrton e lascia intendere come e quanto la squadra più piccola e simpatica sia stata vicina e apprezzata dal campione più grande e deciso di quella F1 che adesso non c'è più e tale e quale e mai tornerà.

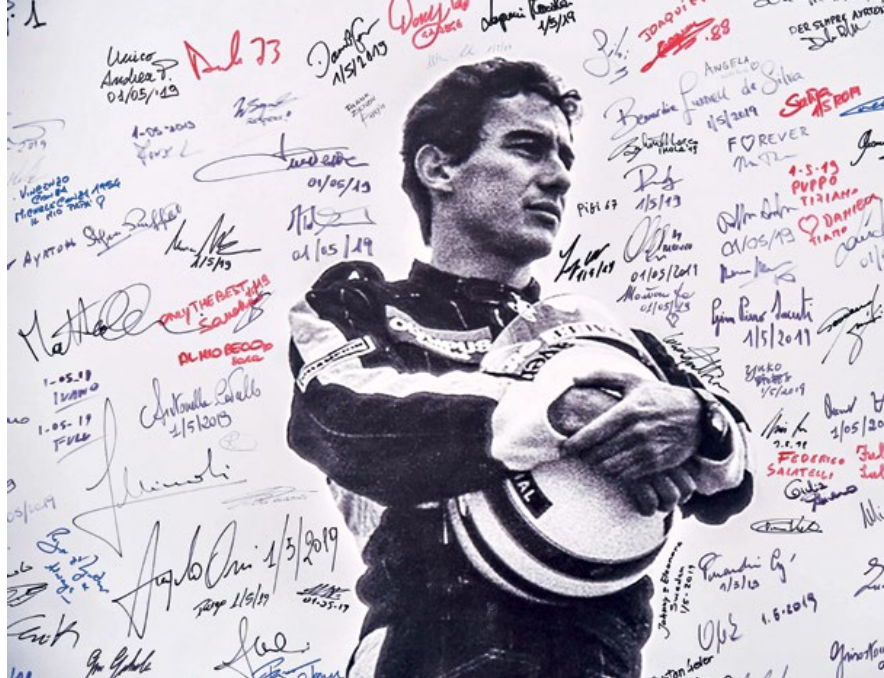
Minardi e gli spaghetti, Minardi e le telefonate nell'inverno 1992-1993 quando Gian Carlo era diventato confessore laico di Ayrton in crisi con la McLaren, Minardi simbolo e scheggia d'umanità calda che tre decenni dopo diventa il depositario del ricordo, il custode delle chiavi del regno.

L'uomo simbolo di chi tesaurizza il ricordo Ayrton perché eroe ideale del paradiso perduto di pura umanità che lo stesso Senna rimpiangeva della F1, divenuta ormai qualcosa di diverso. Una giostra folle dalla quale il destino l'avrebbe fatto scendere improvvisamente e per sempre.

La sindaca sorprende e in positivo

La stessa sindaca imolese, Manuela Sangiorgi, dopo aver detto sobrie parole di circostanza, insieme a Uberto Selvatico Estense, presidente di Formula Imola, chiede ancora una volta il microfono. Non è contenta così, vuol dire di più e eccola chiosare a voce incrinata: «Siamo qui per ricordare un campione che non s'accontentava d'essere il migliore in pista. No, la grandezza del pilota Ayrton Senna era eguagliata solo da quella dell'uomo, che, una volta spogliatosi di casco e tuta, trovava tempo e modi di occuparsi e preoccuparsi dei meno fortunati, di fare qualcosa per considerare e colmare le diversità, specie con i ragazzi più meritevoli d'aiuto. Sì, oggi noi siamo qui per commemorare un uomo in grado d'essere grande nella Vita non meno che nello Sport».

Ed è così che, grazie ad Ayrton, la vera o presunta antagonista del circuito - per carità, senza (ri)entra-



fotografie GETTY IMAGES

AYRTON ERA UN GRANDE CAMPIONE E UNA GRAN BRAVA PERSONA. CON LUI CI SIAMO VOLUTI MOLTO BENE

GIAN CARLO MINARDI



CAVICCHI, ALLIEVI

BOCCAFOGLI SU AYRTON

Sopra, la cover del volume edito da Giorgio Nada su Ayrton con gli scritti di tre ex direttori di Autosprint, Cavicchi, Boccafoli e Piola, oltre al nostro opinionista Allievi

DONNINI



re nel merito della faccenda -, per qualche minuto si trasforma in un'apprezzata quanto illuminata e didascalizzante corifea del motorsport nella sua accezione più filosoficamente totalizzante.

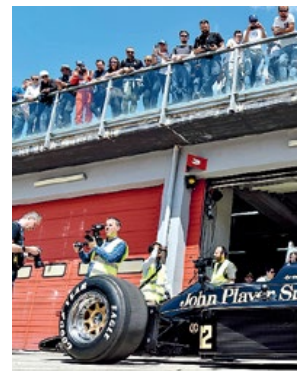
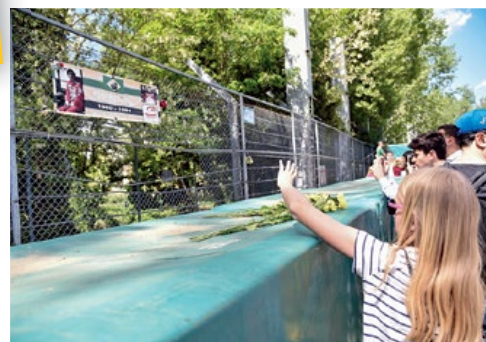
Evidentemente il fascino di Ayrton tutto e anche questo può, magari nel sincero auspicio che tutto ciò sia sinonimo d'un omaggio non solo al campionissimo ma anche a un futuribile rinascimento sostenibile dell'impianto. Okay, fermiamoci qui e torniamo al sentimento puro.

Una giornata di bellissimo omaggio

Monoposto che girano, la Lotus nera e oro che torna a rombare in pista in omaggio a "Beco", mentre una McLaren si rompe e una Williams fa i capricci. Ecco, son cose che capitano a ricordarci che l'Ayrton Senna Day resta il susseguirsi di cose spontanee, tale e quale a una giornata come le altre. Solo più intensa e partecipata. Nessun effetto speciale, niente a far da specchietto per allodole.

Viene chi vuole, partecipa chi sa.

Per una volta nel Motorsport protagonisti e spetta-





tori in realtà coincidono, perché il solo spettacolo ipotizzabile è quello discreto del ricordo, della partecipazione e della memoria carezzevole, uno show per lo più silente e di foro interiore. Gian Carlo e i suoi fratelli, freschi reduci dai successi targati Historic Minardi Days, diventano così architriavri organizzativi anche del giorno dedicato ad Ayrton Senna e pure stavolta tutto va per il verso giusto. Un altro plauso ai Minardi SuperBros, quindi, in congiunzione con Formula Imola e col direttore del circuito Roberto Marazzi mai così sorridente e soddisfatto per la giornata senniana. Con pochi rombi, ma comunque memorabile e positivamente segnante per il tracciato del Santerno.

Segnali stupendi da parte della gente

Trent'anni fa Emanuele Pirro collaudava e preparava le McLaren per Senna e Prost. Tanta acqua è scorsa da allora e simbolicamente Emanuele trascorre anche la giornata dell'Ayrton Senna Day a parlare con tifosi, addetti ai lavori e curiosi, preparandoli al momento del ricordo, donando la sua col-

ISTANTANEE DA UN GIORNO INTENSO E IMPORTANTE

Le monoposto che hanno fatto parte della vita di Ayrton - a partire dalla Fw08 del primo test Williams, nel 1983 sopra -, quindi gli omaggi a Imola e non solo, con la messa in onore di "Beco" il 1° maggio alle ore 14.17, alla presenza della sindaca di Imola Manuela Sangiorgi, di Uberto Selvatico Estense, presidente di Formula Imola e di Gian Carlo Minardi. In basso, Angelo Orsi e Carlo Cavicchi, reporter e direttore di Autosprint, entrambi molto legati ad Ayrton



ta esperienza e il suo prezioso vissuto di testimone del tempo, anche nella nuova veste di presidente del F.1 Grand Prix Drivers Club. Quello che fino a pochi anni fa era il sodalizio degli anziani piloti del mondiale e che ha assunto veste più dinamica e guizzante, conservando intatto il fascino della riscoperta del passato glorioso delle corse.

As & Cavicchi con Ayrton, oggi come allora

Carlo Cavicchi è stato glorioso direttore dell'Autosprint battagliero che indica e segue la via della Verità sul caso Senna, a poche ore dal crash del Tamburello. Vederlo tale e quale - magari i capelli bianchi se li è tinti color neve giusto, per fingere d'essere appena invecchiato: capacissimo di farlo... -, presentare al Media Center il libro "Senna Inedito" by Giorgio Nada Editore, scritto insieme a Pino Allievi, Giorgio Piola, Roberto Boccafoli - anche questi ultimi già direttori di As -, e Carlos Sanchez, è un bellissimo momento gremito di pubblico, con tanto di standing ovation finale. A dare idealmente continuità e senso ulteriore a un'amicizia, a un rapporto importante e a un legame che non finirà mai, tra Ayrton e Autosprint stesso. Ben rappresentato anche dall'apprezzatissima mostra "Simply The Best", portata a Imola dai reporter autosprintiani di lungo corso Angelo Orsi & Mirco Lazzari.

Jo Ramirez, custode meraviglioso

D'età ha quasi 78 anni, ma dentro resta un ragazzo innamorato di corse. Il messicano Jo Ramirez è un altro dei meravigliosi custodi della memoria capaci di rendere specialissimo il 1° maggio imolese vissuto nel ricordo di Ayrton. Team coordinator McLaren nel biennio nucleare della lotta interna tra il brasiliano e Prost, Jo si conferma disponibile con tutti, generoso a fornire non solo autografi e sorrisi da selfie, ma anche aneddoti, ricordi e schegge balenanti di vita vissuta insieme ad Ayrton. In fondo anche Jo, come tanti altri, in quel 1° maggio 1994 aveva un appuntamento nel dopo corsa con Senna. Una specie di incontro purtroppo non onorabile, che invece proprio in questa occasione diviene improvvisamente spendibile e vissuto e lui non si tira indietro, divenendo straordinario strumento per viaggiare nel tempo e nello spazio al fine di restituirci l'Ayrton più gioioso e vitale. È forse questo il senso di una giornata come questa, la cifra stilistica di un'occasione di commozione e di pietas latina e neolatina che uniscono diecimila persone in quel minuto a motori spenti, nel silenzio, al Tamburello. Alle ore 14.17. «Ayrton amava scherzare con me dicendo che lui mi aveva insegnato a guidare per contraccambiare il fatto che io nella vita gli avevo insegnato il gusto di ridere» - dice Jo, scatenando l'applauso infinito. Stavolta Ramirez, Gian Carlo Minardi, Emanuele Pirro e tutti gli altri che hanno mostrato il cuore di animare una giornata come questa, annoverano anche il merito d'aver regalato in modo sovrigliato, discreto e dolce, un ricordo di "Beco" fresco e galvanizzante. Tanto che che la sera stessa ci si ritrova a casa con l'anima piena di cose belle e sul volto un quieto, rispettoso e dolce sorriso. Accelera, Ayrton! ●

SENNA 25



IL TEAM COORDINATOR MCLAREN
AI TEMPI DELLA GUERRA INTERNA
TRA AYRTON E PROST SVELA
I RETROSCENA DELLA GRANDE
RIVALITÀ CHE CAMBIÒ LA F.1

Ramirez

racconta



**SFIDA INFINITA
E LOTTA SENZA TREGUA**

A sinistra, San Marino 1989 che segna l'inasprirsi definitivo della rivalità tra Senna e Prost, sotto, i due big con Jo Ramirez

di **Mario Donnini**

Jo Ramirez è uno dei simboli squisiti e intelligenti della F1 che fu. Ma non di un periodo, quanto piuttosto di una vera e propria stratificazione di ere. Dall'inizio degli Anni '60, da quando arrivò in veste di carissimo amico al seguito del sensazionale teenager messicano Ricardo Rodriguez, fino al 2001, al compimento dei 60 anni d'età, quando se ne esce dal Circus a bordo dell'Harley Davidson regalatagli da Mika Hakkinen e David Coulthard, piloti McLaren. Squadra nella quale Jo si ritrova, nel biennio 1988-1989 nel corso della guerra nucleare tra Ayrton Senna e Alain Prost in veste di Team Coordinator.



**SENNA SPREMEVA
IL TURBO COME
NESSUNO E PROST
ERA IL RE NEL
METTERSI A PUNTO
LA MONOPOSTO**

JO RAMIREZ



Detto in altri termini, col compito specifico di cercare di gestire i rapporti tra i due con meno danni possibili per la squadra, all'interno di un duello interno senza esclusione di colpi e progressivamente più spietato e dal clima pressoché invivibile.

Ritrovare Jo Ramirez a Imola esattamente trenta anni dopo dal giorno della dichiarazione di guerra ufficiale tra Senna e Prost compagni in McLaren, sembra quasi un dono del destino per rievocare i momenti e le fasi della guerra franco-brasiliana in seno alla McLaren. Purtroppo però l'anniversario che assorbe tutti gli altri è quello del 25esimo della morte di Ayrton, proprio per l'in-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Senna

SENNA 25



← incidente al Tamburello nell'edizione 1994 della gara, quindi, comunque la si metta, il tutto ha un epilogo spezzato e dalla vena malinconica.

Eppure poter contare sulla memoria, sull'intelligenza e sulla sensibilità di Jo è anche un modo bello per sentire

Ayrton ancora vicino e pronto a stupirci... «Dico subito che non sono uno che guarda troppo le cifre e la matematica, perché i numeri a volte spiegano poco e sono bugiardi, nascondono certe realtà forti. Per quanto mi riguarda, preferisco in termini di grandezza Ayrton Senna a Michael Schumacher, che pure rispetto e stimo moltissimo. Ma il campionissimo brasiliano era molto diverso e aveva un qualcosa che me lo fa preferire».

- Fare il team coordinator alla McLaren in quel biennio non è quel che si dice un incarico facile e sereno...

«E difatti non lo fu. Anche se all'inizio, nel 1988, sembrava possibile almeno in fase d'approccio una convivenza non dico serena ma sostenibile tra i due. Nelle prime fasi si respirava un'atmosfera di grande rispetto, anche se era chiaro a tutti che era solo una situazione transitoria e momentanea e ben presto l'aria si sarebbe riscaldata, fino a incendiarsi. E così fu».

- Il breaking point, il punto di rottura, stranamente non fu nel 1988, ma l'anno dopo, in occasione dei primi metri del Gp di San Marino, causa un bisticcio in frenata tra i due con presunte violazioni d'accordo e un reciproco scambio d'accuse. Di fatto privo di significato nell'episodio specifico ma carico di conseguenze per gli anni a venire. Perché da lì in poi è guerra vera.

«Parliamoci chiaro, Senna e Prost avevano ben pochi motivi per andare d'accordo. Oltre che rivali avevano un modo completamente diverso di prendere le cose, di vivere l'impegno in F1 e di apprezzare la situazione-corsa, oltre che la preparazione della macchina».

- Puoi fare degli esempi frutto della tua esperienza diretta?

«Quando Senna arriva alla McLaren, a inizio 1988, porta un modo diverso di lavorare col team. Fino a pochi giorni prima Prost era abituato a staccare la spina subito dopo il briefing, mentre il giovane brasiliano non se ne va dal circuito, resta, rientra al box, fa compagnia ai meccanici fino a tardi. Non ha mai voglia d'andarsene e crea un nuovo clima, un modo differente di prendere e vivere le cose. E questo colpisce molto Alain che non la prende esattamente bene».

- Vuoi dire che la meticolosità di Senna stava a sottoporre una maggior bravura nel mettersi a posto la macchina?

«No, no, voglio solo dire che Ayrton sfoggiava un perfezionismo totalizzante in grado di colpire molto e da subito Prost. È un concetto psicologico, di modo d'agire, non tanto di risultato in sé. Perché, se andiamo a guardare, a mettersi a posto la macchina



NEL 1988 PAREVA POSSIBILE UNA CONVIVENZA TRA SENNA E PROST MA POI LE COSE CAMBIARONO...

JO RAMIREZ



era più bravo Alain di Ayrton. Le capacità di collaudatore e sviluppatore di Prost sono ineguagliate».

- Per favore spiega meglio questa cosa, perché è fondamentale.

«Prost è sempre stato un mago nella messa a punto. Sapeva quale strada prendere e ci riusciva meglio di ogni altro. Non era un ossessivo ma uno che sapeva ciò che faceva e ci riusciva benissimo. E attenzione: una volta che Prost s'era messo a punto la macchina come voleva, poi non ce n'era più per nessuno. Il problema per Prost era quando la macchina, malgrado i tentativi di ottimizzazione, alla fine non gli piaceva. Allora diventava vulnerabile. Non che Ayrton fosse male come tester, anzi, era un perfezionista e provava a cambiare tante, infinite piccole cose. Ma sulle direttrici, poche e decisive, della messa a punto imperava Prost. Fosse finita qui la storia, c'era poco da fare. Ma poi le macchine bisogna anche guidarle in qualifica e in gara e lì le capacità di Senna diventavano determinanti».

- Per favore, un altro esempio concreto.

«Per esempio, nell'ultimo anno dell'era turbo, Ayrton riusciva a guidare e a spremere il motore Hon-





fotografie SUTTON-IMAGES.COM

da telegrafando ossessivamente sull'acceleratore tendendo su costantemente i giri, in un modo che Alain non riusciva ad eguagliare. Tanto che il francese fu molto sincero con la squadra: "Io così la McLaren non riesco proprio a guidarla, quindi le cose stanno in questo modo e basta". Una volta Alain mi disse: "Vuoi sapere la verità, Jo? Io penso che uno il quale in qualifica sa guidare come Senna guida, si merita tutti gli otto metri di vantaggio in griglia di partenza che puntualmente ha su di me". Da questo punto di vista, penso che adesso sia tutto chiaro, no?".

- Chiarissimo. Il tuo apporto a rendere sostenibile l'atmosfera tra i due nel biennio 1988-1989 (che a livello di titoli mondiali finisce 1-1), è noto. Poi Prost va alla Ferrari e Senna si vendica dello sgarro di Suzuka dell'anno prima e passa sul 2-1. Da lì in poi sei importante a gestire Ayrton, quando il dualismo si trasferisce tra lui e Ron Dennis.

«Ricordo quella volta che ero nell'aereo di e con Ayrton e c'era anche la sorella Viviane. Sostanzialmente ero lì perché inviato segretamente da Ron Dennis poiché dovevo convincere Senna a non la-

JO INIZIA AL SEGUITO DI RICARDO RODRIGUEZ

Jo Ramirez in F.1 vive l'apice da team coordinator alla McLaren di Dennis, in piena guerra Senna-Prost. Era arrivato in Europa a inizio Anni '60 al seguito del baby messicano Ricardo Rodriguez, nelle due foto in bianco e nero. A sinistra il fratello Pedro, poi divenuto affermato top driver in F.1 e soprattutto nell'endurance. In alto, il momento successivo alla famigerata toccata tra Alain e Ayrton al Gp del Giappone 1989 a Suzuka



DI FRONTE A CERTE COSE DELLA F.1 DI OGGI, PENSO CHE AYRTON SI RIVOLTEREBBE NELLA TOMBA

JO RAMIREZ



sciare la McLaren, perché dopo il 1991 la situazione s'era fatta piuttosto calda. Ma, attenzione, non è che "Beco" volesse andarsene solo perché la Williams stava diventando la monoposto migliore. No, no, il suo punto di vista me lo aveva spiegato proprio quel giorno e rispondeva a una filosofia ben precisa, cioè questa: "Caro Jo - mi disse lui - io anche se potessi vincere tanto e rivincere tutto con la McLaren, prima o poi dovrei comunque prendere in considerazione l'idea di lasciare la squadra. Perché per un grande pilota è fondamentale vincere Gran Premi e titoli non solo per una marca ma per varie squadre competitive. Questo è il motivo per cui mi sto guardando intorno. E non ci sarà modo, alla lunga, di farmi cambiare idea, su questo".».

- Sei una delle persone che intimamente hanno vissuto e conosciuto di più Ayrton. E sei anche un testimone del tempo andato, ma anche un profondo analista del presente della F.1. Secondo te come vedrebbe tante cose dei Gp d'oggi Ayrton, a partire dalla sicurezza a tutti i costi, al politically correct e a tante caratteristiche - un tempo inattese - della F.1 dei giorni nostri?

«Sinceramente, come dite voi italiani, penso che a vedere certe cose di oggi, non tutte ma neanche poche, Ayrton si rivolterebbe nella tomba».

- La tua carriera in F.1 è stata segnata da due eventi tragici. Oltre a quello di Ayrton, la morte in pista dell'amico Ricardo Rodriguez, 19enne d'assalto nel 1961 in Ferrari F.1, al top nella Targa Florio e top driver a Monza 1961, a un soffio dalla pole.

«Ricardo era un sensazionale talento naturale. A Monza 1961 tutti i compagni di squadra gli chiedevano come avesse fatto a essere così veloce e lui non sapeva cosa dire. Guidava d'istinto, era fantasticamente veloce senza neppure sapere perché. Quelli nati per correre sono fatti così. Ora ne vedo due del genere: Verstappen e Leclerc. Gente così talentuosa ne nasce uno ogni dieci anni».

- Ricardo ebbe sfortuna.

«Tanta, immensa. Morì nel weekend del Gp del Messico 1962, gara non valida per il mondiale e guidando una monoposto privata. Ma non voglio dire oltre. Era una F.1 pericolosissima, quella. Non fosse successo lì, sarebbe capitato da un'altra parte. Era un grande, lui. Enzo Ferrari e Eugenio Dragoni stravedevano, per Ricardo. Pensa che era così forte, da oscurare e creare ritrosia anche nel fratello Pedro. Il quale subito dopo la fine di Ricardo voleva comprensibilmente smettere, ma dopo, gradualmente, con la sua assenza prese sempre più fiducia nelle sue capacità, fino a diventare a sua volta un mago della pioggia e un pilota velocissimo sia in F.1 che nell'endurance. Poi la sfortunata purtroppo fermò anche lui per sempre».

- Torniamo ad Ayrton, per concludere. La vostra è stata una storia spezzata, perché tu, come tanti, avevi un appuntamento con lui nel dopo gara di Imola 1994.

«Diciamo che dovevamo vederci, sì, e in fondo per certi versi è andata proprio così, perché da quel giorno, a modo suo, Ayrton Senna è comunque restato nella mia vita. E, a giudicare da cosa sta accadendo nel venticinquesimo della sua scomparsa a Imola e non solo, è restato nella vita di tanti». ●

SENNA 25



Senna parla Parrilla

«UN AMICO MI DISSE DI AVERE UN PILOTA VELOCE DA PROPORMI. GLI CHIESI QUANTO FOSSE VELOCE E LUI REPLICÒ "COME UNA PALLA DI FUCILE". SI SBAGLIAVA, AYRTON ANDAVA IL DOPPIO DI UNA PALLA DI FUCILE». IL RICORDO DELL'UOMO CHE LO FECE CORRERE IN KART

di [Filippo Fiorini](#)

RODÒ 25 MOTORI,
50 MINUTI
CIASCUNO A BASSA
VELOCITÀ: FU
QUESTA LA GAVETTA
CHE FECE DA NOI

ANGELO PARRILLA



ZIBIDO SAN GIACOMO, MILANO - C'è una strada di villette pulite e silenziose, nella parte più a sud della provincia di Milano. Ci si può finire per sbaglio e si è costretti a far manovra, perché in fondo è chiusa da tre paracarri. L'attenzione se la prende tutta il Duetto Alfa-Romeo bianco che il carrozziere di metà isolato liscia con lo straccio. La parte più interessante, però, non è qui. Bisogna andare fino in fondo e lì c'è una casa con un cartello che chiunque abbia un po' di dimestichezza con il mondo delle corse capisce che segna la sede di una scuderia. Il campanello è rotto e il portone dell'officina, chiuso. Eppure, è lì che sta nascosta la cosa più speciale in assoluto. È un cuore



UNO SCRIGNO DI RICORDI

Angelo Parrilla nella sua officina nella parte sud di Milano vero scrigno dove sono custoditi tanti ricordi del Senna kartista che dal Brasile era arrivato in Italia per rincorrere il suo grande sogno

che batteva e che volendo potrebbe ancora battere, anzi, sono due cuori, due cuori senza filtro dell'aria e le marmitte attaccate ai collettori.

«Sono i primi due motori di Senna. Se li è portati dal Brasile quando è venuto a correre per noi».

- È venuto da solo dal Brasile con due motori da kart?

«Riomar V4, due tempi a presa diretta. Era un tipo particolare. Aveva vinto il trofeo sudamericano. Nel '69 io e mio fratello Achille abbiamo mollato l'università e ci siamo messi a fare i kart. Mio padre era Giovanni Parrilla, quello della Moto Parrilla. Ci prestò 150 metri quadri del suo capannone per mettere su quella che sarebbe diventata la DAP».

- Una cosa rivoluzionaria.

«Un combattimento all'ultimo sangue con le ditte già sul mercato. Prima ci concentrammo sul motore, poi il telaio. Per andare a correre in Europa stavamo in furgone due giorni, coi doganieri che ci facevano scaricare tutto a ogni frontiera».

- Dieci anni dopo eravate diventati un top team, col campione Terry Fullerton come prima guida. Poi, è arrivato Senna.

«Mi chiamò un amico di mio padre, Mario Milla, che era emigrato in Brasile. Mi disse che aveva un pilota veloce da propormi. Gli chiesi quanto fosse veloce e mi disse "come una palla di fucile". Si sbagliava, Ayrton andava il doppio di una palla di fucile».



SENN A ARRIVÒ DA NOI E A PARMA DOVE PROVAVAMO I KART. SI MISE SUBITO A GIRARE SUI TEMPI DI FULLERTON

ANGELO PARRILLA



- È stato un bel rischio. Uno sconosciuto che esordisce in una squadra vincente. Perché si fidò di Milla?

«Mario aveva due figli che correvano nei kart e non mi chiese mai di dargli un posto alla DAP, cosa che capitava continuamente. Non avrebbe speso mezza parola per chi non lo convinceva. Era sicuro che Senna fosse il più veloce».

- La famiglia lo appoggiava economicamente?

«Gli pagava le trasferte. Mi chiedo ancora perché non siano mai venuti a vederlo correre. Suo padre io l'ho incrociato una volta sola all'Estoril».

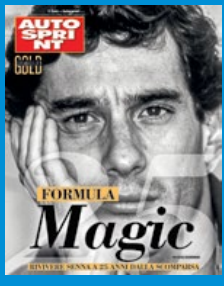
- Avete capito subito che genere di pilota vi era capitato?

«I kart li provavamo a Parma. Ayrton arrivò e si mise a girare sui tempi di Fullerton. Non conosceva la pista, mai guidato un telaio e un motore DAP, mai visto un carburatore a ghigliottina e, soprattutto, non aveva mai usato le Bridgestone. Ci sono stati piloti di prima classe che hanno impiegato sei mesi per imparare a girare con le Bridgestone».

- Gli avete fatto fare anche un po' di gavetta, però.

«La peggior purga della sua vita (ride). Rodò 25 motori, 50 minuti ciascuno a bassa velocità. Poi, quando gli abbiamo permesso di tirare, ha annichilito tutti».

- Il giovane Ayrton, quello che ha conosciuto lei, era simile al Senna noto al resto del mondo?



«Era interessato solo a correre. È stato con noi 5 anni. Credo sia andato a Milano in centro due volte a comprare un paio di stupidaggi da mettersi addosso. Ci trovavamo in officina alle 7:30, stava tutta mattina con noi. Veniva a casa a mangiare e tornavamo in officina al pomeriggio fino a sera. La sua vita era questa. Se non mangiava coi meccanici, andava a casa di mia madre che gli faceva la pasta».

- In realtà una passione fuori dalla pista Senna l'aveva, le donne.

«Quando lo accompagnai a correre a Colonia, in Uruguay, aveva la fila. Una volta a Fano c'era Lanzetti, un altro pilota, che era venuto con un'amica. Veniva in pista in tanga. Vedevo che Ayrton era particolarmente interessato. Alla domenica sera viene a chiedermi in prestito la macchina, dice: "Ci vediamo martedì per provare". Arrivò che era uno straccio e gli dissi: "Rimandiamo a domani, vai a dormire che è meglio". Una volta mi ha chiesto le chiavi di un appartamento per una settimana. Correva già per la McLaren, non poteva andare in albergo».

- Non poteva perché la ragazza non era la fidanzata ufficiale?

«No comment».

- Era Carol Alt?

«No comment».

- L'avete praticamente adottato. Crede di avergli insegnato qualcosa?

«Niente di particolare. Il grosso del lavoro l'aveva fatto "Tché", Lucio Pascual, un meccanico di kart spagnolo che abitava a un chilometro da casa sua a San Paolo. Ayrton passava tutto il giorno lì. "Tché" gli ha insegnato a guidare, a vincere, ma soprattutto a perdere, che è la cosa più difficile, ma va imparata anche quella».

- Ci sono delle cose che Ayrton faceva sempre: il giro di pista a piedi in entrambi i sensi di marcia, la lista dei "da fare" per i meccanici.

«Le ha sempre fatte. Quello che c'era, lo voleva provare. Poi sceglieva i pezzi che gli andavano a genio. Però, non ha mai alzato la voce con nessuno, mai una parola scortese, mai un battibecco».

- Con Fullerton qualche battibecco c'è stato.

«Notevoli, direi. Di fatti, abbiamo mostrato a Fullerton qual era la porta. Anche lui era un tipo strano. Non è che ci sia stato un litigio, ma era come tenere in squadra Pelé e Platini, bisognava scegliere».

- In questo rapporto tra Senna e Fullerton c'è come il primo segno di un destino già scritto. Nelle corse le rivalità ci sono da sempre, ma nel caso di Senna erano una costante: Fullerton, Brundle, Prost.

«Lui voleva essere il migliore e puntava il più forte per batterlo».

- Senna era particolarmente bravo sul bagnato, ha imparato sui kart?

«L'abbiamo visto a Jesolo, alla Coppa dei Campioni. Quel giorno diluviava. Ho pensato, questo viene dal Brasile, cosa vuoi che sappia fare sul bagnato? Allora gli ho chiesto: "Ayrton, come vai sull'acqua?" "Me la cavo", mi risponde. Era uno che se diceva trenta parole al giorno era tanto. Nelle libere mio fratello Achille cronometrava Fullerton e io Senna. Alla fine del primo giro gli chiedo: "Quanto segna?" "1.59 - mi risponde - e te?" "1.58.200". "Mi sa che ti sei sbagliato". "Se non ci credi, vieni a cronometrarlo tu", gli ho detto. Dava 8 decimi a giro a Fullerton. Quando è tornato ai box mi fa: "Tranquillo, Angelo, mentre giravo ho guardato gli altri e ce n'è solo uno che va forte". Per fortuna che se la cavava, aveva fatto il tempo e guardato come guidavano gli altri».

- Era un dono naturale?

«"Tché" mi raccontò che una volta era arrivato penultimo in una gara sul bagnato e non l'aveva presa bene. Da quel giorno, appena veniva a piovere, Senna andava a girare, così ha imparato».

- Però non è mai riuscito a vincere né il Campionato del Mondo, né la Cop-

GLI INTERESSAVA SOLO CORRERE. È STATO CON NOI 5 ANNI. È ANDATO A MILANO IN CENTRO DUE VOLTE

ANGELO PARRILLA





pa dei Campioni.

«Perché glieli hanno rubati. Nel '79 il Campionato del Mondo era suo, ma il regolamento, stupido, invece di spareggiare con la terza finale, ha preso il risultato delle qualifiche. Non aveva senso, infatti quella regola è durata solo un anno. A Jesolo, idem. Perse per quell'altra follia delle penalità sui tempi. Sennò avrebbe vinto entrambe le gare».

- **Qui c'è il secondo segno di un destino scritto. Come coi rivali, anche contro la politica e i regolamenti Senna si è scornato parecchio. A Suzuka nel '89, ma già a Monaco nel '84 con la Toleman.**

«Dopo quella gara di Montecarlo venne un paio di giorni a Milano da noi. Gli chiesi: "Ayrton, quanti cavalli ha quel cavolo di motore Hart?". Mi fa: "Guarda, non abbiamo neanche il banco di prova. Non lo so". "E come hai fatto a fare una gara così?". "Ho capito che col turbo attaccato la macchina si intraversava, allora lo chiudevo col manettino". "E così sei andato a prendere Prost?". "No, per riuscire a prenderlo, il turbo l'ho staccato del tutto". In generale, a Senna è mancata la giustizia. Quelli che comandavano lo sport di allora non lo vedevano di buon occhio, metteva in discussione i beniamini già affermati».

- **Al mondiale go-kart del '79 all'Estoril però è stato il carattere a giocargli contro.**

«Fullerton aveva grippato nella prima manche. An-

dai da Ayrton e gli disse: "Terry ha bisogno di punti, lascialo davanti". Ha accettato, ma siccome era più veloce e voleva dimostrarli, gli è stato attaccato al paraurti tutta la gara, finché Fullerton ha grippato di nuovo e lui l'ha tamponato. Sono andati fuori entrambi».

- **È vero che vi siete sentiti prima di quel tragico weekend a Imola?**

«Mi chiamò il giovedì e mi disse: "Ce l'hai un posto per dormire?". Gli faccio: "Non hai i soldi per l'albergo?". "No, dai, sono serio. Sono stanco, la macchina non va, il team non mi ascolta, voglio smettere con la Formula Uno". "E cosa ti metti a fare?". "Se mi dai una mano, facciamo i kart in Brasile". "Ayrton, se vuoi venire, il posto per dormire c'è, vedi tu". "Stanotte decido", mi ha risposto. Purtroppo, ha deciso di correre».

- **Il primo maggio del '94, dov'era?**

«Davanti alla TV. Ho capito subito che era morto, nonostante abbiano fatto quella sceneggiata per non fermare la corsa. La Williams non doveva far ripartire la seconda macchina. Guarda, neanche su un trattore si salda il piantone dello sterzo. Non l'abbiamo mai fatto neanche sui go-kart, mai, e questi hanno saldato il piantone di una F.1.

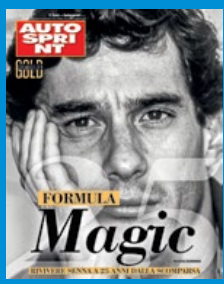
- **Lei è convinto di non avergli insegnato niente. Lui, invece, le ha insegnato qualcosa?**

«A non incazzarmi tanto. Prima mi arrabbiavo subito, poi mi sono detto: sarà meglio fare come Ayrton e metterci più filosofia». ●

**AYRTON NON HA
MAI VINTO UN
MONDIALE DI KART
PERCHÉ QUEI TITOLI
GLIELI HANNO
RUBATI**

ANGELO PARRILLA

”



Con Roland sempre nel cuore

RATZENBERGER È STATO RICORDATO A IMOLA DA PAPÀ RUDOLF, 86 ANNI, PRESENTATOSI COL CASCO DEL FIGLIO E UNA GIACCA DELLA SIMTEK. PRONUNCIANDO PAROLE STUPENDE E RICCHE DI PATHOS

di Mario Donnini



SUTTON-IMAGES.COM

IMOLA - Venticinque anni da quel tragico weekend del Gp di San Marino vuol dire anche tornare all'interno della tragedia che colpì nelle qualificazioni del sabato Roland Ratzenberger. Un problema all'ala anteriore, con ogni probabilità provocato da una scordolata alla Rivazza nel giro precedente, con tanto di testacoda successivo, la perdita di direzionalità, lo schianto inevitabile e terribile alla variante Villeneuve e poi più nulla.

Anzi, nulla no. Resta un qualcosa che vuol dire tanto. La solidarietà infinita, il ricordo dei tifosi che da un quarto di secolo associano il nome del pilota meno noto a quello più famoso, uniti nella spietata sorte di quei giorni in un solo e comune destino.

Rudolf Ratzenberger, ex dirigente pensionistico, è un signore di 86 anni portati molto bene. In occasione dei Minardi Days e del 25esimo dal weekend

del Gp di San Marino 1994 gira per il paddock insieme a un giovane amico che traduce in italiano i suoi pensieri. Papà Ratzenberger quando parla ha il tono fermo, con un retrogusto dolce e un po' provato dalla vita e incute un meraviglioso senso di tenera dignità solo a vederlo in giacca Simtek, tenendo in mano il casco del figlio, lindo e sfavillante come se fosse pronto a un uso rinnovato e imminente.

«Sì, voglio che lo sappiate, la mia presenza a Imola reca in sé, giunti a questo punto, un solo concetto: sono felice. Sì, felice accanto alla malinconia che è possibile immaginare. Eppure non posso che provare serenità e soddisfazione nel notare quante persone, quanti appassionati e quante testimonianze ci siano del ricordo vivo e vero di mio figlio. E tutto ciò è bellissimo, è una stupenda risposta al destino che colpì due piloti il 30 aprile e il 1. mag-





DONNINI

NEL SEGNO DI UN RICORDO ANCORA VIVISSIMO

A lato, nell'altra pagina e in basso Roland Ratzenberger, in azione con la Simtek a Imola 1994. Sopra, papà Rudolf sabato scorso durante i Minardi Days, presente per onorare la memoria del figlio



preso perfettamente che mio figlio se ne è andato facendo ciò che amava e ciò che amava è comunque un'entità, un ideale, un universo bello e complesso. In grado di suscitare grandi passioni e motivazioni e anche di comportare dei rischi. Ora tutto mi è più chiaro e questo mi è servito per elaborare ed accettare anche ciò che è successo a Roland».

Non finisce qui, perché la notizia è che la famiglia Ratzenberger ha prodotto un documentario sulla figura di Roland, che dal trailer promette d'essere interessante, profondo e ricco di pathos. «Sì, sarà fruibile su Amazon Prime e rappresenta un omaggio bello e dovuto alla storia e anche alla memoria di mio figlio. Vi invito a vederlo, perché è ricco di autenticità».

Per lei Imola resta un luogo importante, un appuntamento al quale non mancare. «Sono tornato anche nel 2004 e nel 2014, per il decennale e il ventennale e in quest'ultima occasione ho visto che c'erano 25mila persone convenute, e tutte oltre ad Ayrton ricordavano mio figlio. Quando ho sentito l'inno austriaco ho capito una cosa di più. Lo spirito di tutta questa gente. E ancora una volta, all'inter-

no di una malinconia, ho trovato un che di bello, di rasserenante e, a suo modo, di grande».

Ayrton e Roland legati nell'unico destino. Cosa vuol dire per lei tutto ciò, un quarto di secolo dopo? «Due cose. La prima mi rammenta la sensibilità e l'empatia di Ayrton, che a Imola in quelle ore era la persona più sconvolta per ciò che era successo il sabato. Tanto che

LA MORALE DELLA VICENDA CHE UNISCE ROLAND È AYRTON È CHE GLI UOMINI SONO TUTTI UGUALI
RUDOLF RATZENBERGER

in macchina aveva una bandiera austriaca, la domenica, per poter omaggiare mio figlio a fine gara, subito dopo la bandiera a scacchi. Ma c'è un'altra cosa che vorrei dire e che dà il senso e il significato profondo della sorte che ha accomunato Senna e Ratzenberger, il più noto pilota del mondo assieme al meno famoso».

Prego? «Ayrton e Roland uniti venticinque anni dopo, al di là dei curricula e dei contesti così diversi, stanno a significare che di fronte alla vita e ai suoi nuclei esistenziali tragici, in fondo, tutti gli uomini sono uguali. Vorrei che fosse proprio questo a emergere, dopo un quarto di secolo, dai momenti trascorsi insieme nell'omaggio, nel ricordo e nella comunanza d'affetti. Siamo tutti esseri umani, vulnerabili, forti solo se uniti e, soprattutto, siamo tutti degni della medesima dignità». ●



gio 1994». Herr Ratzenberger spiega un retroscena che rende ancor più commovente il suo viaggio, sulle tracce della passione di suo figlio. «A differenza di tante altre famiglie, la nostra non coltivava in assoluto la cultura delle corse automobilistiche. Non era né a favore né contro, diciamo pure che quella era la realtà e la vita di Roland, non certo la nostra. Dopo il 30 aprile 1994 non nego che, oltre al dolore che potete immaginare, ho sentito l'esigenza di capire, vivere e conoscere il suo mondo. Tanto che l'anno dopo, il 1995, sono stato a Imola per l'edizione successiva del Gran Premio e ho iniziato a entrare in questa realtà, per me del tutto sconosciuta». Con quali segnali? «Se mi permette, con esiti molto belli. Perché ho potuto capire negli anni la bellezza, la profondità e il calore che fanno parte del Motorsport. Così, finalmente, posso dire d'aver com-

È STATO SOLO DOPO LA SCOMPARSA DI ROLAND CHE HO CONOSCIUTO IL SUO MONDO E HO CAPITO...
RUDOLF RATZENBERGER



di **Diego Fundarò**

Nella settimana in cui Fernando Alonso ha annunciato di rinunciare alla prossima stagione in Toyota lasciando il posto a Brendon Hartley, proprio Alonso-Buemi-Nakajima hanno raccolto alla 6 Ore di Spa la vittoria che ha garantito alla Ts050 Hybrid il Titolo LmP1. Un successo sì scontato, ma giunto al termine di una corsa in larga parte segnata da un meteo bizzarro, che ha visto il via col sole, dopo pochi minuti arrivare la pioggia poi trasformata in neve e causare mezz'ora di safety car per tali condizioni, mai accadute in precedenza in una prova del Wec. Tornati in regime di corsa libera dopo oltre un'ora di gara, le diverse scelte di gomme hanno portato al comando il debuttante Vandoorne, sostituito di Button sulla BR1 Smp #11 ed autore di un ottimo primo stint. Impossibile però per lui resistere al sorpasso di Conway, tornato in testa al 33° giro dopo essere passato alle slick mentre il belga era ancora con gomme scolpite.

Una volta al comando la vittoria sembrava cosa fatta per la #7, grazie al felice pit stop fatto durante la safety car entrata dopo il crash della ByKolles di Dillmann, mentre la gemella #8 veniva bloccata dal semaforo rosso in uscita box. Conway lasciava così il volante a Kobayashi con 55" sulla gemella #8 di Alonso, subentrato a Buemi al termine della seconda ora. Il giapponese gestiva bene il vantaggio e teneva a distanza Nando che, nel tentativo di forzare il ritmo, finiva anche in testacoda a Puhon: «*Ho commesso un errore - ammetteva poi Alonso - le condizioni della pista erano molto difficili per Buemi a inizio gara, meno per me che ho trovato la pista asciutta. Forse è anche per quello che ero meno concentrato, mi servirà da lezione in vista di Le Mans*». Ma ha poi provveduto la sorte a dare una



SUTTON-IMAGES.COM

Toyota chiude i



AL TRAGUARDO

Spa (Bel), 4 maggio 2019

Gara: 1. Buemi-Nakajima-Alonso (Toyota TS050-Hybrid) 133 giri in 5.44'41"101 alla media di 162,151km/h; 2. Berthon-Laurent-Menezes (Rebellion R13-Gibson) a 1 giro; 3. Aleshin-Petrov-Vandoorne (BRI-AER) a 1 giro; 4. Sarrazin-Orudzhev-Slrotkin (BRI-AER) a 2 giri; 5. Jani-Lotterer-Senna (Rebellion R13-Gibson) a 3 giri; 6. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050-Hybrid) a 4 giri; 7. Gonzalez-Maldonado-Davidson (Oreca 07-Gibson) a 4 giri; 8. Rusinov-Van Uitervergne (Aurus 01-Gibson) a 4 giri; 9. Lapiere-Negrão-Thiriet (Alpine A470-Gibson) a 4 giri; 10. Tung-Aubry-Richelmi (Oreca 07-Gibson) a 4 giri; 11. Perrodo-Vaxiviere-Nato (Oreca 07-Gibson) a 5 giri; 12. Van Eerd-Van Der Garde-De Vries (Dallara P217-Gibson) a 6 giri; 13. Heinemeier-Hansson-King-Stevens (Oreca 07-Gibson) a 6 giri; 14. Creed-Ricci-Boulle (Ligier JSP217-Gibson) a 7 giri; 15. Lynn-Martin (Aston Martin Vantage AMR) a 9 giri; 16. Pier Guidi-Calado (Ferrari 488 GTE EVO) a 9 giri; 17. Christensen-Estre (Porsche 911 RSR) a 9 giri; 18. Farfus-Da Costa-Costa (BMW M8 GTE) a 9 giri; 19. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 9 giri; 20. Rigon-Bird (Ferrari 488 GTE EVO) a 9 giri; 21. Sørensen-Thiim (Aston Martin Vantage AMR) a 9 giri; 22. Lietz-Bruni (Porsche 911 RSR) a 9 giri; 23. Tomczyk-Catsburg (BMW M8 GTE) a 9 giri; 24. Mücke-Pla (Ford GT) a 10 giri; 25. Ried-Pera-Campbell (Porsche 911 RSR) a 11 giri; 26. Yuluc-Hankey-Eastwood (Aston Martin Vantage) a 11 giri; 27. Perez-Companc-Cressoni-Griffin (Ferrari F488 GTE) a 11 giri; 28. Flohr-Castellacci-Fischella (Ferrari F488 GTE) a 11 giri; 29. Bergmeister-Lindsey-Perfetti (Porsche 911 RSR) a 11 giri; 30. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 12 giri; 31. Wainwright-Barker-Preining (Porsche 911 RSR) a 12 giri; 32. Ishikawa-Beretta-Cheever (Ferrari F488 GTE) a 13 giri; 33. Roda-Roda-Cairolì (Porsche 911 RSR) a 18 giri; 34. Dillmann-Ruberti-Webb (Enso CLM P1-01-Gibson) a 38 giri.

Giro più veloce: Conway in 1'57"394 alla media di 214,781 km/h.

Campionato: 1. Buemi-Nakajima-Alonso 160 punti; 2. Conway-Kobayashi-Lopez 129; 3. Menezes-Laurent 99; 4. Beche 79; 5. Lotterer-Jani 73.

Gt: 1. Estre-Christensen 140 punti; 2. Bruni-Lietz 104; 3. Pier Guidi-Calado 98,5; 4. Pla-Mücke 70; 5. Priaulx-Tincknell 67.

LmGte: 1. Bergmeister-Lindsey-Perfetti 113 punti; 2. Castellacci-Fischella-Flohr 90; 3. Yuluc-Eastwood 87; 4. Ried-Campbell 83; 5. Lauda-Dalla Lana-Lamy 77.

UNA GARA BIZZARRA

Al termine di una gara bizzarra, Buemi-Nakajima e Alonso (non immune da errori) hanno conquistato la vittoria anche a Spa chiudendo davanti alla Rebellion di Berthon-Laurent-Menezes

ALONSO-BUEMI-NAKAJIMA S'IMPONGONO NEL PENULTIMO ATTO DELLA SERIE E REGALANO IL TITOLO LMP1 ALLA CASA GIAPPONESE. SFIDA MOVIMENTATA DA UN METEO INCERTO. IN LMP2 PRIMA VITTORIA PER MALDONADO A SEGNO CON GONZALES E DAVIDSON SU ORECA 07-GIBSON

a
giochi

mano a Fernando & Co: un guasto ad un sensore del sistema ibrido ed i conseguenti 4 giri persi a metà gara, hanno negato alla #7 di far suo il duello interno Toyota, regalando a Alonso-Buemi-Nakajima un successo che ipotoca il titolo piloti e che solo un ritiro a Le Mans potrebbe negargli.

Con un E.o.T che ne ha tolto la limitazione di carburante disponibile per giro, si sono finalmente viste le LmP1 private un po' più vicine alle Toyota, come mostra l'unico giro pagato dalla Rebellion di Berthon-Laurent-Menezes e dalla Br1 by Dallara di Aleshin-Petrov-Vandorne, entrambe a podio staccate da una manciata di secondi e con questi ultimi rallentati da un drive through pagato per non aver rispettato una fase di Full Course Yellow. La bandiera rossa arrivata a un quarto d'ora dal termine ha invece tolto un epilogo spettacolare in LmP2, con Maldonado, Vergne e Lapierre in quel momento in lotta e racchiusi in appena 4" all'arrivo. Per il venezuelano, sull'Oreca Dragonspeed con Gonzalez e Davidson, si è trattato del primo centro nel Wec, conquistato grazie al sorpasso su Lapierre al giro 112, giunto al termine di un rush irresistibile che lo ha visto recuperare fino a 3" al giro sul francese dell'Alpine. ●

CON REID E CAMPBELL

Pera trionfa in Gte-Am

A Spa Riccardo Pera si esalta. Qui lo scorso anno arrivò il primo centro in Elms, grazie all'intuizione di Enrico Borghi di fargli fare il primo stint quando il meteo dava piogge torrenziali a metà gara. La pioggia arrivò puntuale e la gara fu interrotta dopo che Riccardo aveva lasciato a Babini la 911 Ebimotors largamente in testa. Quella vittoria lo portò al debutto nel Wec con Proton (a Shanghai, 3° sempre sul bagnato..!). Stavolta il successo è arrivato dopo i 4 stint iniziali di Ried, finiti con 1 giro di ritardo dai primi dopo un pit stop infelice. Pera e Campbell hanno poi compiuto un capolavoro, completato dal sorpasso di Riccardo su Eastwood al giro 105. Non male per un ventenne. «Nel primo stint giravo più forte delle Ford - sottolinea Riccardo - nell'ultimo ad ogni giro guadagnavo secondi a gente come Fisichella, Barker e Beretta. Alla fine sono arrivati i complimenti dal team ufficiale Porsche e per me è stato come aver vinto due volte!». Che non si avveri già da quest'anno il sogno Le Mans..?



Porsche artiglieria il titolo in Gte-Pro

IN BELGIO VINCE L'ASTON MARTIN DAVANTI ALLA FERRARI MA È LA CASA DI STOCCARDA A SVETTARE TRA I COSTRUTTORI.

Il verdetto finale dice che Aston Martin ha vinto e che Porsche si è assicurata il titolo Costruttori con una gara di anticipo. Ma la battaglia in Gte-Pro è stata spettacolare, con continui cambi di leader e 8 dei 10 equipaggi al via in testa per almeno un giro. La bandiera rossa che ha decretato la fine anticipata di 15 minuti della 6 Ore belga ha lasciato il sapore della beffa soprattutto in casa Af Corse: il 2° posto di Alessandro Pier Guidi e James Calado stava per diventare una vittoria, visto che l'Aston Martin di Martin-Lynn, vincitori per 0.888" sulla Rossa #51, con ogni probabilità avrebbe dovuto fermarsi il giro successivo allo stop. L'ultimo rifornimento della #97 era stato fatto ben 1h30' prima della nuova improvvisa nevicata. L'ultima neutralizzazione ne aveva poi dilatato l'autonomia, ma la Vantage non sarebbe mai arrivata in fondo senza uno splash. Va comunque dato il giusto merito all'equipaggio della #97, che ha costruito la sua prima vittoria nel Wec sfruttando le qualità della Vantage che si esalta in condizioni estreme, come già si è visto a Shanghai dove a trionfare furono Thiim-Sorensen. Si è visto in particolare poco oltre metà gara, quando con l'arrivo della pioggia gli equipaggi di Porsche e Ferrari sono stati richiamati ai box per montare gomme rain, mentre al muretto Aston hanno optato per lasciare fuori Alex Lynn con le slick. In questa fase l'inglese è riuscito a tenere un buon ritmo, realizzando tempi simili ai colleghi in pista con le rain. Maxime Martin si è invece guadagnato la vittoria al giro 106 con un bel sorpasso su Rigon, in quel momento in testa. Poi ha resistito bene agli assalti finali di Calado e la bandiera rossa finale lo ha premiato. Il podio è stato completato dalla 911 Rsr di Christensen-Estre, ora ad un passo dal titolo piloti dopo aver ereditato la posizione dai compagni di squadra Bruni-Lietz, retrocessi 8° dopo un contatto nel finale con Fisichella che l'austriaco avrebbe dovuto pagare con un drive through. Un peccato in ottica campionato, soprattutto per Gimmi che nella prima metà gara era stato protagonista di un paio di spettacolari sorpassi. Sarà la 24 Ore di Le Mans a stabilire quale dei due equipaggi Porsche si laureerà campione, ma a Estre e Christensen basterà arrivare in fondo raccogliendo appena 4 punti su un massimo di 39 garantiti da pole e vittoria. ●

In alto, l'Aston Martin vincitrice a Spa in Gte-Pro davanti alla Ferrari, a destra. A sinistra, Campbell-Reid e Pera vincitori in Gte-Am



Mercedes grande avvio

LE AMG GT3 CONQUISTANO DUE VITTORIE NEL ROUN INAUGURALE DELLA SERIE. LE LAMBORGHINI SUL PODIO NELLE DUE SFIDE

Si è aperta ufficialmente la stagione 2019 del Blancpain GT Series World Challenge Europe. Un nome elaborato e complicato, per indicare in realtà l'evoluzione della serie Sprint, che dopo le difficoltà riscontrate nel 2018, punta ad un netto rilancio. Divertenti e dinamiche le gare, che hanno visto a sorpresa imporsi le Mercedes, su un circuito, quello di Brands Hatch, che storicamente era invece un baluardo Audi. La casa di Stoccarda si è equamente divisa i successi imponendosi in gara-1 con Bastian-Neubauer, leader anche della Silver Cup, e con Engel-Stolz in gara-2, riuscendo a mettere un considerevole margine sugli avversari. Proprio la coppia di Balck Falcon, grazie al secondo gradino del podio nella prima manche, ha recuperato importanti punti in classifi-

ca, dove invece ha subito una battuta di arresto FFF Racing. La compagine cinese, che si affida nella serie "sprint" ad Andrea Caldarelli e Marco Mapelli, è stata coinvolta in un contatto nella gara del mattino, con il pescarese punito con un discutibile Stop&Go di un minuto. Ritirandosi si è deciso di salvare gli pneumatici per il pomeriggio, quando Mapelli, a causa della pioggia arrivata in qualifica, non partiva oltre la sesta fila. Grazie alla strategia ed al secondo pit-stop più rapido della gara, i due sono riusciti a rimontare sino alla piazza d'onore, un risultato importante perché consacra FFF Racing tra i team da battere nella stagione del debutto, dopo il trionfale secondo posto di Monza nell'Endurance.

Lamborghini coglie altri importanti risul-



STELLA DAVANTI AL TORO

Sopra, Engel-Stolz vincitori in gara-2 davanti alla Lamborghini di FFF Racing condotta da Mapelli e Caldarelli



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Neubauer-Bastian (Mercedes AMG) 39 giri in 1.00'16"998 alla media di 153,8 Km/h; 2. Engel-Stolz (Mercedes AMG GT3) a 2'003; 3. Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracan) a 10'200; 4. Marciello-Abril (Mercedes AMG) a 20'847; 5. Schmid-VanDerLinde a 22'103; 6. Gamble-Davies a 22'597; 7. Kirchhofer-Collard (Aston Martin Vantage) a 30'611; 8. Vervisch-Hutchinson a 30'936; 9. Breukers-Tunjo a 34'404; 10. Drudi-Dontje a 34'886; 11. Vanthoor-PerezCompanc a 41'399; 12. Mies-Weerts a 44'530; 13. Perel-Salikhov (Ferrari 488) a 1'01'161; 14. Keen-Hamaguchi (Lamborghini Huracan) a 1'02'214; 15. Schiller-Boguslavskiy (Mercedes AMG) a 1'03'360; 16. Haase-Gachet a 1'12'814; 17. Pla-Beabelique (Mercedes AMG) a 1'18'635; 18. Scholze-Triller (Ferrari 488) a 1 giro (gli altri su Audi R8).

Giro più veloce: Vanthoor 1'23"950 alla media di 167,9 Km/h.

Gara-2: 1. Engel-Stolz (Mercedes AMG GT3) 39 giri 1.01'05"000 alla media di 149,9 Km/h; 2. Mapelli-Caldarelli (Lamborghini Huracan) a 11'463; 3. Foster-Schothorst a 14'190; 4. Schmid-VanDerLinde a 15'164; 5. Kirchhofer-Collard (Aston Martin Vantage) a 17'168; 6. Mies-Weerts a 20'369; 7. Haase-Gachet a 24'825; 8. Neubauer-Bastian (Mercedes AMG) a 33'575; 9. Drudi-Dontje a 38'433; 10. Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracan) a 38'671; 11. DeSadeleer-Vainio (Aston Martin Vantage) a 43'807; 12. Vervisch-Hutchinson a 50'363; 13. Stippler-Schramm a 54'444; 14. Keen-Hamaguchi (Lamborghini Huracan) a 1'19'604; 15. Pla-Beabelique (Mercedes AMG) a 1'19'629; 16. Perel-Salikhov (Ferrari 488) a 1 giro; 17. Scholze-Triller (Ferrari 488) a 1 giro; 18. Schiller-Boguslavskiy (Mercedes AMG) a 3 giri (gli altri su Audi R8).

Giro più veloce: Van der Linde 1'24"244 alla media di 167,3 Km/h

tati grazie anche al team Grasser, terzo in gara-1 con Bortolotti-Engelhart, dopo che il trentino era stato autore sia del secondo tempo in qualifica che di un errore che aveva compromesso il Q2. Partiti ultimi, e penalizzati con un drive-through, gli alfieri della Huracan #63 hanno chiuso al decimo posto, conquistando l'ingresso in zona punti. Difficile invece la trasferta per Raffaele Marciello. Costante nelle prove ufficiali, insieme al compagno Vincet Abril setti su entrambe le griglie, Lello ha tagliato il traguardo in quarta posizione, ma mentre il compagno monegasco era in lotta per la piazza d'onore con Caldarelli al pomeriggio, si è dovuto ritirare per un problema alla frizione. Ottima prova anche per Mattia Drudi, sulla seconda vettura di casa Attempo, che è riuscito a centrare la Top-10 in entrambe le corse, oltre al terzo posto in Silver per gara-2.

Trasferta difficile per Aston e Ferrari

Difficile trasferta per Aston e Ferrari Un week-end agrodolce per la Ferrari a Brands Hatch. Il costruttore di Maranello, pur essendosi affermato in solitaria nella classe Am con il team HB Racing, ha visto in entrambe le corse la vettura di AF Corse, condotta da Louis Machiels ed Andrea Bertolini ritirarsi nel primo stint. Se il belga è andato contro le barriere da solo, l'italiano è stato colpito dalle Audi di Breukers e Vanthoor. Trasferta sottotono anche per Aston Martin, che nonostante una seconda fila per gara-2 arrivata prima della pioggia, si è dovuta accontentare di un quinto posto con la vettura di Collard-Kirchhofer.

Antonio Caruccio



Subito cose da specialisti

NEL 1° ROUND DELLA SERIE SUGLI SCUDI WITTMANN E RAST CHE SI DIVIDONO LE VITTORIE CON BMW E AUDI. LA NUOVA ERA CON I 4 LITRI ASPIRATI PIACE

di [Alessandro Gargantini](#)

HOCKENHEIM - L'esordio stagionale della se- quitissima serie germanica è stato monopolizzato da due specialisti della categoria, con Marco Wittmann e René Rast che, in rappresentanza di Bmw e Audi, si sono alternati sul primo gradino del podio. È cominciata con la vittoria del ventinovenne driver bavarese di Jens Marquardt la nuova stagione del DTM, che sul tracciato del Baden Württemberg inondato da ripetuti scrosci di pioggia, tanto in qualifica quanto nelle prime fasi di gara, ha mandato in scena la prima corsa della nuova era caratterizzata dai motori due litri turbo, che hanno sostituito i quattro litri aspirati. Il pilota di Norimberga, Meister nelle stagioni 2014 e 2016, ha imposto la sua legge sin dalle qualifiche, quando ha regalato alla Casa di Monaco di Baviera la prima pole position stagionale, per poi conquistare il gra-

dino più in vista del podio davanti alle Audi di Rockenfeller e Frijns.

Wittmann si è rivelato assai efficace allo start, quando ha ben gestito il pattinamento delle gomme ed è così riuscito a mantenere il gruppone alle sue spalle. Nelle prime fasi di gara il bavarese ha provato ad allungare su Rockenfeller e Rast, senza però riuscirci. Il pilota del Team Rosberg, dopo aver sopravanzato il compagno di Marca, si è incollato come una calamita agli scarichi del leader della gara, ma è stato costretto al ritiro prima del cambio gomme a causa di un guasto al sensore del cambio. La corsa sarà ricordata per il bel duello, su un fondo stradale particolarmente insidioso, che ha visto protagonisti Wittmann e Rast. I due campioni hanno fatto il vuoto alle loro spalle, confermandosi come la miglior espressione della categoria.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Wittmann (Bmw M4) 34 giri in 1'03"30"158 alla media di 146.938 km/h; 2. Rockenfeller (Audi RS5) a 13"727; 3. Frijns (Audi RS5) a 34"681; 4. Glock (Bmw M4) a 37"407; 5. Duval (Audi RS5) a 1'03"383; 6. van der Linde (Bmw M4) a 1'05"453; 7. Spengler (Bmw M4) a 1'13"886; 8. Muller (Audi RS5) a 1'29"780; 9. Juncadella a 1'30"322; 10. Fittipaldi (Audi RS5) a 1'31"873; 11. Dennis a 1'36"899; 12. Green (Audi RS5) a 1 giro; 13. Eriksson (Bmw M4) a 1 giro; 14. Eng (Bmw M4) a 1 giro; 15. Aberdein (Audi RS5) a 1 giro; 16. Rast (Audi RS5) a 6 giri; 17. di Resta a 17 giri; 18. Habsburg a 32 giri (gli altri su Aston Martin Vantage).

Giro più veloce: Glock 1'42"469 alla media di 160.696 km/h.

Gara-2: 1. Rast (Audi RS5) 37 giri in 58"53"819 alla media di 172.407 km/h; 2. Mueller (Audi RS5) a 11"922; 3. Frijns (Audi RS5) a 12"184; 4. Eng (Bmw M4) a 17"952; 5. Spengler (Bmw M4) a 22"769; 6. Glock (Bmw M4) a 37"615; 7. Di Resta a 37"920; 8. Wittmann (Bmw M4) a 44"294; 9. Green (Audi RS5) a 47"031; 10. Eriksson (Bmw M4) a 49"079; 11. Dennis a 49"114; 12. Aberdein (Audi RS5) a 58"396; 13. Habsburg a 1'04"833; 14. van der Linde (Bmw M4) a 1'16"566; 15. Fittipaldi (Audi RS5) a 1 giro; 16. Juncadella a 3 giri (gli altri su Aston Martin Vantage).

Giro più veloce: Fittipaldi in 1'30"401 alla media di 182.148 km/h

Campionato: 1. Wittmann 34 punti; 2. Frijns 31; 3. Rast 25; 4. Mueller 22; 5. Rockenfeller e Glock 20.



In evidenza anche la prestazione di Glock, che ha ben recuperato fino al quarto posto finale dopo che una spinta di Rast alla prima curva l'aveva spedito in testacoda.

Alla vittoria della Bmw nella corsa del sabato ha risposto l'Audi con una tripletta il giorno seguente, con Rast che ha preceduto le vetture gemelle di Mueller e Frijns. Nonostante sia scattato dall'ottava fila sullo schieramento e abbia compiuto un doppio cambio gomme, il primo in regime di safety-car e il secondo valido per il computo della sosta obbligatoria, il driver di Arno Zensen ha mantenuto un ritmo impressionante che gli ha consentito di recuperare sugli avversari e rientrare in pista ancora al comando della corsa a seguito del secondo pit-stop. Eng, autore di una sensazionale pole-position, è stato superato al cambio gomme da Mueller e, sul finale, ha ceduto il gradino più basso del podio anche a Frijns, che ha così ripetuto il podio del giorno prima. Wittmann ha chiuso in ottava posizione alle spalle di Paul di Resta, che ha compiuto un doppio cambio gomme come Rast. Al vertice della graduatoria di campionato soltanto tre lunghezze separano Wittmann da Frijns. La prossima tappa stagionale si disputerà a Zolder il terzo fine settimana di maggio.

Un'ultima notizia riguarda la tappa di Misano d'inizio giugno, dove l'Audi potrebbe allestire una vettura aggiuntiva per un pilota italiano, il cui nome sarà comunicato nel corso di questa settimana. Potrebbe trattarsi di un nome legato al mondo delle due ruote, anche se voci raccolte a Hockenheim escludono che si tratti di Valentino Rossi. ●

DI RESTA 7° IN GARA-2 CON L'ASTON MARTIN

In alto Di Resta, giunto 7° in gara-2 con la debuttante Aston Martin Vantage. In basso Rast davanti a tutti in gara-2. Nell'altra pagina Marco Wittmann vincitore gara-1 e 8° in gara-2

CON LE DEBUTTANTI VANTAGE

Aston Martin convincente

Lo scorso ottobre il DTM si era congedato dal fedelissimo pubblico tedesco con una promettente notizia, arrivata proprio in extremis. Nella giornata del venerdì precedente la Grosse Finale, Gerhard Berger aveva annunciato l'arrivo dell'Aston Martin nel corso del DTM 2019, in sostituzione della Mercedes. La voce era circolata insistentemente dopo i mesi estivi, ma mancava ancora l'ufficializzazione. Un annuncio liberatorio, visto che Audi e Bmw avevano garantito la loro permanenza nella categoria a condizione che arrivasse una terza forza entro la fine di questa stagione. Lo scorso autunno si parlava di due vetture inglesi nella prima parte della stagione, che avrebbero potuto diventare 4 nel corso della stagione mentre adesso potrebbero essere addirittura 6.

Nell'apertura della nuova stagione ben quattro Aston Martin Vantage si sono presentate ai banchi di partenza, riuscendo subito a convincere grazie ad un impressionante livello di competitività che ha consentito a Jake Dennis di cogliere una seconda posizione nelle prove libere, confermata dal terzo posto di Di Resta nella prima qualifica. È stato sorprendente vedere come le vetture della Casa di Gaydon si siano velocemente messe nella scia di Audi e Bmw, come se fossero da sempre parte del DTM. Juncadella ha regalato i primi punti alla Casa inglese nella corsa dell'esordio grazie al nono posto, migliorato dal settima posizione colta da Di Resta il giorno dopo.





Chandwick prima donna

LA VENTENNE PILOTessa INGLESE È LA PRIMA VINCITRICE NELLA SERIE RISERVATA AL GENTILSESSO. UNA SFIDA ACCESA E SPESSO RUVIDA

di [Alessandro Gargantini](#)

HOCKENHEIM - C'era molta curiosità in vista della corsa inaugurale della W-Series, che sotto gli occhi interessati di Claire Williams è andata scena sul tracciato del Baden Württemberg a corollario del DTM, il cui pubblico è rimasto sulle tribune al termine della manche del sabato per assistere all'anteprima assoluta. Dagli applausi convinti che hanno salutato le ragazze impegnate in pista al termine della corsa, la sensazione è che gli esigenti appassionati del Motodrom non siano rimasti per nulla delusi. La corsa è stata vera, i distacchi tra le vetture molto contenuti e il livello di agonismo talmente acceso da sfociare anche in ruvide collisioni, come quella che nel corso del primo giro ha visto scontrarsi all'arpino la canadese Gilkes con la veloce finlandese Kimiliainen, apparsa molto competitiva in prova, ma rimasta attardata al via. Il buon livello di competitività è suffragato dai numeri, con le prime sette vetture al traguardo separate da soltanto otto secondi. A salire sul gradino più alto del podio è stata la ventenne pilotessa inglese Jamie Chadwick, celebre per aver vinto nel

2018 una corsa della terza serie di britannica e dotata di un impressionante curriculum nonostante la giovane età. È certamente la ragazza nata a Bath ad avere maggiormente lasciato il segno a Hockenheim. Solidi sono anche i riscontri forniti dalla connazionale Alice Powell e dalla sorprendente spagnola Marta Garcia.

La Chandwick al vertice in ogni sessione

La Chadwick, seguita dall'ex pilota Rupert Svendsen-Cook, ha chiuso al vertice ogni sessione nelle quali le diciotto pilotesse sono scese in pista sulle Tatuus T-318 motorizzate dall'Alfa Romeo Autotecnica, esattamente come avviene nella Regional F.3. La ragazza nata a sud di Bristol si ben attrezzata in vista del debutto di Hockenheim. Al fine di prepararsi, nel mese di aprile è scesa in pista con una monoposto allestita dal Team Hitech nella corsa inaugurale della terza serie asiatica a Sepang, dove ha disputato tre corse e conquistato la seconda fila sullo schieramento di partenza nella prima manche disputata sul circuito malese. Il cur-



AL TRAGUARDO

Hockenheim (Ger),
4 maggio 2019

Gara: 1. Chadwick 18 giri in 32'59"079 alla media di 149,764 km/h; 2. Powell a 1'329; 3. Garcia a 1'692; 4. Visser a 3'473; 5. Moore a 5'771; 6. Wohlwend a 7'049; 7. Koyama a 8'311; 8. Hawkey a 7'126; 9. Pepper a 8'889; 10. Rdest a 20'384; 11. Wood a 21'573; 12. Hawkins a 22'995; 13. Cook a 23'365; 14. Schiff a 25'332; 15. Piria a 31'757; 16. Holbrook a 46'206.

Giro più veloce: Miki in 1'38"875 alla media di 166,538 km/h

Campionato: 1. Chadwick 25 punti; 2. Powell 18; 3. Garcia 15; 4. Visser 12; 5. Moore 10; 6. Wohlwend 8; 7. Koyama 6; 8. Hawkey 4; 9. Pepper 2; 10. Rdest 1.



VICKY È L'UNICA ITALIANA AL VIA

Piria debutto incoraggiante

Vicky Piria è l'unica pilotessa italiana ad essere stata selezionata per partecipare alla W-Series. La venticinquenne ragazza nata a Milano vanta una buona esperienza nella GP3 Series con il Team Trident e nella Formula Open spagnola con la BVM, ma non disputava una corsa su una monoposto dall'inizio della stagione 2014, quando corse le prime due tappe di St. Petersburg e Barber della serie statunitense Pro Mazda. A Hockenheim, Vicky ha mostrato un buon potenziale, siglando un buon settimo tempo in qualifica sul bagnato e rimanendo ampiamente nella top-ten fino a quando un testacoda l'ha relegata nelle posizioni di coda. *«Purtroppo nelle battute conclusive della gara ho compiuto un testacoda, ma questo debutto nella W-Series è certamente incoraggiante. In prova ho conquistato il settimo tempo in gara ho mantenuto a lungo un buon ritmo, nonostante sia stata per un periodo molto lungo a digiuno di corse in monoposto – ha spiegato la pilotessa italiana nel dopogara – Penso che oggi la sesta posizione fosse alla mia portata. Non è stato semplice mantenere un ritmo elevato per tutta la corsa, visto che in prova non si fanno degli stint così lunghi. Fisicamente ero ben preparata e, nel complesso, non ne ho risentito».*

riculum della ventenne pilotessa inglese, che è junior driver dell'Aston Martin e ha vinto su una vettura della Casa di Gaydon la serie GT4 britannica nel 2018, è ricco di risultati di prestigio. Nel 2018, la Chadwick, pur a griglia invertita, ha conquistato la vittoria in una corsa della terza serie britannica a Brands Hatch ed è divenuta la prima donna a salire sul gradino più alto del podio della categoria. Come se non bastasse, la ragazza inglese si è aggiudicata la Winter Series del MRF Challenge in India, alla quale hanno partecipato piloti di valore come Max Defourny e, pur con discontinuità, Jack Doohan e Linus Lundquist. Nonostante la giovane età, la Chadwick sta accumulando anche una notevole esperienza anche nella serie VLN che si disputa sullo storico Nordschleife al Nurburgring. Soltanto la settimana scorsa la ragazza inglese è

SUBITO UNA GRAN BELLA BATTAGLIA

A Hockenheim ha preso il via il primo campionato in monoposto interamente riservato alle donne. La vittoria è andata a Jamie Chandwick, in alto, che ha preceduto Alice Powell, sopra. In alto a destra, Vicky Piria unica italiana al via della W Series

stata protagonista sulla pista dell'Eifel con un'Aston Martin Vantage GT4. Sempre al Nurburgring, nel 2018 la Chadwick è stata protagonista nella 24 ore, conclusa al quinto posto di classe.

Claire Williams sogna una donna in F.1

La giovane inglese è realmente immersa in un programma full time nelle corse con l'obiettivo dichiarato di conquistare la Formula Uno. L'appartenenza allo junior team Aston Martin potrebbe aiutarla, ma non è escluso che Claire Williams, che a Hockenheim ha dichiarato che sarebbe per lei un onore riportare una donna nella massima serie, possa interessarsi alla Chadwick. Ma in questo momento, dichiarazioni a parte, le priorità del Team Principal della squadra di Grove sono certamente altre! ●



Carroll gela tutti

IN UN WEEK END CARATTERIZZATO DAL MALTEMPO ADAM CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA NEL TROFEO PIRELLI

Quello andato in scena sul circuito di Spielberg, in Austria, è un vero e proprio appuntamento con la storia. Mai, nei ventisette anni del monomarca Ferrari, una gara era stata cancellata a causa del meteo avverso. Invece, le previsioni meteo che annunciavano la neve sulle colline della Stiria che pochi prendevano sul serio, si sono puntualmente avverate mettendo fortemente in dubbio le gare della domenica. Dopo aver disputato la prova della Coppa Shell, la precipitazione nevosa è aumentata d'intensità, consigliando una prudente cancellazione della Gara-2 del Trofeo Pirelli. Un vero peccato, soprattutto perché lo spettacolo offerto in pista dai protagonisti di questa classe in

Gara-1, ai quali si è aggiunto un brillante Adam Carroll, meritava un seguito migliore. Bello il ricordo, con un minuto di silenzio in griglia di partenza, dedicato ad Alessandro Bonacini, uno dei protagonisti del Trofeo Pirelli, scomparso per un incidente in elicottero a Pegognaga e che non avrebbe corso in Austria.

Trofeo Pirelli

Era uno dei piloti più attesi della vigilia ed Adam Carroll non ha tradito le aspettative andando ad imporsi autorevolmente al termine dell'unica gara del fine settimana disputata nel Trofeo Pirelli. Il pilota inglese, forte di una consolidata esperienza nelle monoposto, ha corso senza timo-

re reverenziale nei confronti dei protagonisti della classe. Già nelle prime battute, infatti, Carroll non ha avuto problemi ad attaccare e superare il connazionale Sam Smeeth prima di gestire la rimonta di Bjorn Grossmann, ancora una volta molto efficace al volante della rossa e secondo al traguardo, davanti a Louis Prette. In difficoltà in qualifica, l'italiano ha dato l'impressione di essere l'unico in grado di impensierire Carroll, almeno nel ritmo di gara. Per sua sfortuna, l'ingresso della Safety Car prima e la comparsa della pioggia nei minuti finali, lo consigliava ad un



approccio prudente, viste le difficoltà dei suoi rivali in campionato. Per Nicolò Schirò, il più veloce in qualifica ma costretto alla rimonta per il Grid Handicap, la gara è stata condizionata da problemi tecnici, mentre Smeeth, nel tentativo di superare Carroll alla ripartenza dalla Safety, finiva in testacoda e nelle retrovie. Il campionato così è apertissimo e la gara di Le Mans, di cui leggete a parte, potrebbe giocare un ruolo decisivo nel campionato.

Trofeo Pirelli AM

Stiria da dimenticare per Emanuele Maria Tabacchi che vede l'inglese Jack Brown conquistare la seconda vittoria consecutiva e la leadership della classifica. Tabacchi, al solito costretto alla rimonta per il Grid Handicap, è stato eliminato dalla gara da Martin Nelson, con il quale è entrato in collisione senza responsabilità. Brown, dal canto suo, continua nel suo ottimo momento di forma, esibito già nelle qualifiche con due pole. Il duello che vede opposti l'italiano e l'inglese sarà probabilmente il leitmotiv da qui a fine campionato. Da segnalare l'ottimo secondo posto conquistato dal diciannovenne danese Espersen, in decisa crescita gara dopo gara.

Coppa Shell

Tani Hanna continua ad incrementare la sua leadership nella Coppa Shell, raccogliendo il massimo risultato soprattutto in Gara-1 quando è riuscito ad approfittare del duello che ha messo fuori gara Eric Cheung e un Murat Cuhadaroglu tornato ad esprimersi sui livelli a cui aveva abituato nella Coppa Shell AM. Mentre Hanna faceva risuonare l'inno libanese dagli altoparlanti della pista, il suo rivale in classifica Ernst Kirchmayr era costretto ad accontentarsi dei tre soli punti ottenuti al termine di una gara fortemente condizionata da un contatto nel primo giro. Spinto a fare bene davanti al pubblico di casa, l'austriaco riusciva a vincere in Ga-

Tutto esaurito a Le Mans

CRESCÈ L'ATTESA PER IL PROSSIMO ROUND DEL CAMPIONATO DEL CAVALLINO IN PROGRAMMA NEL WEEK END DELLA MITICA 24 ORE

Cresce l'attesa tra i piloti per il prossimo round del Ferrari Challenge, in programma a Le Mans sabato 15 giugno. Una gara speciale, diversa da tutte le altre presenti nel calendario del monarca del Cavallino, come testimoniano i sessanta piloti attesi, e per la caratteristica unica che vedrà tutte le 488 Challenge gareggiare assieme, pur mantenendo valida la divisione tra le varie categorie. Il round francese, che assegnerà un punteggio maggiorato rispetto a quello normale, proporrà un'unica gara di quaranta minuti che si preannuncia estremamente combattuta ed avvincente. Per l'occasione saranno presenti piloti che partecipano abitualmente anche nelle altre due serie internazionali del Cavallino Rampante, quella North America e quella Asia-Pacific.

Sarà la quarta volta nei suoi ventisette anni che il Ferrari Challenge offrirà ai suoi partecipanti la possibilità di sfidarsi sul tracciato reso celebre dalla maratona francese. La prima fu nel 2011, quando scesero in pista una cinquantina tra 430 e 458 Challenge, numero registrato anche nel 2013. Nel 2016 vi fu l'ultima apparizione del Challenge a Le Mans in occasione dell'ottantaquattresima edizione della classica transalpina, ed anche tre stagioni or sono il richiamo con uno dei tracciati più celebri al mondo garantì oltre quaranta vetture al via di una gara che salutò il successo di Marcello Puglisi nel Trofeo Pirelli, di Sam Smeeth nel Trofeo Pirelli AM e di Vladimir Hladik nella Coppa Shell. ●

ra-2, grazie anche ad un primo giro straordinario con cui ha conquistato la testa della corsa. La Safety Car prima e la bandiera rossa esposta a cinque minuti dalla fine a causa dell'intensificarsi della neve che rendeva molto critica la visibilità, congelavano – nel vero senso della parola – il successo di Kirchmayr, davanti ai duellanti Cuhadaroglu e Cheung.

Coppa Shell AM

Fine settimana a due facce per Agata Smolka. Se dopo Gara-1 il sorriso della polacca rendeva palese la sua soddisfazione-

ne per la seconda vittoria della stagione, dopo Gara-2 la delusione per aver chiuso in nona posizione a causa di un testacoda era difficile da nascondere. Ad approfittare di questo passo falso è stato Henric Jansen, vincitore in Gara-2 e Laurent De Meeus, anch'egli sul podio nella prova di domenica che, con questo risultato, torna in testa alla classifica, con due punti di vantaggio proprio su Jansen e quattro sulla Smolka. Primi podi per Nussbaumer e "Boris Gideon" in Gara-1, mentre in Gara-2 Giuseppe Ramelli è stato ottimo terzo. ●



In questa foto Carroll, davanti a Smeeth e Schirò, che si è imposto nell'unica gara del Trofeo Pirelli andata in scena. In alto neanche la bufera di neve può fermare la gioia di Kirchmayr vincitore in Coppa Shell e a sinistra in lotta con Cuhadaroglu

UNA SFIDA DI ALTISSIMO LIVELLO

L'edizione 2019 della Porsche Supercup Mobil 1 prende il via da Barcellona nel prossimo week end. Ed è subito caccia al campione in carica Michael Ammermüller

Porsche effetto Sup

In poco meno di due ore ci si gioca praticamente tutto. È una corsa contro il tempo quella della Porsche Mobil 1 Supercup. Nove weekend frenetici (dieci gare in totale), fianco a fianco con le squadre della Formula Uno. Per vincere non basta l'esperienza. Ci vuole caparbietà, fortuna e quel pizzico di "fantasia" che nel contesto di uno schieramento di 30 macchine o giù di lì, talvolta può anche fare la differenza. Quarantacinque minuti di prove libere il venerdì, una qualifica da mezzora sabato mattina; poi la gara di domenica. A Barcellona, nello stesso fine settimana del Gran Premio di Spagna, uno dei monarca più longevi al mondo inaugura la stagione 2019. E lo fa con uno parterre di piloti che si riconferma estremamente interessante. Nulla può essere lasciato al caso per battere il due volte campione Michael Ammermüller, considerato un po' il vecchietto della categoria. Con i suoi 33 anni, il tedesco è intenzionato a calare il tris presentandosi

**DA BARCELONA
INIZIA L'EDIZIONE
2019 DEL
MONARCA
CHE SI CORRE
NEL CONTESTO
DI 9 WEEK END
DELLA F1.
SCOPRIAMO
LE NOVITÀ**

di **Dario Lucchese**

nuovamente al via con il team Lechner Racing. Nella Porsche Mobil 1 Supercup, Ammermüller vanta ormai ben sette stagioni e 72 presenze. A qualcuno, vista l'età, può stare anche scomodo. Ma una cosa è certa: per tutti rappresenta un ottimo ed insostituibile punto di riferimento. Stargli davanti è un merito. Lo scorso anno, più di una volta, ci sono riusciti Nick Yelloly e il giovanissimo Thomas Preining, fino all'ultimo in lotta per la conquista del titolo. In due occasioni, a Città del Messico, lo ha fatto anche Julien Andlauer. Il francese, che ha soltanto 19 anni, sarà senz'altro uno di quelli da tenere d'occhio. Già promosso pilota Junior di Porsche Motorsport, Andlauer ha lasciato il Martinet by Almeras per approdare proprio tra le fila del Lechner Racing, dove sarà un compagno di squadra tutt'altro che facile per lo stesso Ammermüller. Di altri nomi importanti non ne mancano certo. Uno a caso: il 21enne turco Ayhan Guven, campione in



2019 IN NOVE APPUNTAMENTI

12 maggio	Barcellona
26 maggio	Montecarlo
30 giugno	Spielberg
14 luglio	Silverstone
28 luglio	Hockenheim
4 agosto	Budapest
1 settembre	Spa
8 settembre	Monza
27 ottobre	Mexico City*

* doppia gara

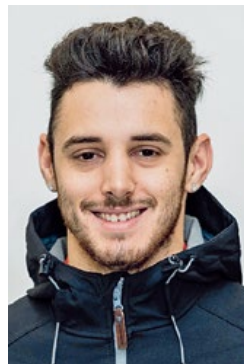
ercup

carica della Carrera Cup France in cui ha avuto la meglio proprio su Andlauer ed il nostro Alessio Rovera in un emozionante finale a tre. Altri esempi sono quello del cipriota Tio Ellinas, vincitore nel 2018 della serie Uk, accasatosi con Momo Megatron, e del neozelandese Jaxon Evans (anche lui neo pilota Junior Porsche), che è approdato al team Fach Auto Tech dove si ritroverà a condividere la tenda con il veloce Florian Latorre. Tra i più svezzi ci saranno ancora l'olandese Jaap Van Lagen (Martinet by Almeras) e Al Faisal Al Zubair (Lechner Racing Middle East). Riflettori puntati anche su Dinamic Motorsport, unica squadra italiana al via. Il team di Maurizio Lusuardi, al suo terzo anno nel campionato, schiererà tre vetture fisse. Due per Gianmarco Quaresmini (di cui parliamo a parte) e il 22enne danese Mikkel Overgaard Pedersen, che ha lasciato la Mrs Gt-Racing dopo tre stagioni di convivenza. Una terza 911 Gt3 Cup verrà portata in pista dal gentle-

man austriaco Philipp Sager, papà di quel Moritz che ha impressionato tutti al suo debutto di Monza nella Carrera Cup Italia sfiorando il podio di gara-2.

Quaresmini è l'unico italiano al via

A difendere i colori italiani nella Porsche Mobil 1 Supercup, quest'anno ci sarà Gianmarco Quaresmini. Il bresciano, dopo avere vinto la scorsa stagione il titolo della Carrera Cup Italia, proseguirà il proprio impegno con Dinamic Motorsport. Quaresmini, 23 anni compiuti a febbraio, proprio con la squadra emiliana nel 2018 ha già preso parte a sette appuntamenti della serie internazionale. Nella Porsche Mobil 1 Supercup raccoglierà pertanto l'eredità di Matteo Cairoli, tre anni fa vicecampione con il team Fach Auto Tech, e quella di Mattia Drudi, a sua volta protagonista nelle ultime due stagioni sempre con Dinamic Motorsport.



NEL CAMPIONATO ITALIANO MI SONO FATTO LE OSSA ADESSO È GIUNTA L'ORA DI FARE BENE PURE IN SUPERCUP

GIANMARCO QUARESMINI



«Sono intenzionato a mettere a frutto l'esperienza fatta lo scorso anno. Conosco diverse piste su cui andremo a correre e la vettura è la stessa che ho guidato in passato e con cui partecipo sempre nel 2019 alla Carrera Cup France con il Sébastien Loeb Racing, nella versione priva di abs. Nel campionato italiano mi sono fatto le ossa, imparando a preparare e gestire al meglio la gara, anche grazie agli insegnamenti dello Scholarship. Adesso è giunta l'ora di fare bene anche dall'altra parte, in una serie di altissimo livello, con i primi 20 in qualifica costantemente racchiusi in un solo secondo».



CAMPIONATI AL VIA

Lambo si ricomincia

SCATTA DA SILVERSTONE L'EDIZIONE N° 11 DEL SUPER TROFEO EUROPA. ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTE LE NOVITÀ E I PROTAGONISTI DI UN MONOMARCA DI RIFERIMENTO

di **Dario Lucchese**

Dopo avere celebrato nel 2018 il traguardo dei dieci anni, il Lamborghini Super Trofeo Europa si ripropone come uno dei monomarca di riferimento a livello internazionale. Per la seconda stagione, ad animare la serie della Casa di Sant'Agata Bolognese saranno le Huracán Super Trofeo Evo. Una vettura pensata per essere il passaggio più naturale alle Gt3 e nello stesso tempo adatta anche per i gentleman, grazie a un'aerodinamica sofisticata che ben si coniuga con la potenza (quella dei 620 cv del motore V10 di oltre 5.2 litri) ed un telaio concepito in collaborazione con la Dallara Engineering. Il campionato che prende il via questo weekend a Silverstone, si affianca alle altre serie continentali di Asia e Nord America e al quella del Middle East, con la Finale Mondiale di Jerez de la Frontera a chiudere nel mese di ottobre una stagione intensa. Sei sono in tutto gli appuntamenti del "Super Trofeo" Europa; due le novità assolute: quella della gara iberica e Zandvoort, nel mese di luglio, due settimane prima della trasferta belga di Spa (ormai un'istituzione), nello stesso weekend della 24 Ore. L'abbinamento con il Blancpain Gt rimane un punto di forza della serie, offrendo infatti un contesto unico ed appropriato. E tale abbinamento verrà proposto anche a Misano, unica tappa italiana in programma a giugno, e al Nürburgring. Diverse pertanto sono le novità, anche se il format rimane lo stesso: quello delle due gare di 50 minuti, con il pit-stop obbligatorio e il via lanciato, precedute dalle prove libere e le due qualifiche. Tanti chilometri per fare più esperienza.

Nel tempo il Lamborghini Super Trofeo Europa è cresciuto anche in termini di numeri, toccando due anni fa proprio a Spa il tetto delle 50 vetture. Sono una quindicina le squadre al via di questa stagione, con team di assoluto rilievo. Stesso discorso vale per i piloti, con uno schieramento estremamente vario che vede giovani e più esperti assieme. Andando nel dettaglio, tra gli equipaggi di primo piano c'è certamente quello della Imperiale Racing formato da Kikko Galbiati e Vito Postiglione. Il primo ci riprova, dopo essere andato vicino al titolo nelle ultime tre edizioni. Terza stagione completa per Galbiati (20 anni), che è uno dei gio-



ITALIANI

DA TENERE D'OCCHIO

Nel prossimo week end da Silverstone si alza di nuovo il sipario sul Lamborghini Super Trofeo Europa. Sotto gli italiani Postiglione, a sinistra, e Galbiati attesi a una stagione di vertice

vani da tenere d'occhio. Rivali in casa nella stessa classe sono i compagni di squadra Karol Basz e Bartosz Paziewski, entrambi polacchi. Ancora nella Pro, Bonaldi Motorsport punterà tutto sul vicecampione in carica della serie asiatica e vincitore del titolo Middle East 2018, Jack Bartholomew, il quale si alternerà al volante con l'altro inglese Stuart Middleton. Quest'ultimo ha soli 19 anni ed è al suo esordio nel campionato dopo aver vinto nel 2017 il titolo del British Gt4. Binomio Pro anche per Leipert Motorsport, con Niels Lagrange e l'altro nuovo ar-





rivo Anthony Lambert; quest'ultimo classe 2000, a confermare una cospicua presenza di giovani ed un importante ricambio generazionale. Nella Pro-Am, l'Artline Team Georgia si ripresenta come una delle squadre più solide, confermando l'accoppiata Shota Abkhazava e Sergey Afanasiev, affiancata dall'altro equipaggio composto da Steven Liquorish e Thomas Padovani. Ancora in tema di italiani, in classe Am ci sarà nuovamente al via Raffaele Giannoni, in passato già grande protagonista con il team Automobile Tricolore. ●



SFIDA IN SEI ROUND

12 maggio	Silverstone
30 giugno	Misano
14 luglio	Zandvoort
27 luglio	Spa-Francorchamps
1 settembre	Nürburgring
25 ottobre	Jerez de la Frontera (World Final)

TRA TROFEO E YOUNG DRIVERS PROGRAM

Palestra per forgiare talenti

Il Lamborghini Super Trofeo Europa continua a forgiare talenti e lo fa anche con lo Young Drivers Program, riservato ai piloti "under 26" che partecipano al campionato e punto di partenza per ambire ad un passaggio nello Gt3 Junior Program, sognando magari di diventare uno dei Factory Driver della Casa di Sant'Agata Bolognese. Vero "prodotto" dello YdP è Giacomo Altoè. Il veneto (18 anni), al suo debutto nel monomarca Lamborghini lo scorso anno ha conquistato il titolo europeo e assieme a Daniel Zampieri ha centrato il successo nella Finale Mondiale e si è laureato campione italiano Gran Turismo sempre con la Lamborghini di Antonelli. In equipaggio con Albert Costa, due settimane fa al Paul Ricard, ha firmato con l'Emil Frey Racing la prima vittoria nell'International Gt Open, raccogliendo poi un quarto posto e lasciando il circuito francese in testa alla classifica. Percorso analogo quello che ha fatto il danese Dennis Lind, campione europeo e mondiale del "Super Trofeo" 2016, poi vincitore la scorsa stagione del Blancpain Gt Asia con la Huracán dell'Fff Racing Team e adesso pilota ufficiale Lamborghini.



UNA SFIDA IN OTTO ROUND

10-12 maggio	Barcellona
21-23 giugno	Paul Ricard
28-30 giugno	Red Bull Ring
12-14 luglio	Silverstone
2-4 agosto	Budapest
30 agosto-1 settembre	Spa
6-8 settembre	Monza
27-29 settembre	Sochi

Formula 3

è il nuovo corso

Parte questo fine settimana dalla Spagna, dal Circuit de Catalunya situato nel paese di Montmeló, il nuovo corso della F3 che va ad affiancarsi nel cammino europeo a F1 e F2. Un colpo di spugna su quella che è stata da sempre la vera Formula 3 (come tipologia di monoposto) è arrivato direttamente dalla FIA che ha trasformato la categoria in un monomarca. Scelta assai discutibile, che da ormai un anno (ovvero da quando erano trapezata le prime notizie), non fa che provocare grande rammarico nell'ambiente. La base della nuova monoposto è la Dallara di derivazione GP3, serie che va nell'archivio storico del motorsport. C'è l'halo, c'è il motore Mecachrome aspirato di 3,4 litri per 380 cavalli, una aerodinamica migliore rispetto al precedente modello GP3. Nonostante la delusione per la cancellazione della Formula 3 intesa come tale e come grande scuola per i giovani piloti, nonostante il format tradizionale del campionato cadetto europeo (che permetteva di svolgere un gran numero di chilometri tra test e weekend di gara, al contrario della nuova F3, ma curiosamente il prezzo praticamente è rimasto invariato), la categoria ha

**DA BARCELLONA
COMINCIA
L'AVVENTURA
DEL NUOVO
CAMPIONATO
NATO DALLA
FUSIONE TRA FIA
F3 E GP3. ECCO
TUTTE LE
PRINCIPALI
NOVITÀ**

di Massimo Costa

riscontrato un enorme successo e tutti i trenta sedili disponibili sono andati esauriti.

Delle dieci squadre iscritte, cinque erano già presenti nel campionato GP3 (ART, Campos, Jenzer, MP Motorsport, Trident), tre arrivano dalla F3 2018 (Carlin, Hitech, Prema), due sono nuove. Trattasi del team Charouz, presente in F2, che è divenuto lo Junior Team Sauber, e di HWA Racelab, branca Mercedes orfana del DTM. Incredibilmente sono rimaste escluse due squadre storiche e vincenti della F3, Motopark e Van Amersfoort e anche in questo caso non sono mancate feroci polemiche. Più di una perplessità vi è proprio sul numero dei piloti iscritti. Se le trenta vetture contrattualizzate sono un bel segnale, vi è il forte timore che durante le prove libere e soprattutto la qualifica, con pochissimi giri a disposizione per trovare il tempo, si creeranno non pochi problemi di traffico o qualche bandiera rossa di troppo per uscite di pista.

Qualcuno auspicava che gli organizzatori dividessero le sessioni in due gruppi da quindici, ma al momento non pare vi sia questa intenzione. Forse si vuole aspettare di vedere quel che accadrà.

SONO DUE GLI ITALIANI IMPEGNATI NELLA SERIE

A sinistra, Leonardo Pulcin e a destra Alessio Deledda: entrambi romani sono i due italiani al via della serie. Sotto, David Beckmann, uno dei favoriti della vigilia al pari di Marcus Armstrong, in azione, in basso



LEONARDO VUOL LASCIARE IL SEGNO

Pulcini subito tra i favoriti

Leonardo Pulcini è sicuramente tra i favoriti per la rincorsa al titolo. Per la sua esperienza, per la sua velocità, il romano è l'uomo da battere. Lui sa bene che sta per vivere una annata molto importante per la sua carriera e non ha timori. Rispetto alla vettura precedente che ha guidato in GP3, Pulcini non ha trovato troppe differenze: «Grazie a una buona aerodinamica, è veloce in rettilineo, ma rispetto al modello che ho utilizzato negli ultimi due anni, è un poco più pesante e questo si sente nelle curve avendo meno cavalli motore. Per il resto, è piuttosto simile. Si parte da Montmelò, dove nel 2018 ho siglato la pole e nel 2017 sono andato sul podio. Speriamo di cominciare in maniera altrettanto positiva». Pulcini non è il solo italiano presente. Con lui, un altro romano, Alessio Deledda (24 anni), nel 2018 nella F4 italiana e con un passato sulle due ruote. Si dividerà tra F3 e F.Renault per accumulare il massimo dell'esperienza.



Il campionato si snoderà su otto appuntamenti e non si concluderà, come avveniva con la GP3, ad Abu Dhabi in dicembre bensì a fine settembre sul tracciato russo di Sochi. Dopo la Spagna, si correrà a Le Castellet, Spielberg, Silverstone, Budapest, Spa, Monza. Le giornate di test pre campionato sono state sei ed hanno lasciato intravedere quelli che potrebbero essere i protagonisti della stagione. Il nostro Leonardo Pulcini è stato costantemente tra i più veloci. Il romano, che negli ultimi due anni ha corso in GP3, ha trovato casa nel team Hitech dove lo hanno fortemente voluto. La Prema presenta i suoi pupilli in arrivo dalla F3, ovvero Marcus Armstrong, Robert Shwartzman (entrambi FDA) più Jehan Daruvala. Il team campione GP3, il francese ART, si avvale di due giovani del Renault Academy, Max Fewtrell e Christian Lundgaard, rispettivamente primo e secondo nella Eurocup Renault 2018. Con loro David Beckmann, rivelazione 2018 nella GP3. La Trident ha l'esperto Niko Kari e ha riconfermato Pedro Piquet. Si attendono comunque sorprese e con qualifiche che appaiono una sorta di roulette, tutto potrà accadere. ●



MONDIALE

Sudamerica sotto **attacco**

HYUNDAI HA FATTO IL PIENO IN ARGENTINA

Con la Hyundai, Neuville ha artigliato una splendida vittoria in Argentina. Una gara dalla quale la squadra diretta da Andrea Adamo ha tratto il massimo, grazie anche alla seconda piazza del redivivo Mikkelesen



DALL'ARGENTINA LA SERIE IRIDATA SI SPOSTA IN CILE E NEL PROSSIMO WEEK END MANDA IN SCENA UNA PRIMA PIENA DI SPUNTI D'INTERESSE. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI

di [Marco Giordo](#)

Triflettori sono ancora puntati sul mitico crono del Condor, dove 75.000 spettatori hanno tributato i loro applausi al vincitore di questa tormentata 39a edizione (per via delle piogge) del Rally di Argentina Thierry Neuville e alla sua Hyundai. Ma ora si gira pagina e da Cordoba e Villa Carlos Paz il mondiale rally attraversa le Ande, per recarsi nella regione del Bio Bio nel Cile meridionale, per l'esordio assoluto nel campionato del "Copec Rally Chile". La "new entry" sugli sterrati cileni sarà una novità per tutti, ed arriva in questa parte della stagione da sempre tradizionalmente favorevole alla Hyundai. La casa coreana ha storicamente infatti sempre fatto bene sia in Argentina, dove ha vinto tre delle ultime quattro edizioni, che in Portogallo e Sardegna, dove Neuville fu autore lo scorso anno di una clamorosa doppietta. Inutile dire che l'équipe di Alzenau con l'1-2 argentino è ora diventata la squadra da battere nel mondiale, gli effetti della "cura Adamo" ed i risultati cominciano a farsi sentire. Ed ovviamente gli avversari cominciano a preoccuparsi visto che Neuville e la Hyundai sono saldamente in testa al campionato piloti e a quelle marche. «La prima cosa che dobbiamo fare – ha evidenziato a fine gara a Villa Carlos Paz il team principal della Citroen Pierre Budar – è fare in modo che i nostri piloti Ogier e Lappi abbiano una vettura efficiente e veloce in Cile. Dobbiamo infatti essere di sicuro più competitivi che in Argentina». A ruota lo ha seguito Tommi Makinen, la Toyota è infatti ora seconda nel mondiale marche staccata di ben 37 punti dai rivali coreani. «Dobbiamo assolutamente tornare quanto prima a vincere - ha commentato il boss del team nipponico – e per riuscirci dobbiamo migliorare alcune piccole cose. Dobbiamo fare le cose meglio e lavorare nella direzione giusta, anche perché i nostri piloti, sia Tanak che Meeke e Latvala, stanno facendo la loro parte». E dal canto suo il capo della Hyundai Andrea Adamo sa bene che non può fermarsi a cullarsi sugli allori. «In Argentina abbiamo fatto una bellissima gara – ha detto a fine gara mister AA – ma sappiamo bene che ci resta ancora tanto lavoro da fare. Di certo abbiamo migliorato e stiamo lavorando al massimo tutti insieme. Ma come sapete, a causa delle sessioni di omologazione stabilite dalla FIA, non possiamo ap-»

ABBIAMO VISTO ANCHE IN ARGENTINA CHE L'AFFIDABILITÀ È IL FATTORE CHE FA LA DIFFERENZA

ANDREA ADAMO

”

»

portare modifiche ogni settimana, utilizzando tutte le idee che abbiamo per rendere la vettura più competitiva. Abbiamo poi anche un numero limitato di giorni di test, dobbiamo quindi muoverci passo dopo passo. Sappiamo che ora dobbiamo attendere fino a luglio, quando speriamo di poter omologare alcune nuove componenti della vettura. Dobbiamo prendere il meglio e utilizzarlo al cento per cento, per avere qualcosa di meglio di ciò che abbiamo e di quel che è stato omologato a marzo. E soprattutto dobbiamo anche essere sempre disponibili a migliorarci, perché come abbiamo visto anche in Argentina, l'affidabilità è quel qualcosa in più che ci ha permesso di essere in questa situazione e di poter primeggiare alla fine del rally».

La moda selfie

I tempi cambiano, lo sappiamo ma talvolta decisamente in peggio come succede ora con la moda dei selfie. Quando Esapekka Lappi è uscito rovinosamente di strada venerdì pomeriggio a capottando a Santa Monica alla fine della prima tappa, uno spettatore invece di pensare ad aiutare l'equipaggio ha pensato a farsi dei selfie davanti alla Citroen numero 4. Stessa scena domenica mattina al Condor, quando a Pedro Heller si è spenta la vettura e stava rischiando di ritirarsi. Un altro spettatore invece di pensare a spingere la Fiesta per aiutare il malcapitato pilota cileno, stava invece pensando a farsi un selfie... Una moda dilagante e stupida, francamente cretina, che sta imbarbando davvero parecchio tanti attuali appassionati di rally. Speriamo non crei troppi proseliti ...

Il nuovo che avanza

Ora è ufficiale, ci sarà in Portogallo l'esordio nel mondiale per la nuova Skoda Fabia R5 che è stata appena omologata. A portarla in gara nel Wrc 2 Pro saranno Harri Rovanpera e Jan Kopecky, mentre sarà il campione in carica del Wrc 2 che nel frattempo ne ha già stropicciato per bene una, capottando nei test sulla terra in Portogallo, a portare all'esordio assoluto tra due settimane la nuova R5 della casa boema nella terza prova del campionato céco, il Rally Cesky Krumlov in programma. Kalle Rovanpera stavolta non era della partita sugli sterrati della provincia di Cordoba, lo rivedremo però ora in Cile sempre su una Skoda Fabia R5. E così a rappresentare il nuovo che avanza in Argentina c'era il giovanissimo boliviano Marcos Bulacia, che ha purtroppo distrutto la sua Fabia R5, capottando ripetutamente dopo un salto all'inizio della seconda tappa durante la speciale di Tanti-Mataderos. Un figurone ha invece fatto negli States il 17enne svedese (si è di passaporto svedese) Oliver Solberg.

Il figlio del mitico Petter ha infatti messo tutti in riga nell'Olympus Rally al volante di una Subaru Impreza navigato all'ultim'ora da quella volpe di Denis Giraudet, visto che il suo abituale navigatore Aaron Johnston aveva avuto problemi con il visto d'ingresso negli Stati Uniti. È la prima grande vittoria del piccolo Solberg, tra l'altro ottenuta in una gara storica e impegnativa. Se son rose fioriranno presto, il ragazzo comunque dimostra di avere stoffa.



L'ESERCITO DEL SELFIE ANCHE IN PROVA

Sopra, evidenziati nei tondi, fans intenti a farsi i selfie in prova speciale



ARGENTINA DURISSIMA

Il Rally d'Argentina come al solito è stato tosto e duro: non sono mancati quei botti che da sempre caratterizzano la sfida sudamericana valida per il Mondiale Rally

Ecco come sarà il Cile

Il boss della Wrc Promoter Oliver Ciesla ha così descritto la new entry di quest'anno, il "Copec Rally Chile". «Ci aspettiamo una corsa molto veloce - ha commentato - diversa quindi dall'Argentina, se vogliamo fare un paragone più simile come tipologia alla Finlandia. Il parco assistenza sarà a Concepción, una città sul mare mentre invece la gara si svilupperà nelle belle foreste locali e si salirà intorno ai 600 metri. Sarà importante per stare vicino ai tifosi avere il service park in una città di 220.000 abitanti con un hinterland di 600.00 persone, che potranno anche ammirare le vetture nella centralissima Plaza Independencia». Il nostro Carlo Cassina, ha invece collaborato su indicazione dello stesso Promoter con gli organizzatori locali, ed ha redatto il road book della gara. Ecco come il team manager del team Fuckmatí, che sarà presente a Concepción per seguire Bertelli, ci presenta la nuova corsa sudamericana. «In Cile i fondi sono perfetti - ha commentato - e gli sterrati sono veloci e mol-



co locale. La prima e la seconda giornata si disputeranno su queste speciali, mentre la tappa finale a parte la power stage Bio Bio ricavata nei parchi forestali, avrà altre due prove ricavate su strade provinciali. La curiosità di queste speciali è che i fondi sono compatti, poi in alcuni tratti ci sono in superficie dei sassi artificiali tipo ghiaione di fiume che tengono compatto il terreno. Sono tratti che assomigliano un po' alla Nuova Zelanda, ce ne sono diversi nella giornata finale». Inoltre Cassina evidenzia alcune caratteristiche climatiche della zona. «La gara si corre in una zona che prende il nome dal vicino fiume Bio Bio. In pratica ad ovest c'è il mare, l'Oceano Pacifico, mentre ad est c'è il Rio Bio Bio e così in quel periodo a causa delle escursioni termiche, sia nella prima che nella seconda tappa al mattino potrebbe esserci nebbia. È una variabile della gara che potrebbe rivelarsi determinante e quindi i piloti devono essere molto bravi a prendere i dovuti riferimenti durante le ricognizioni. A maggio poi il clima normalmente è piovoso, quella è un'area con grandi piogge nel mese di maggio quando in quella zona si è in autunno». Infine il navigatore di Valentino Rossi parla della città. «Ci sarà molta gente, sia per la novità che per il fatto che Concepción ha oltre 200.000 abitanti. Tra l'altro sia la partenza che l'arrivo saranno a centro città, quindi lo spettacolo è assicurato».



CILE PRIMA VOLTA NEL MONDIALE RALY E ULTIMA PER LA DAKAR

Per la prima volta nella storia della specialità il Mondiale Rally sbarca in Cile, unico teatro lo scorso anno dell'ultima edizione della Dakar andata in scena in Sudamerica e che dal prossimo anno si trasferirà in Arabia Saudita

63 equipaggi al via nella "prima" del Cile

Saranno ben 63 gli equipaggi iscritti al "Copec Rally Chile", il numero più alto di partecipanti nelle gare oltre oceano da ben 11 anni a questa parte, dal Rally del Giappone 2008. Le Wrc al via saranno 11, oltre a Loeb sulla terza Hyundai ci sarà infatti il nostro Lorenzo Bertelli su una terza Ford Fiesta Plus assistita come in Svezia dalla MSport. Saranno inoltre 4 i piloti in gara nel Wrc 2 Pro (Greensmith, Roanperera, Bulacia e Ostberg), mentre invece sono ben 19 i driver iscritti al Wrc 2 tra i quali spiccano i fratelli Heller (Ford Fiesta R5), che non potevano mancare nella gara di casa, il polacco "Kajto" Kajetanowicz (VW Polo R5) e l'attuale leader della serie Benito Guerra (Skoda Fabia R5).

to tecnici simili a quelli della Nuova Zelanda e del Galles. Il prossimo Rally del Cile, che deriva dal Rally Mobil Concepción, è tutto ricavato e ambientato 500 km a sud della capitale Santiago. Come di consueto la gara prevede tre tappe con un percorso di 320 km cronometrati suddivisi in 16 prove speciali. L'organizzatore è la Horta Producciones, che da ben 20 anni si occupa del campionato cileno, e che nel paese sudamericano vanta una penetrazione televisiva ben radicata». A seguire Cassina ci descrive le tre tappe e delle prove speciali. «La tappa più difficile - ha continuato - sarà la seconda, ma occhio anche alla prima dove c'è molta ghiaia, che potrebbe rivelarsi condizionante in funzione dell'ordine di partenza. Le prove speciali, tutte sterrate, sono molto belle. Sarà una corsa decisamente più interessante dell'ultima new entry Turchia perché meno dura, in quanto si corre su parchi forestali privati e ben tenuti. Si correrà su strade chiuse al traffico, utilizzate solo per andare ad estrarre il legno ad uso aziendale, quindi non utilizzate dal traffi-

IN CILE
CI ASPETTIAMO
UNA CORSA MOLTO
VELOCE QUINDI
DIVERSA
DALL'ARGENTINA
E PIÙ SIMILE
ALLA FINLANDIA

OLIVER CIESLA



Sfida su 16 ps, power stage in diretta su DAZN

Il Rally del Cile inizia giovedì 9 maggio alle 10 del mattino locali (5 ore in meno dell'Italia così come in Argentina) con lo shakedown in programma vicino al parco assistenza di Talcahuano (6,45 km). La prima tappa in programma venerdì 10 maggio prevede 125,27 km suddivisi in 6 prove speciali, quella di El Pinar (17,11 km) seguita dai crono ripetuti due volte di El Puma (30,72 km) e Espigado (22,26 km), con superspeciale finale in serata a Concepción di 2,20 km. La seconda tappa di sabato 11 misurerà 121,16 km cronometrati, con ancora 6 speciali in programma, quelle ripetute due volte di Rio Lia (20,90 km), Maria Las Cruces (23,09 km) e Pelun (16,59 km). Infine domenica 12 la tappa finale di 58,38 km cronometrati che prevede 4 crono, quelli di Lircay (18,06 km) e San Nicolás (15,28 km) ed i due passaggi sulla speciale di Bio Bio (12,52 km) che nel secondo crono ospiterà la power stage trasmessa dalle ore 17 in diretta in Italia su DAZN. ●



Lopez ci mette Pepe

IL 23ENNE SPAGNOLO TRIONFA CON LA C3 R5. SECONDO HARAKIRI CONSECUTIVO PER LUKYANUK. HABAJ RESTA LEADER

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. López-Rozada (Citroën C3 R5) in 2.06'23"9; 2. Ingram-Whittock (Skoda Fabia R5) a 28"5; 3. Habaj-Dymurski (Skoda Fabia R5) a 39"9; 4. Herczig-Ferencz (Vw Polo Cti R5) a 52"9; 5. Loubet-Landaïs (Skoda Fabia R5) a 54"6; 6. Ares-Vazquez (Hyundai I20 R5) a 1'07"5; 7. Calderon-Sanchez (Hyundai I20 R5) a 2'14"4; 8. Monzon-Holtmann (Ford Fiesta R5) a 2'16"6; 9. Griebel-Kopczyk (Skoda Fabia R5) a 2'47"3; 10. Mayr-Melnhof-Welser-sheimb (Ford Fiesta R5) a 3'02"3.

Campionato: 1. Habaj 58 punti; 2. Ingram 50; 3. Lopez 35; 4. Moura 28; 5. Magalhaes e Griebel 18; 7. Herczig e Teodosio 17; 9. Loubet 15; 10. Lukyanuk 14.



IL FAVORITO È ANCORA A SECCO

Favoritissimo per la conquista del titolo ma ancora una volta ko, Lukyanuk, sopra. Alle Canarie a vincere è stato Lopez, in alto

È decisamente un campionato europeo che ha in teoria un padrone nel campione europeo in carica Lukyanuk ma nella pratica dei risultati finali proprio non ce l'ha. Mentre il russo per la seconda volta ha fatto harakiri da leader provvisorio, alle Canarie a mettere tutti in fila è stato lo spagnolo Pepe Lopez con la Citroën C3 R5 gommata Pirelli, dopo che alle Azzorre a vincere era stato il polacco Łukasz Habaj con la Skoda Fabia, stavolta buon terzo e quindi sempre più leader della classifica generale.

Il fatto che la vittoria sia andata al ventitreenne Pepe Lopez ed il posto d'onore al ventiquattrenne Chris Ingram – rafforzato leader dello Junior ERC1 – attesta come la serie continentale sia sempre più incubatrice di talenti in un panorama all'insegna del rinnovamento: non a caso Pepe Lopez è anche il leader del campionato spagnolo, di cui aveva già vinto recentemente il Rally Sierra Morena.

Peccato che in questa partita della gioventù manchi un giovane italiano, e che l'unico al via della gara, Andrea Nucita, sia in scena solo per il trofeo continentale Abarth 124 Rally, serie che ha debuttato in

questa occasione ma con poca fortuna per il velocissimo siciliano. Infatti Nucita è rimasto subito attardato (e poi costretto al ritiro) da problemi tecnici ed i suoi exploit al rientro nella seconda tappa non sono serviti a mettere in discussione la supremazia del vincitore spagnolo Alberto Monrari ma solo a portare in tasca i punti del quarto posto della serie.

La gara isolana spagnola è stata sin dal via all'insegna delle due Citroën C3 R5, quella praticamente ufficiale gommata Michelin di Lukyanuk e quella spagnola in Pirelli di Pepe Lopez. Un testa a testa durato per tutta la prima tappa con 4 prove vinte da Lukyanuk e 3 da Lopez su 8 disputate (l'altra è andata a Loubet) ed un distacco a fine giornata fra i due di 3"8 a favore del russo. Alle loro spalle c'era Chris Ingram ma già a 40"2, incalzato nell'ordine da Griebel (stavolta al via con la Fabia e non con la Polo), Ares (Hyundai), Herczig (Polo), e dalle Skoda da di Habaj e Loubet, quest'ultimo attardato da un pneumatico difettoso. Nella prova d'apertura della seconda giornata Lukyanuk toccava con la ruota anteriore sinistra all'interno di una curva e finiva per rompere prima e perdere poi ruota e sospensione. Via libera dunque per Pepe Lopez mentre alle sue spalle si accendeva la lotta per il posto d'onore con quattro piloti racchiusi in 11", addirittura sei in meno di 30". Loubet, in coda al sestetto, piazzava due scratch ma veniva anche penalizzato per partenza anticipata: 10" che alla fine gli costeranno una posizione.

Nel finale la risoluzione: prima Ares forava l'anteriore sinistra poi facevano altrettanto Herczig e Griebel, con quest'ultimo a perdere ben 1'50" precipitando dal terzo al nono posto finale. Viceversa Habaj piazzava i due scratch finali sbarcando così sul podio dietro a Ingram e davanti a Herczig e Loubet, rafforzando il suo primato nella classifica stagionale.

Fra le ERC3 gran debutto per Jean Baptiste Franceschi, che dopo aver pagato 20" inizialmente ha poi rimontato tutte le altre R2 con la sua Ford Fiesta R2 imponendosi fra gli Junior e mancando per appena 5" il sorpasso anche sulla Renault Clio di Florian Bernardi, vincente nella categoria. Gli italiani in scena, oltre Nucita, erano 'Dedo' (Renault Clio) e Zelindo Melegari (Mitsubishi Lancer). Per l'abruzzese in coppia con Maurizio Barone una gara subito in salita con una penalità già alla terza prova speciale, ma il peggio è arrivato nella seconda tappa con il ritiro. Viceversa Melegari, malgrado qualche problema iniziale, ha condotto una gara proficua finendo per conquistare i punti del secondo posto fra le ERC2 dietro la Abarth di Monrari.

Gianni Cogni



AUTODROMO
DI FRANCIACORTA
DANIEL BONARA



AMERICAN NASCAR WEEKEND

10-12 MAGGIO
NASCAR ITALY
AUTODROMO
DI FRANCIACORTA

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

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

WWW.AUTODROMODIFRANCIACORTA.IT AUTODROMO DI FRANCIACORTA CASTREZZATO (BS) LOCALITÀ BARGNANA

WHELEN

MOOG

GENERAL TIRE 

NEL PRIMO ROUND DELLA SERIE STERRATA NAZIONALE PASSA LO STRANIERO. VINCE IL FRANCESE CONSANI DAVANTI A MARCHIORO E ANDREUCCI

di [Daniele Sgorbini](#)

Di nuovo passa lo straniero. Dopo la vittoria di Craig Breen a Sanremo, nella seconda gara dell'Assoluto, ecco il successo di Stéphane Consani all'Adriatico, nella prova di apertura del Tricolore Terra. Ma se il successo dell'irlandese era stato il prodotto di un virtuosismo estremo all'ultimo metro, quello del ventottenne di Aix-en-Provence non è mai stato in discussione. In testa fin dalla prima speciale, il francese ha inflitto una severa bastosta ai nostri. D'accordo che partiva per undicesimo e quindi mai s'è trovato nella condizione di pulire la strada, ma il discorso vale tutt'al più per il primo giro di prove, mentre Consani è stato globalmente superiore quasi sempre. Il tutto senza aver mai visto prima le velocissime strade marchigiane, scoperte giusto alla vigilia coi tre passaggi in ricognizione concessi dal regolamento e al debutto con la Skoda Fabia della Erreffe: «Non è stato semplice – si è lasciato andare il transalpino all'arrivo – nell'ultima speciale non ho più attaccato, non volevo prendere rischi e sprecare tutto. Sicuramente sono molto soddisfatto». C'è da credergli, visto che ha messo nel mirino proprio il titolo riservato ai terraioli e dunque già il pallottoliere gli sorride. Lo rivedremo in Sardegna, in condizioni assai diverse, ma intanto il suo già l'ha fatto. Come lo stava facendo pure Nikolay Gryazin, che se non avesse staccato una ruota sul più bello, avrebbe reso ancor più rosso il bilancio dei nostri.

Il migliore tra gli Under 28 nell'Europeo dell'anno passato, partiva per quinto e dopo cinque prove era appena a 1"3 dalla vetta, in piena lotta per la medaglia d'oro. Ha sprecato tutto con un errore nel secondo passaggio ad Avenale, senza cui sarebbe stato un uno-due per i piloti venuti da fuori. Già, perché i nostri erano già lontani. Ci ha provato all'inizio Andrea Crugnola, sceso nelle Marche con una Skoda Fabia per fare chilometri sullo sterrato. Pure il varesino ha frequentato i piani alti della classifica, da cui è poi scivolato dopo una foratura.

Ci ha provato troppo tardi invece Nicolò Marchioro: il veneto, che sulla terra resta una certezza, ha iniziato maluccio, con una scelta di assetto poco felice. Quando ha potuto far mettere i ferri sulla sua Fa-



Terra di conquista



bia ci ha messo una pezza e nella seconda parte di gara ha buttato lì una rimontata di quelle giuste, che gli è bastata per prendersi la seconda piazza ma che gli ha lasciato in bocca il gusto amaro del rimpianto. E poi, appena più dietro, ecco Andreucci. Che, per quanto ne dica chi vuol criticare sempre e comunque il garfagnino, ha disputato una gran gara. Su strade che non ha mai digerito, con una voce tutto nuova a fianco, una macchina che nes-

suno considera più, in mezzo a una pletera di scalmanati mai vista nel Terra e soprattutto senza più niente da dimostrare, il Campionissimo ha tenuto botta alla grande. Da medaglia, appunto. E c'è da giurarsi che in Sardegna, in condizioni diverse, darà di nuovo qualche bel dispiacere al resto della truppa. Da rivedere invece Scandola, che dopo aver vinto sei volte di fila a Cingoli, al debutto con la Hyundai R5 non s'è ritrovato. ●





PROTAGONISTI IN VISTA ALL'ADRIATICO

Sopra, Stephane Consani vola alla conquista della vittoria nel primo round del Tricolore Terra. Il francese ha messo alle sue spalle Marchioro e Andreucci, a fianco. La prima uscita di Scandola sulla Hyundai si è chiusa con un 4° posto. Nell'altra pagina, dall'alto Bottarelli e Pollara

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Consani-De La Haye in 1.01'18"4; 2. Marchioro-Marchetti a 11"8; 3. Andreucci-Briani (Peugeot 208) a 36"5; 4. Scandola-D'Amore (Hyundai I20 New Generation) a 43"1; 5. Ceccoli-Capolongo a 1'11"7; 6. Ricci-Ercolani (Hyundai I20) a 1'23"4; 7. Hoelbling-Grassi (Hyundai I20 New Generation) a 2'32"3; 8. Dalmazzini-Albertini (Ford Fiesta) a 2'46"9; 9. Versace-Caldart a 3'15"2; 10. Cobbe-Turco (Skoda Fabia) a 3'31"8 (gli altri su Skoda Fabia).

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Cagni-Palù (Renault Clio) in 1.19'06"2.

Classe oltre 2000: 1. Guerra-Ceci (Subaru Impreza Sti) in 1.06'35"0; 2. Perino-Savant (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1'27"8; 3. Codato-Dinale (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1'34"8; 4. Bardini-Bogoni (Subaru Impreza N12) a 3'35"6; 5. Bartolini-Spadoni (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 5'05"8; 6. Passarelli-Ferrigno (Subaru Impreza) a 10'43"7.

GRUPPO R

R1B: 1. Semeraro-Garavaglia (Suzuki Swift 16 Sport) in 1.25'23"6.

R2B: 1. Pollara-Castiglioni (Ford Fiesta R2) in 1.07'26"9; 2. Mazzocchi-Gallotti (Ford Fiesta R2) a 10"2; 3. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta R2) a 12"0; 4. Oldrati-Fenoli a 1'03"9; 5. Vita-

Bosi (Ford Fiesta) a 1'19"9; 6. Dallamano-D'Ambrosio a 3'55"9; 7. Battilani-Manfredi a 5'10"3; 8. Covi-Campesan a 5'49"7; 9. Pucella-Garomia (Ford Fiesta) a 9'50"0; 10. Gallu-Pirissinu (Peugeot 208 Vti) a 13'32"3; 11. Hemmerle Gollust-Angi a 18'43"2 (gli altri su Peugeot 208).

R4: 1. Maspoli-Menchini (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 1.06'38"4.
R5: 1. Consani-De La Haye in 1.01'18"4; 2. Marchioro-Marchetti a 11"8; 3. Andreucci-Briani (Peugeot 208) a 36"5; 4. Scandola-D'Amore (Hyundai I20 New Generation) a 43"1; 5. Ceccoli-Capolongo a 1'11"7; 6. Ricci-Ercolani (Hyundai I20) a 1'23"4; 7. Hoelbling-Grassi (Hyundai I20 New Generation) a 2'32"3; 8. Dalmazzini-Albertini (Ford Fiesta) a 2'46"9; 9. Versace-Caldart a 3'15"2; 10. Cobbe-Turco a 3'31"8; 11. Squarzialupi-Squarzialupi (Ford Fiesta R5) a 5'05"7; 12. Crugnola-Lucca (Skoda Fabia R5) a 8'45"5; 13. Canobbio-Tricoli (Skoda Fabia R5) a 11'20"9 (gli altri su Skoda Fabia).

Campionato Italiano Terra: 1. Consani 15 punti; 2. Marchioro 12; 3. Andreucci 10; 4. Scandola 8; 5. Ceccoli 6; 6. Ricci 5; 7. Hoelbling 4; 8. Dalmazzini 3; 9. Versace 2; 10. Cobbe 1.

Campionato Italiano Junior: 1. Pollara 30 punti; 2. Mazzocchi 20; 3. Vita 18; 4. Testa 16; 5. Bernardi 12; 6. Pucella 6.

Nello Junior passa ancora **Pollara**

IL SICILIANO APPROFITTA DELL'ERRORE DI BOTTARELLI E BISSA IL SUCCESSO DI SANREMO. ALLE SUE SPALLE CHIUDE MAZZOCCHI

Sale sulla pedana d'arrivo e conta fino a trenta. Tanti sono i punti che Marco Pollara ha già messo in saccoccia dopo i primi due atti del Tricolore Junior. Due vittorie, punteggio pieno e ruolo da padrone assoluto già cucito addosso. La sfida tra i sette under, tutti in gara con le Ford Fiesta R2 di Motorsport Italia, andata in scena tra gli sterrati attorno a Cingoli, è stata di quelle capaci di agitar non poco gli animi. Lotta dura e senza paura per gran parte della faccenda, tra Bottarelli e lo stesso Pollara, con il primo capace di presentarsi al via della penultima speciale con poco meno di 5" di vantaggio. Pochi per andare tranquillo, troppi per sprecare tutto con un errore. E invece Bottarelli ha sbagliato e si è ritrovato, per la seconda volta dopo Sanremo (dove a fermarlo fu un problema tecnico) con un pugno di mosche in mano. Ringrazia Pollara, comunque sempre lì, ad alitargli sul collo e ringrazia pure Andrea Mazzocchi, che con questo secondo posto raccoglie i punti che bastano per salire pure secondo in campionato. Medaglia di bronzo per Testa, a cui il terzo posto va stretto: il molisano sa bene che, se vorrà mettere le mani su quel titolo che già è stato suo in passato, non dovrà più sbagliare nulla. ●

C'è grande Sprint

NELLA GARA D'APERTURA DELLA SERIE LAMBORGHINI (POSTIGLIONE-MUL) E MERCEDES (AGOSTINI-ROVERA) SI DIVIDONO VITTORIE E PIAZZE D'ONORE

di **Dario Lucchese**

VALLELUNGA - La Lamborghini si conferma vincente anche nel Campionato Italiano Gran Turismo. Lo ha fatto nel British Gt, centrando la vittoria il lunedì di Pasqua nel round inaugurale di Oulton Park, con Sam de Haan e Jonny Cocker. Poi conquistando la doppietta nel Gt Open al Paul Ricard, con l'Emil Frey Racing. A Vallelunga è arrivata pertanto la quarta vittoria di questa stagione in una serie continentale, con Vito Postiglione e Jeroen Mul primi nella gara d'apertura del Tricolore Sprint. L'equipaggio della Imperiale Racing ha anche portato per la prima volta al successo nel campionato italiano la Huracán Gt3 in configurazione Evo che ha esordito quest'anno con i due primi posti di classe Gtd ottenuti nella 24 Ore di Daytona e alla 12 Ore di Sebring. Gran parte di merito va al pilota potentino, autore di un primo stint straordinario in cui ha passato in sequenza (avviandosi dalla seconda fila) sia la Mercedes di Alessio Rovera che la Audi del poleman Andrea Fontana, ben calcolando i rischi di una pista umida con gomme slick.

Volano anche le Mercedes del team Antonelli Motorsport. Cominciando dal secondo tempo ottenuto da Rovera al termine della prima sessione di qualifica; poi a sferrare la zampata giusta nel secondo turno è stato Agostini, autore della sua prima pole della carriera in Gt3. Agostini è stato perfetto al via di gara-2; ha spinto forte facendo anche segnare il giro più veloce, allungando il passo inizialmente sulla Ferrari di Antonio Fuoco (autore di un buono spunto al via, quando ha sopravanzato Mul) e mantenendo la posizione di testa fino al pit-stop. Solo allora è entrata davanti la Audi di Andrea Fontana, con la Mercedes di Rovera seconda e Postiglione terzo. Ma Rovera di forza è ritornato davanti a Fontana, che a due minuti e mezzo dalla fine è stato superato anche da Postiglione. Una vittoria e un secondo posto a testa, hanno fatto sì che a lasciare il tracciato laziale da leader siano stati appunto Agostini-Rovera e Mul-Postiglione a pari punti. Bene anche la Audi.

A mettere tutti dietro nel primo turno di qualifica che si è svolto con la pioggia è stato proprio Fontana, bella rivelazione di questo weekend, anche lui per la prima volta in pole. Il pilota bellunese non ha commesso errori e si è involato subito al comando. Ma la pioggia ed una serie di circostanze non hanno favorito né lui, né il suo compagno Pierre Kaffer

che alla fine hanno raccolto un miglior terzo piazzamento proprio in gara-2. Posizione che sabato erano riusciti a conquistare il rientrante Lorenzo Casè e Lorenzo Veglia, con la prima delle Ferrari, quella della Easy Racing, proprio davanti alla vettura gemella di Fuoco e Sean Hudspeth (Af Corse). E sempre in casa Audi c'è una novità assoluta: quella della partecipazione alla tappa del Blancpain Gt World Challenge Europe in programma a fine giugno, nuovamente con l'equipaggio formato da Fontana e Kaffer. Nella classe Gt Light esordio e doppio successo per Alberto Lippi, in coppia col più esperto Giorgio Sernagiotto sulla 488 Gt3 della Iron Lynx. In Gt4 due affermazioni anche per Simone Riccitelli e Sabino De Castro sull'esordiente Porsche Cayman della Ebimotors. ●



PADDOCK IN LUTTO PER LA TRAGICA SCOMPARSA DI ALESSANDRO

L'addio a Bonacini

La notizia della tragica scomparsa di Alessandro Bonacini, precipitato con un elicottero venerdì della scorsa settimana nei pressi di Mantova, ha suscitato grande sgomento anche nel paddock del Campionato Italiano Gran Turismo. Il pilota reggiano aveva fatto la sua ultima apparizione nella serie tricolore due anni fa, con il team Imperiale Racing, al volante di una Lamborghini Huracán Super Trofeo. E non poteva esserci miglior modo di ricordarlo, se non con la vittoria conquistata il giorno dopo dalla squadra di Mirandola con Postiglione e Mul. In

passato Bonacini aveva corso anche con la Ebimotors nella Carrera Cup Italia, vincendo nel 2011 il titolo della Michelin Cup. Con la Ferrari del team Kessel Racing tre anni fa si era invece laureato campione Pro-Am della Blancpain Gt Series Endurance, in equipaggio con Andrea Rizzoli e Michal Broniszewski. Con la Composit aveva corso nella Clio Cup Italia e nel Lamborghini Super Trofeo Europa. Quest'anno Bonacini, sempre con Kessel Racing, aveva avuto un miglior quinto posto nel Trofeo Pirelli a Valencia e in Bahrain. Trentasette anni, figlio adottivo del gentleman driver Piero Foglio, l'emiliano lascia la moglie e due figli piccoli.





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Postiglione-Mul (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) 31 giri in 52'26"784, alla media di 144,873 km/h (1° Gt3 Pro); 2. Agostini-Rovera (Mercedes-Amg Gt3) a 17"984; 3. Veglia-Casè (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 19"555; 4. Fuoco-Hudspeth (Ferrari 488 Gte) a 20"720 (1. Gt3 Am); 5. Comandini-Johansson (Bmw M6 Gt3) a 24"065; 6. Fontana-Kaffer (Audi R8 Lms) a 24"696; 7. Palma-A.Larini (Mercedes-Amg Gt3) a 34"021; 8. Baldan (Mercedes-Amg Gt3) a 34"021; 9. Lippi-Sernagiotto (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro (1° Gt Light); 10. Cuneo-Magnoni (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 11. Sauto-Pisani (Porsche 911) a 1 giro; 12. Paolino-Jirik (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1 giro; 13. S. Riccitelli-De Castro (Porsche Cayman Gt4) a 2 giri (1° Gt4); 14. Magnoni (Ginetta G55) a 2 giri; 15. Fascicolo-Guerra (Bmw M4 Gt4) a 2 giri; 16. Ghezzi-Camathias (Porsche Cayman 718 Gt4) a 2 giri; 17. A. Marchetti-Mantori (Ginetta G55) a 2 giri; 18. Michelotto (Sin R1) a 2 giri; 19. Piccioli-Costa (Porsche Cayman) a 2 giri; 20. Cerati-Chiesa (Porsche Cayman 718 Gt4) a 3 giri; 21. La Mazza-Nicolosi (Porsche 911) a 6 giri; 22. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 8 giri.

Giro più veloce: il 24° di Agostini in 1'32"687, alla media di 158,663 km/h.

Gara-2: 1. Agostini-Rovera (Mercedes-Amg Gt3) 31 giri in 52'43"367, alla media di 144,114 km/h (1° Gt3 Pro); 2. Postiglione-Mul (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 1"720; 3. Fontana-Kaffer (Audi R8 Lms) a 9"690; 4. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 14"620 (1. Gt3 Am); 5. Veglia-Casè (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 19"677; 6. Fuoco-Hudspeth (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 33"406; 7. Baldan (Mercedes-Amg Gt3) a 37"325; 8. Comandini-Johansson (Bmw M6 Gt3) a 39"068; 9. Palma-A. Larini (Mercedes-Amg Gt3) a 44"665; 10. Perolini-Gersekowski (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 1'42"955; 11. Lippi-Sernagiotto (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro (1° Gt Light); 12. Cuneo-Magnoni (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 13. Sauto-Pisani (Porsche 911) a 2 giri; 14. Paolino-Jirik (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 2 giri; 15. S. Riccitelli-De Castro (Porsche Cayman Gt4) a 3 giri (1° Gt4); 16. Fascicolo-Guerra (Bmw M4 Gt4) a 3 giri; 17. Piccioli-Costa (Porsche Cayman Gt4) a 3 giri; 18. Michelotto (Sin R1) a 3 giri; 19. Magnoni (Ginetta G55) a 3 giri; 20. La Mazza-Nicolosi (Porsche 911) a 4 giri; 21. A. Marchetti-Mantori (Ginetta G55) a 4 giri; 22. Cerati-Chiesa (Porsche Cayman 718 Gt4) a 4 giri.

Giro più veloce: il 3° di Agostini in 1'31"700, alla media di 160,370 km/h.

Il campionato: 1. Mul-Postiglione e Rovera-Agostini 35 punti; 3. Casè-Veglia 18; 4. Fontana-Kaffer 17; 5. Fuoco-Hudspeth 12.



In alto, Postiglione-Mul subito a segno in gara-1 nel primo round del Tricolore Gt Sprint. Sopra, l'arrivo vincente di Rovera in gara-2 sulla Mercedes divisa con Agostini. A destra Fuoco, giunto 4° nella prima sfida





Show di alta qualità

VALLELUNGA - Si cresce a piccoli passi, ma si cresce. Dai dieci piloti al via nella prima tappa di Le Castellet, la Formula Regional European Championship nel secondo appuntamento di Vallelunga ha contato quattordici monoposti schierate in griglia di partenza. Un numero certamente migliore e che lascia presagire un futuro ancora più interessante per i prossimi eventi. A dare ulteriore slancio alla serie, ci hanno pensato proprio loro, i piloti, che a Vallelunga hanno messo in scena uno spettacolo veramente eccellente per qualità. Le due gare (la terza è stata cancellata per maltempo nel tardo pomeriggio di domenica) sono state combattute dal primo all'ultimo metro. La prima corsa ha visto il successo di David Schumacher che ha contenuto Enzo Fittipaldi, costantemente all'attacco del tedesco.

La seconda frazione, è stata di dominio del team Prema, ma nuovamente Fittipaldi e il vincitore Frederik Vesti hanno dato spettacolo. Il danese di Langelund, su cinque corse disputate dalla serie conta già tre vittorie: due a Le Castellet, una a Vallelunga. E si ritrova a condurre la classifica generale con 103 punti, 5 in più di Fittipaldi. Vesti è un ragazzo bello lungo e robusto, l'esatto opposto del piccolo brasiliano, e non appartiene a nessuna Academy.

DAVID SCHUMACHER VINCE GARA-1, VESTI CONQUISTA GARA-2 E RESTA LEADER DELLA SERIE. FITTIPALDI SI PIAZZA DUE VOLTE SECONDO. CANCELLATA GARA-3 PER IL MALTEMPO

di Massimo Costa

È seguito dalla ex manager di Kevin Magnussen (è finita male, il pilota della Haas F1 e Dorte Riis Madsen sono finiti in causa nel 2015 e lei ha vinto), brava nel trovare sponsor e quant'altro. Settimo nella F4 tedesca 2017 e quarto nel 2018, sempre col team olandese Van Amersfoort, Vesti ha anche corso a Macao F3 lo scorso anno risultando 15esimo e nella prova finale del FIA F3 di Hockenheim. Non gli manca l'esperienza insomma, e lo si è visto sia a Le Castellet sia sul circuito laziale.

Solo quinto in gara-1, ma dopo un gran bel confronto con il nuovo arrivato Joey Mawson, nella seconda corsa con pista bagnata si è scatenato superando prima Isac Blomqvist (poleman), poi ha ingaggiato un duello sfrontato con Fittipaldi. Lo ha studiato, ci ha provato diverse volte a sorprenderlo, fino al bellissimo sorpasso con incrocio di traiettorie in uscita di curva. Un piccolo capolavoro che gli ha permesso di allungare e tagliare per primo il traguardo.

Fittipaldi comunque, non ha affatto demeritato nonostante i due secondi posti. Ha gestito bene la prima corsa mentre nella seconda si è reso protagonista di uno spettacolare sorpasso a Blomqvist, all'esterno del curvone. Non era felice però, Enzo, perdere il confronto col compagno di squadra



PAPA RALF SCHUMACHER AL SETTIMO CIELO!

A sinistra davanti a Fittipaldi e Siebert e complimentato da papà Ralf. David Schumacher vincitore della prima sfida a Vallelunga. Sopra a destra Vesti che si è imposto nella seconda corsa e ora guida il campionato con 103 punti davanti a Fittipaldi che ha colto due secondi posti. Sotto, Matteo Nannini



è sempre spiacevole così come non aver ancora ottenuto una vera vittoria: quella a Le Castellet è infatti arrivata a tavolino dopo la squalifica dell'altro compagno di squadra, Olli Caldwell.

Schumacher, dominatore di gara-1 dopo essere partito dalla pole (che in realtà era stata di Blomqvist, poi penalizzato), terzo nel campionato, è il 17enne figlio di Ralf, ex pilota di F1 e fratello di Michael. David è quindi il cugino di Mick, impegnato in F2. Lui è ancora qualche passo indietro, è solo al secondo anno di monoposto dopo un 2018 trascorso nella F4 tedesca senza troppi risultati (nono) e corre per il team messo in piedi da papà assieme all'ex Mercedes Gerhard Unger. Da qui l'acronimo US Racing, squadra che continua a competere anche in F4. ●



DA MAWSON A NANNINI

Nuovi arrivi interessanti

Chi sono i nuovi arrivati nella serie organizzata e promossa da Aci Sport e WSK Promotion? Il nome più altisonante è quello di Mawson, lo scorso anno in GP3 e nel 2017 nel FIA F3, nonché campione tedesco della F4 nel 2016. L'australiano quest'anno non aveva ancora trovato una sistemazione e la chiamata del team Van Amersfoort, che lo ha voluto per affiancarlo a Sophie Florsch, è stata provvidenziale. US Racing ha rispolverato l'argentino Marcos Siebert, già campione F4 italiana e poi in GP3 ed Euroformula, ma quest'anno sul divano. A Vallelunga si è finalmente visto il team francese Mas du Clos, il secondo a garantire la sua partecipazione nel corso dell'inverno, ma che aveva saltato Le Castellet per un infortunio occorso al pilota Alexandre Bardinon. Debutto per il team DF by Corbetta che ha impiegato Matteo Nannini.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Schumacher (US Racing) a 31'43"376; 2. Fittipaldi (Prema) a 0"614; 3. Siebert (US Racing) a 7"182; 4. Mawson (Van Amersfoort) a 9"924; 5. Vesti (Prema) a 10"441; 6. Guzman (DR by RP) a 10"777; 7. Fraga (DR by RP) a 17"240; 8. Caldwell (Prema) a 17"861; 9. Florsch (Van Amersfoort) a 17"998; 10. Blomqvist (KIC) a 27"571; 11. Lappalainen (KIC) a 31'427; 12. Bardinon (Mas du Clos) a 48"484; 13. Scolari (Scoreax) a 1'27"629.

Gara-2: 1. Vesti (Prema) 17 giri 32'34"374; 2. Fittipaldi (Prema) a 1"147; 3. Caldwell (Prema) a 1"465; 4. Mawson (Van Amersfoort) a 7"103; 5. Florsch (Van Amersfoort) a 12"347; 6. Blomqvist (KIC) a 13"449; 7. Schumacher (US Racing) a 13"722; 8. Fraga (DR by RP) a 17"156; 9. Guzman (DR by RP) a 20"450; 10. Lappalainen (KIC) a 33"851; 11. Bardinon (Mas du Clos) a 1'23"292.

Gara-3: cancellata.
Il campionato: 1. Vesti 103 punti; 2. Fittipaldi 97; 3. Schumacher 58; 4. Fraga 46; 5. Caldwell 43; 6. Guzman 36; 7. Florsch 28; 8. Blomqvist 27; 9. Mawson 24; 10. Siebert 15.



AVVIO LANCIA TO
A sinistra, Petecof sul podio e in questa immagine davanti a Lucas Roy Allecco e Joshua Durksen
In basso, da sinistra a destra Ferrari, Stanek (nella foto davanti a Rasmussen), Rosso e Laganella

Petecof inizia di slancio

VALLELUNGA - La F.4 tricolore è ripartita da Vallelunga con due nomi nuovi. Quelli di Joshua Durksen e Roman Stanek. Il primo, paraguaiano del Bwt Mücke Motorsport (classe 2003) in arrivo dai kart, si è trovata servita sul piatto d'argento la vittoria di gara-2, quando ha concluso terzo davanti al più esperto Ido Cohen per poi ritrovarsi vincitore dopo la penalizzazione inflitta allo stesso Stanek e Gianluca Petecof (colpevoli di avere superato in regime di safety car) che avevano occupato al traguardo le prime due posizioni. Stanek, pilota della Us Racing (15 anni appena compiuti, già inserito nel programma giovani della Sauber) da parte sua ha impressionato tutti al suo debutto, stabilendo nei due turni di prove ufficiali il secondo responso. Nella prima gara, sotto il diluvio, ha perso la seconda posizione iniziale scivolando quarto. Ma in gara-2, ancora con il bagnato, è stato autore di un vero capolavoro avviandosi dalla pole dietro alla safety car, perdendo la leadership a favore di Petecof e retrocedendo di alcune posizioni per poi iniziare una

**IL PORTACOLORI
FDA CONQUISTA
DUE VITTORIE. MA
BRILLANO ANCHE
DUE NOMI
NUOVI. QUELLI
DI DURKSEN
E STANEK
SUBITO OTTIMI
PROTAGONISTI**

di Dario Lucchese

splendida rimonta. Rimonta condita anche dal giro più veloce, che proprio all'ultima tornata lo ha portato a riagganciare il brasiliano portandosi al comando e rimanendoci fino all'arrivo. Un esordio migliore per Stanek non poteva esserci, se non fosse stato per la doccia fredda arrivata diversi minuti dopo la bandiera a scacchi. Insomma, sembra proprio che Petecof, abbia trovato pane per i suoi denti. Il pilota della Prema, riconfermato nella Ferrari Driver Academy e al suo secondo anno nella categoria, inizia comunque come favorito. Petecof aveva conquistato la sua prima vittoria in monoposto nell'ultimo appuntamento del Mugello della scorsa stagione, quello che ha incoronato campione il suo compagno di squadra Enzo Fittipaldi. Sul circuito romano, il pilota di San Paolo ha dimostrato una notevole maturità, non commettendo errori di sorta, proprio come aveva fatto appena una settimana prima ad Oschersleben, andando a segno nella gara inaugurale del campionato Adac. A Vallelunga, Petecof ha prima iniziato stabilendo il miglior tem-





po nella prima sessione di qualifica. Poi si è avviato bene in gara-1, resistendo nei primi e caotici giri agli attacchi di Stanek. Quindi è riuscito a mantenere perfettamente la calma dopo che una safety car iniziale, resasi necessaria per una serie di contatti nelle retrovie, ha neutralizzato la corsa fino a 11 minuti dallo scadere del tempo.

A rendere le cose più complicate è stata anche la pioggia, che è iniziata a cadere dopo alcuni giri. Ma alla ripartenza Petecof è rimasto sempre davanti. Ancora una tornata e poi di nuovo la safety car. Infine la bandiera rossa a pochi minuti dall'arrivo, per le condizioni della pista. Una vittoria "anomala", ma pur sempre un primo posto importante quello di Petecof, che ha concesso il bis nella terza gara, questa volta con un sorpasso di forza, all'ultimo giro, su Roy Alecco, che aveva dominato fino a quel momento. Bene al debutto nel campionato italiano il russo Mikhael Belov, terzo in qualifica e secondo in gara-1 con la vettura del team Bhaitech davanti al venezuelano Alessandro Famularo, anche lui pilota della Prema, e poi ancora terzo in gara-2. Con la squadra vicentina ha fatto inoltre un buon debutto l'estone Paul Aron, fratello del campione 2015 Ralf, subito autore di un ottimo quinto posto. ●



OTTO GLI ITALIANI AL VIA

Laganella sotto ai riflettori

Trentatré partenti (poco meno del numero massimo di ammessi dagli organizzatori del campionato), ma solo otto italiani al via. La serie "powered by Abarth" è poco tricolore. Anche se Prema e Bhaitech continuano ad occupare le posizioni di vertice. A imporsi nella prima e nell'ultima gara è stato il brasiliano Petecof, mentre nella seconda è stato il paraguaiano Durksen a mettere tutti dietro. Eppure qualche "pilotino nostrano" nel primo appuntamento di Vallelunga è riuscito a farsi largo. Di certo uno di questi è Umberto Laganella, nella prima sessione di qualifica proprio con il team Bhaitech il più veloce tra i ragazzi della pattuglia azzurra e autore di un ottimo nono responso. Forte anche di un intero anno di esperienza nella categoria, il pugliese ha concluso settimo la seconda gara. Bene sabato aveva fatto il suo compagno di squadra Nicola Marinangeli. Anche se il suo ottavo posto assoluto, sotto la pioggia, è stato "cancellato" dalla penalità subita per un sorpasso in regime di bandiere gialle. Il giovanissimo umbro, che compirà 16 anni proprio in questi giorni, la scorsa stagione aveva preso parte solamente alla tappa del Mugello. Ma la vera sorpresa sono i due esordienti del team Antonelli, Lorenzo Ferrari e Andrea Rosso, che hanno ottenuto un nono posto a testa e il terzo tra i Rookie, con il primo due volte nella "top 10".

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Petecof 11 giri in 23'00"318, alla media di 96,271 km/h; 2. Belov a 0'405; 3. A. Famularo a 0'966; 4. Stanek a 2'034 (1. Rookie); 5. P. Aron a 2'066; 6. Rasmussen a 3'929; 7. Edgar a 4'837; 8. Alatalo a 8'253; 9. Gnos a 8'695; 10. Salmenautio a 10'015; 11. Carrara a 10'560; 12. Vebster a 11'375; 13. Simonazzi a 12'259; 14. Ferrari a 14'644; 15. Marinangeli a 15'689; 16. Freymuth a 15'699; 17. Rosso a 16'488; 18. Al Oubaisi a 17'112; 19. Saucy a 17'174; 20. Hauger a 18'252; 21. Meyuhas a 18'783; 22. Laganella a 19'607; 23. Zanotti a 20'109; 24. Cipriani a 23'121; 25. Ugran a 23'837; 26. Pesce a 25'190; 27. Krutten a 36'571. **Giro più veloce:** il 6° di Cipriani in 1'47"389, alla media di 136,941 km/h.

Gara-2: 1. Durksen 15 giri in 32'15"913, alla media di 113,946 km/h; 2. Cohen a 0'301; 3. Belov a 1'908; 4. Stanek a 7'620; 5. Petecof a 8'749; 6. Alatalo a 13'402; 7. Laganella a 13'761; 8. Krutten a 17'434; 9. Ferrari a 25'672; 10. Hauger a 27'180; 11. Vebster a 27'609; 12. P. Aron a 28'652; 13. Marinangeli a 28'856; 14. Rasmussen a 29'869; 15. Carrara a 32'939; 16. Roy Alecco a 33'213; 17. Freymuth a 42'194; 18. Ugran a 42'701; 19. Edgar a 42'831; 20. Salmenautio a 42'887; 21. Meyuhas a 43'201; 22. Gnos a 51'858; 23. Cipriani a 53'847; 24. Toth a 57'636; 25. F. Venditti (Scuderia Df Corse by Corbetta Competizioni) a 58'302; 26. Pesce a 1'09"997; 27. Al Oubaisi a 1'11"061.

Giro più veloce: il 15° di Stanek in 1'43"756, alla media di 141,736 km/h.

Gara-3: 1. Petecof 14 giri in 33'23"114, alla media di 102,781 km/h; 2. Roy Alecco a 0'605; 3. Durksen a 0'954; 4. Berets a 4'238; 5. Saucy a 4'616; 6. Stanek a 5'083; 7. Rasmussen a 5'517; 8. Carrara a 6'097; 9. Rosso a 6'419; 10. Ferrari a 6'714; 11. Hauger a 7'046; 12. Cohen a 7'666; 13. Vebster a 8'108; 14. Laganella a 8'239; 15. Simonazzi a 8'754; 16. Gnos a 9'489; 17. Freymuth a 10'049; 18. Ugran a 10'975; 19. Pesce a 11'497; 20. Cipriani a 11'712; 21. A. Famularo a 12'622; 22. Belov a 13'150; 23. Al Oubaisi a 14'615; 24. Meyuhas a 14'800; 25. Zanotti a 15'338; 26. Toth a 17'390; 27. F. Venditti (Scuderia Df Corse by Corbetta Competizioni) a 18'199; 28. Marinangeli a 18'834; 29. Samenautio a 2 giri; 30. Krutten a 4 giri.

Giro più veloce: il 14° di Petecof in 1'45"446, alla media di 139,464 km/h.

Campionato: 1. Petecof 60 punti; 2. Durksen 40; 3. Belov 33; 4. Stanek 32; 5. Cohen, Roy 18; 7. Famularo 15; 8. Rasmussen 14; 9. Berets, Alatalo 12.



Sfida apertissima

MOLINARO E TURATELLO SI DIVIDONO LE VITTORIE IN UNA SERIE DOMINATA DALL'EQUILIBRIO E CON UN NUOVO LEADER: RICCARDIO PONZIO

di **Dario Lucchese**

VALLELUNGA - Quattro differenti vincitori nei primi due doppi appuntamenti ed un nuovo leader assoluto. Un verdetto che la dice lunga sull'equilibrio del Campionato Italiano Sport Prototipi. Nel primo round di Monza era toccato a Claudio Giudice e Davide Uboldi dividersi la posta in gioco. A Vallelunga il successo è andato invece a Danny Molinaro e Francesco Turatello, con quest'ultimo primo al termine di una gara-2 interrotta in anticipo e falsata dalle condizioni meteo e dalla safety car. Una vittoria tutt'altro che scontata invece quella ottenuta sabato da Molinaro, anche se nelle prove il cosentino aveva già fatto vedere di avere il giusto potenziale firmando pure la pole. Poi non tutto è stato così semplice. Dapprima per lo spunto micidiale di Simon Hulthen, che al "pronti via" dalla prima fila si è portato al comando per poi retrocedere di alcune posizioni. In seguito è stato Lorenzo Pegoraro a sfilare primo, con l'americano Jesse Menczer a completare un terzetto di testa estremamente compatto.

Alle loro spalle si sono dati battaglia Mirko Zanardini e Riccardo Ponzio. Pegoraro è rimasto in testa anche quando è intervenuta la safety car per l'uscita di pista della vettura di Andrea Baiguera. Alla ripartenza, tra coloro che si sono messi in evidenza c'è stato anche Giudice, protagonista però di un contatto con Uboldi (il comasco ha vissuto una qualifica difficile, in cui non è riuscito a trovare con la pista umida il giusto compromesso di setup). Con i primi sette racchiusi in soli cinque secondi, il vero momento chiave si è vissuto a due giri dal traguardo. Ovvero quando Molinaro è riuscito ad avere la meglio ai Cimini, guidando poi il plotone sino all'arrivo. Menczer ha concluso poi terzo, seguito ad appena sei secondi da Ponzio, Gagliardini, Francesco Turatello e Zanardini. Caotica a dir poco la seconda gara, con i primi due giri percorsi in regime di safety car a causa della pista umida.

Al "verde" Turatello, che per la parziale inversione della griglia si trovava a partire dalla pole, ha subito reagito agli attacchi di Gagliardini, impegnato a sua volta a tenere dietro Ponzio. Un solo giro e poi ancora una neutralizzazione per la pioggia che ha iniziato ad intensificarsi. Chi ha perso nel frattempo delle posizioni è stato Menczer, mentre lo stesso



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Molinaro 15 giri in 27'04"104, alla media di 135,822 km/h; 2. Pegoraro a 1'476; 3. Menczer a 2'126; 4. Ponzio a 3'215; 5. Gagliardini a 4'739; 6. Turatello a 5'053; 7. Zanardini a 6'339; 8. Attianese a 10'136; 9. Castellano a 11'107; 10. Giudice a 12'683; 11. Hulthen a 18'366; 12. Castillo a 20'328; 13. Gugkaev a 21'227; 14. Romagnoli a 21'846; 15. Perlini a 29'924; 16. Mastroberardino a 30'781. (Tutti su Wolf GB08 Thunder Aprilia RSV4).

Giro più veloce: il 14° di Molinaro in 1'33"846, alla media di 156,703 km/h.

Gara-2: 1. Turatello 8 giri in 21'56"831, alla media di 89,341 km/h; 2. Gagliardini a 1'130; 3. Ponzio a 1'769; 4. Molinaro a 2'369; 5. Menczer a 3'301; 6. Zanardini a 4'363; 7. Giudice a 5'181; 8. Pegoraro a 5'780; 9. Hulthen a 6'457; 10. Castillo a 9'054; 11. Perlini a 9'631; 12. Baiguera a 10'763; 13. Romagnoli a 11'861; 14. Gugkaev a 12'008; 15. Mastroberardino a 14'747; 16. Castellano a 15'323; 17. Attianese a 18'117. (Tutti su Wolf GB08 Thunder Aprilia RSV4).

Giro più veloce: il 4° di Romagnoli in 2'06"271, alla media di 116,463 km/h.

Il campionato dopo 4 gare: 1. Ponzio 43 punti; 2. Molinaro 42; 3. Turatello 29; 4. Giudice 27; 5. Menczer 26; 6. G. Pollini 25; 7. Gagliardini 22; 8. Uboldi 20; 9. Pegoraro 18; 10. Zanardini 17.



Molinaro è risalito davanti a lui andando ad occupare il quarto posto. Poi la bandiera rossa ha fermato tutto. Impossibile proseguire, per la direzione gara, a causa delle condizioni della pista. Una decisione che di certo ha contribuito a rimescolare le carte in un campionato che dopo due dei sei round in calendario non ha ancora trovato il suo protagonista. In testa alla classifica assoluta si è portato Ponzio, grazie ad un quarto ed un terzo posto. Il pescarese della SG Motors adesso precede di un solo punto Molinaro, che ha perso così il primato. Da segnalare l'assenza di Giacomo Pollini, che in Brianza era stato uno dei protagonisti. ●



UNA SERIE CON TANTI PROTAGONISTI

Danny Molinaro ha conquistato la prima vittoria stagionale nel Tricolore Prototipi facendo saltare il banco in gara-1. Dove alle sue spalle è giunto Pegoraro, sotto. In basso, Turatello che ha conquistato il successo nella seconda sfida imponendosi, in una corsa caratterizzata dalla pioggia, davanti a Gagliardini, in basso a sinistra



DOPO DUE ANNI DI ASSENZA

Molinaro chi si rivede!

Dopo due stagioni di assenza dal Campionato Italiano Sport Prototipi, Danny Molinaro vi ha fatto quest'anno il suo rientro, debuttando sulla Wolf GB08 Thunder. Nel primo appuntamento di Monza, il 21enne cosentino si è fatto subito notare centrando un terzo posto (anche se in gara-1 era volato fuori nel corso del giro di allineamento). A Vallelunga però la musica è cambiata ed il pilota della Dm Competizioni ha dato immediatamente la paga a tutti. Prima ottenendo la pole con un tempo di oltre due decimi inferiore a quello dello svedese Simon Hulthen; poi conquistando il sabato una vittoria meritata, dopo avere lottato con il più esperto Lorenzo Pegoraro, facendo anche segnare il giro più veloce. Alternandosi tra la pista e le salite, a dispetto della sua età Molinaro ricorda un po' i piloti del Tricolore di una volta, quando la serie aveva un calendario che abbracciava le due specialità. Una cosa è certa: questo potrebbe essere il suo anno. Anche se, ironia della sorte, proprio a Vallelunga ha perso la prima posizione in campionato a favore di Ponzio. Il terzo round di Misano potrebbe essere quello più "veritiero", visto che a condizionare i primi due appuntamenti della stagione è stata sempre e comunque la pioggia.



Audi fa uno-due

NELLA SFIDA ENDURANCE VITTORIA DI DIONISIO-BARRI DAVANTI A PELATTI-VOLPATO IN UN ROUND ALQUANTO COMBATTUTO

di [Fiammetta La Guidara](#)

VALLELUNGA - Il 2° round del Tricolore TCR DSG Endurance è andato in scena sul circuito romano di Vallelunga, con la presenza di alcuni protagonisti d'eccezione: il pilota-conduttore televisivo della F.1 su Sky Davide Valsecchi, l'inviato di Striscia la Notizia Jimmy Ghione e il pilota del TCR Italy Enrico Bettera. Il weekend è stato condizionato da temporali che hanno creato molti dubbi nella scelta degli pneumatici nella qualifying race e nella gara di due ore della domenica.

Al di là delle questioni tecniche, il weekend ha confermato quanto il ruolo della squadra sia fondamentale nelle gare di durata. Due degli equipaggi favoriti, infatti, hanno concluso fuori dalla top ten per errori delle rispettive compagini. Stiamo parlando niente meno che dei vincitori della gara di Monza, Giovanni e Alessandro Altoè e di Davide Valsecchi. Gli Altoè nella seconda sosta obbligatoria si sono trattenuti più a lungo del dovuto in corsia box, precipitando nelle zone basse della classifica, per poi concludere undicesimi al traguardo al volante della loro Cupra che avevano portato in trionfo nel primo round.

Un errore diverso, ma altrettanto pesante, per l'equipaggio di Davide Valsecchi e del gentleman driver Alessandro Berton: nel cambiare gli pneumatici sulla griglia di partenza, i meccanici si sono attardati di qualche secondo oltre i cinque minuti prima dello start e questa infrazione è stata penalizzata con uno stop and go che il buon Valsecchi ha diligentemente scontato e che si è tradotta nella perdita di diverse posizioni.

A questo passaggio è seguita subito una seconda sosta veloce per mettere le gomme slick quando la pista si è asciugata. Con i due successivi pit-stop obbligatori da 5 minuti il conduttore di Sky si è ritrovato al traguardo in tredicesima posizione benché abbia guidato quasi sempre lui: il suo compagno di squadra, Berton, infatti, ha disputato solo un breve stint, sentendosi addosso la forte responsabilità di



condividere la sua Golf con un pilota veloce come Valsecchi.

La Qualifying Race

Adrenalina a fiumi fin dalla gara sprint di qualifica, dove Valsecchi è partito in pole sulla pista umida e ha mantenuto il comando per un paio di tornate. Poi il giovane siciliano Simone Patrinicola ha sfruttato gli pneumatici posteriori rain, passando al comando. Poco dopo la Golf di Massimiliano e Nicolò Pezzuto è finita in testacoda determinando l'ingresso della safety car che ha congelato le posizioni fino alla bandiera a scacchi, con Valsecchi secondo alle spalle di Patrinicola e con Giovanni Altoè su Cupra al terzo posto davanti a Giuseppe Montalbano.



Nella sfida endurance Dionisio e Barri (Audi) si sono aggiudicati una gara non facile, con quasi tutti gli equipaggi al via con gomme slick all'anteriore e rain al posteriore, o addirittura con solo rain, per poi rientrare pochi minuti dopo a cambiarle quando la pista si è velocemente asciugata con la complicità di un forte vento. Con questa vittoria Barri e Dionisio balzano in vetta della classifica generale a pari punti con Barberini-Fedeli.

Nelle due ore si sono alternati al comando diversi equipaggi: Simone Patrinicola, coequipier di Raffaele Gurrieri, ha sfruttato bene la pole e ha percorso i primi passaggi in testa, per poi cedere a Giovanni Altoè, bravo a sorpassare anche Valsecchi che lo precedeva al via. Poi a guidare la



Un bel colpo d'occhio con i tanti protagonisti della serie che a Vallelunga ha mandato in scena il secondo round con vittoria di Dionisio-Barri, in basso a sinistra, davanti a Pelatti-Volpato, sotto a sinistra e Barberini-Fedeli, sotto al centro. Valsecchi e Ghione sono stati le guest stars

AL TRAGUARDO

Vallelunga (Rm)
4-5 maggio 2019

Gara-1: 1. Dionisio-Barri (Audi Rs3 Lms) 61 giri in 2.00'01"378 alla media di 124,568km/h;
2. Pelatti-Volpato (Audi Sport C Audi Rs3 Lms) a 15"302;
3. Barberini-Fedeli (Cupra Racing Cupra Tcr) a 24"848;
4. Imberti (Vw Golf Gti) a 28"552;
5. Gurrieri-Patrinicola (Vw Motorspor Vw Golf Gti) a 46"533;
6. Nicoli-Cenedese (Vw Golf Gti) a 1'33"299;
7. Montalbano-Palanti (Audi Rs3 Lms) a 1'36"846;
8. Pezzuto M.-Pezzuto N. (Vw Golf Gti) a 1'41"590;
9. Bettera-Gabbiani (Vw Golf Gti) a 3'07"064;
10. Sciaquato G.-Sciaquato N. (Cupra Tcr) a 1 giro; 11. Altoè G.-Altoè A. (Cupra Racing Cupra Tcr) a 1 giro; 12. Masserini-Vullo (Cupra Tcr) a 1 giro; 13. Berton-Valsecchi (Vw Golf Gti) a 1 giro; 14. Biraghi-Costamagna (Cupra Tcr) a 2 giri; 15. Verrocchio-Ruberti (Cupra Tcr) a 2 giri; 16. Cassarà-Tapparo (Vw Golf Gti) a 2 giri; 17. Guida (Audi Rs3 Lms) a 4 giri; 18. Costamagna-Ghione-Fontanel-la (Audi Rs3 Lms) a 5 giri; 19. Mabellini-Gnutti (Vw Golf Gti) a 9 giri.

Giro più veloce: il 47° di Barri in 1'42"107 alla media di 144,025 km/h.



PARLANO VALSECCHI E GHIONE

Serie adrenalinica

«Non avevo mai provato la Golf GTI del TCR DSG, ma non è stato un handicap, mi sono trovato subito bene e la pole position delle prove cronometrate lo dimostra, così come l'ottimo lavoro svolto insieme a Elite Motorsport - ha detto Davide Valsecchi - Le sensazioni sono state positive fin dalle prove libere e anche in gara mi sono divertito molto. Andavamo forte e la vettura era un gioiello. Divertentissima e adrenalinica la gara di qualifica! Peccato per lo stop&go, siamo stati anche un po' sfortunati in condizioni variabili».

«Di giornate come questa ce ne vorrebbero 365 giorni l'anno. Il clima che si vive nelle gare organizzate da Tarcisio Bernasconi va al di là della competizione - spiega Jimmy Ghione riferendosi al team owner della Scuderia del Girasole che si occupa degli aspetti organizzativi del campionato - Tarcisio mi ha svezza-to, facendomi correre con i Maggiolini, è un uomo straordinario, un uomo 'di pista', e nell'hospitality è riuscito a creare grande sinergia e amicizia fra i piloti. È un segreto importante che dovrebbero adottare tutti».

compagine è stato Michele Imberti, da solo al volante della Golf del team Elite Motorsport. Verso la fine della prima metà gara Davide Valsecchi ha infilato una decina di passaggi al comando, per poi tornare in testa dopo l'avvicinarsi di Volpato, Barri e Imberti. Rientrato per l'ultimo pit-stop Valsecchi ha lasciato la testa della gara a Sandro Pelatti su Audi: il toscano, febbricitante per una forte influenza, ha dato vita a tre giri al cardiopalma nel tentativo di difendere la leadership da Barri, che però in un passaggio al 'Curvone' ha tenuto giù l'acceleratore come se non ci fosse un domani e si è portato davanti. Forte della sua esperienza nel GT, Barri ha guadagnato metri preziosi consolidando il vantaggio fino alla bandiera a scacchi. Alle sue

spalle l'equipaggio di Sandro Pelatti e Gabriele Volpato e quello di Carlotta Fedeli e Cosimo Barberini, con quest'ultimo penalizzato da una foratura nelle prime fasi di gara, per il contatto con un cordolo. Imberti ha chiuso ai piedi del podio davanti a Patrinicola-Gurrieri, con Nicoli-Cenedese al sesto posto sulla Golf. Da segnalare la presenza spot di Enrico Bettera, autore del secondo tempo in qualifica, ma vittima di un contatto allo start della qualifying race e nono al traguardo sulla Golf di Pit Lane Competizioni in equipaggio con Gian Maria Gabbiani.

Il prossimo round del campionato sarà nel contesto della tappa italiana del DTM, nel weekend del 7-9 giugno, sul circuito di Misano, e si svolgerà in notturna. ●



Partenza movimentata

FULVIO FERRI E GIANLUCA CARBONI SI DIVIDONO LE VITTORIE NEL PRIMO ROUND DEL CAMPIONATO ITALIANO ENERGIE ALTERNATIVE

VALLELUNGA - Pilota con una certa esperienza in vari monomarca, il campione in carica Fulvio Ferri ha inaugurato con la pole e la vittoria ottenuta nella prima delle due gare del weekend la stagione 2019 del Campionato Italiano Energie Alternative ACISport - smart EQ fortwo e-cup, in cui si è diviso i successi con Gianluca Carboni. A Vallelunga, sulla sua pista di casa, il pilota laziale del team Mefina ha iniziato con il piede giusto. Ma lo spettacolo non è mancato, con il gruppo dei primi sempre estremamente compatto. Una sorta di antipasto di quest'annata che si preannuncia estremamente incerta sotto l'aspetto dei protagonisti.

Tra i nuovi arrivi c'è appunto quello di Carboni, che ha subito conquistato un secondo posto con la vettura schierata dal team Rossi, chiudendo a 255 millesimi da Ferri; proprio come era successo nella qualifica condizionata dalla pioggia, quando si era posizionato a 61 millesimi dal suo avversario. Poi c'è Giuseppe De Pasquale, scattato sempre in gara-1 dalla seconda fila e terzo con la RStar, seguito a ruota da Vittorio Ghirelli e Riccardo Azzoli, tutti raccol-

ti in appena cinque secondi. Silvia Sellani con una delle vettura di Mercedes-Benz Roma, si è imposta davanti ad Alessandra Torresani (Team Bonera Group) nella classifica Lady di gara-1. In gara 2, Carboni come si diceva è andato a segno, ma non prima di essersi reso protagonista di una straordinaria rimonta dalla quarta fila in cui era stato relegato per l'inversione dei primi otto del precedente ordine d'arrivo. Il viterbese ha avuto un passo eccezionale, controllando sul finire negli specchietti un ottimo Ghirelli.

Ancora un terzo piazzamento per De Pasquale. Peccato invece per Azzoli, inizial-

**UN AVVIO
COL PASSO GIUSTO**
Il campione in carica Fulvio Ferri, a destra all'arrivo vincente in gara-1, e Gianluca Carboni hanno subito iniziato la stagione col passo giusto



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ferri 12 giri in 16'01"557, alla media di 78,442 km/h; 2. Carboni a 0"255; 3. G. De Pasquale a 4"896; 4. V. Ghirelli a 5"330; 5. Azzoli a 5"907; 6. Chiarini a 8"290; 7. Longo a 11"569; 8. Rodio a 18"508; 9. Spoldi a 18"766; 10. Coldani a 20"629; 11. S. Sellani a 26"247; 12. Mamone a 27"241; 13. Cannavò a 32"391; 14. Tarasca a 32"487; 15. Pigionanti a 33"263; 16. Torresani a 35"310; 17. Capra a 1 giro; 18. Gallina a 1 giro.

Giro più veloce: il 9° di Capra in 1'07"320, alla media di 93,368 km/h.

Gara-2: 1. Carboni 14 giri in 15'45"834, alla media di 86,392 km/h; 2. V. Ghirelli a 1"472; 3. G. De Pasquale a 3"067; 4. Ferri a 3"478; 5. Azzoli a 5"335; 6. Chiarini a 8"127; 7. Panzavolta a 16"923; 8. L. Longo a 20"185; 9. Spoldi a 20"599; 10. Cannavò a 24"111; 11. Capra a 29"527; 12. Pigionanti a 50"227; 13. Rodio a 52"461; 14. Tarasca a 1'02"156; 15. Mamone a 1'09"887; 16. R. Longo a 1'14"206; 17. Gallina a 1'16"495; 18. S. Sellani a 1 giro; 19. Torresani a 1 giro.

Giro più veloce: l'8° di Ferri in 1'10"607 alla media di 89,211 km/h.

mente in testa prima di commettere un errore con cui ha rovinato tutto scivolando quarto. Ferri, scattato in questa circostanza ottavo, nei primi giri è finito in testacoda ed è precipitato in fondo al gruppo. Al quel punto ha iniziato a sua volta una rimonta e progressivamente è riuscito a risalire quarto, facendo anche segnare il giro più veloce. Tra le "lady" la Sellani si è invece riconfermata davanti a Torresani. Una curiosità riguarda quella dello Smart Fan Boost: tre punti extra che sono subito andati ad Alfonso Chiarini del Team Barbuscia, super votato degli appassionati e sesto al traguardo nella prima gara, in occasione del suo debutto elettrico davanti a Lorenzo Longo.

In gara piloti di ottimo livello

La nuova vettura Evo, più "corsaiola" rispetto al modello precedente (vedi l'introduzione di varie parti in carbonio ed un alleggerimento generale), oltre al fatto che quest'anno il campionato si disputa esclusivamente in pista, hanno fatto da richiamo a piloti di un certo livello. Scorrendo l'elenco iscritti del primo appuntamento della smart EQ fortwo e-cup, è facile soffermarsi su alcuni nomi di peso. Tra questi Michele Spoldi, che vanta anche un sesto posto nel Gran Prix di Macao '99 con l'Rc Benetton Junior Team. Ma anche l'altro ex formulista Vittorio Ghirelli, sei anni fa campione Auto Gp, e alcuni specialisti delle categorie Gt come Gianluca Carboni.

Dario Lucchese

Dovesicorre

VELOCITÀ

11-12 maggio

F1

a Montmeló

www.autosprint.it

F2

a Montmeló

www.fiaformula2.com

F3

a Montmeló

www.fiaformula3.com

INDYCAR

a Indianapolis road course

www.indycar.com

INDY LIGHTS

a Indianapolis road course

www.indylights.com

FORMULA E

a Montecarlo

www.fiaformulae.com

RENAULT EURO CUP F3

a Silverstone

BLANCPAIN ENDURANCE

a Silverstone

www.blancpain-gt-series.com

ELMS

a Monza

www.europeanlemansseries.com

WTCR

al Slovakia Ring

www.fiawtc.com/it

LOTUS CUP

Franciacorta

www.lotuscup.it

PERONI RACING

Franciacorta

www.gruppoperonirace.it

NASCAR

a Kansas City

www.nascar.com

BLANCPAIN GT ASIA

a Buriram

www.gt-world-challenge-asia.com

F3 ASIA

a Buriram

www.f3asia.com

PRO MAZDA

a Indianapolis road course

RALLY

9-12 maggio

MONDIALE RALLY

Cile

www.copecrallychile.com

ITALIANO RALLY

Targa Florio

www.targa-florio.it

IRC - NAZIONALE

33° Rally Piancavallo

www.kniferacing.it/rally-piancavallo

RALLY DAY

2° Rally Castelli Piacentini

www.rallycastellipiacentini.it

NAZIONALE

46° Rally Team 971

www.rtmotorevent.it/rally-team-971

SALITE

11-12 maggio

CEM

Rampa da Falperra



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... Maurizio Rizzo, pluricampione della Snp, ha centrato l'ennesimo successo in carriera, questa volta al volante della rossa Snp Formula, in occasione del 6° Round della Snp 2018/2019. Il "Cavallo Pazzo" del circus della Selezione Nazionale Piloti, ha disputato una gara impeccabile a suon di giri veloci e totalmente priva di errori, che gli ha permesso di raggiungere, appunto, la vittoria in Gara 1. Bravissimo. Con questa performance, salgono, e di tanto, le sue quotazioni per la stagione in corso. Chi vorrà il "Titolo", dovrà vedersela, ancora una volta, con lui. Vuoi saperne di più sulla E-Selezione? Contatta la segreteria scrivendo a: selezionenazionale@alice.it. La Selezione Nazionale Piloti, può essere seguita su facebook/selectionnazionalepiloti, o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

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

Accertamenti
Diffusione Stampa





fotografie DONNINI

PIRRO PRESIDENTE DEL CLUB EX PILOTI F.1

Emanuele Pirro è stato eletto nei giorni scorsi nuovo presidente del F.1 Grand Prix Drivers Club, ruolo a lui perfettamente consono per stile, cultura, entusiasmo e passione. Eccolo, a sinistra, insieme a Gian Carlo Minardi, a Roberto Marazzi e, all'estrema sinistra, al segretario generale del sodalizio Theo K. Huschek. A destra, tra gli intervenuti all'incontro imolese, Daniele Audetto, Mauro Forghieri e Franco Antoniazzi. Al centro, Steve McQueen a Le Mans, nel film spesso citato nelle pagine a seguire. A destra, Patrick Tambay, anche lui presente a Imola e, in basso, la scena dell'incidente nella sezione del porto di Montecarlo girata nel 1966 per il film "Grand Prix", del regista John Frankenheimer

Leggende per i nostri occhi

di **Mario Donnini**

C'è al mondo un sodalizio, diciamo pure uno tra i club più ambiti ed esclusivi, che rappresenta la materializzazione sentimentale del concetto stesso di Cuore da Corsa. Il F.1 Grand Prix Drivers Club è stato fondato nel 1962 col nome di Club International des Anciens Pilotes de F.1 da nove ex piloti di F.1 capitanati da Louis Chiron, Juan Manuel Fangio e "Toulo" De Graffenried, a dodici anni dall'inizio vero e proprio della serie iridata. Da allora tante cose sono cambiate, ma lo spirito rimane lo stesso.

Il primo statuto risale appunto al 1962, revisionato nel 2000 e risistemato e adattato a esigen-

**A IMOLA UN CAST
DA KOLOSSAL
SI RACCONTA
AD AS. ECCO LO
SHOW DI GANLEY,
FORGHIERI
HERRMANN,
ATTWOOD, DALY,
PILETTE
E NON SOLO...**

ze nel 2014 a Riccione, con la supervisione di Mario Theissen, già timoniere della Bmw in F.1 e membro onorario. Ed è nella riunione della scorsa settimana che è stato eletto presidente a pieno merito il nostro Emanuele Pirro, ideale quanto a stile, cultura e passione racing, mentre Theo K. Huschek - marito della compianta Maria Teresa de Filippis - resta l'apprezzato segretario generale.

In altre parole e prendendola alla larga, i piloti che hanno avuto merito e ventura di aver corso nella massima formula sono automaticamente possibili leggendari soci di riferimento del Club, che vanta circa cento aderenti effettivi. Entrare incidentalmente a far parte di una riunione a cielo aperto del sodalizio è, per dirla tutta, privilegio rarissi-

A IMOLA NELLA DOMENICA DEI MINARDI DAYS ABBIAMO AVUTO IL PRIVILEGIO ESCLUSIVO DI POTER ANIMARE UN INCONTRO PUBBLICO DEL F.1 GRAND PRIX DRIVERS CLUB. GRAZIE AL PRESIDENTE NEO-ELETTO EMANUELE PIRRO. ECCO IL RACCONTO DI UN VERO E PROPRIO FIUME DI ANEDDOTI EPICI E STORIE RIVELATE PER L'OCCASIONE DA LEGGENDE VIVENTI DELLE CORSE DEGLI ANNI RUGGENTI



mo e esclusivo. Che, per una volta nella vita, causa magia degli eventi e una bella botta di fortuna, possiamo e potrete godere in esclusiva, tra le righe di queste pagine. Come e perché? Semplice. Causa la presenza massiccia del F.1 GPDC ai Minardi Days di Imola, con Emanuele Pirro in veste d'animatore entusiasta del club stesso.

Così la rubrica Cuore da Corsa e relativo estensore

improvvisamente si ritrovano a Imola nel bel mezzo dell'incontro pubblico dei membri intervenuti del Club, ossia Hans Herrmann, Richard Attwood, David Piper, Derek Daly, Teddy Pilette, Patrick Tambay, Jo Vonlanthen e il presidente uscente Howden Ganley, insieme a timonieri quali Mauro Forghieri della Ferrari e Mario Theissen ex BMW, con Emanuele Pirro che mi chiede: «Ehi, avresti voglia di condurre il dibattito? Puoi chiedere a ciascuno quello che vuoi o ciò che da

una vita sogni di sapere. Noi staremo ad ascoltarti. Dai, magari esce fuori qualcosa di buono».

Cioè, sogno o son desto? Un pizzicotto e, no, caspita, è tutto vero. Ho a mia disposizione tanti campioni e, per dirla alla Woody Allen, posso domandargli tutto ciò che avrei voluto sapere ma non ho mai osato chiedergli.

IL GPDC RAPPRESENTA LA STORIA VIVENTE DELLA F.1 E SONO ORGOGLIOSO DI FARNE PARTE

EMANUELE PIRRO



LAT



Tipo un pubblico ministero con la facoltà di chiamare a testimoniare sotto giuramento gente che non si può sottrarre al dovere - e penso, in questo caso al piacere -, di raccontare una piccola parte della sua vita di pilota e simbolo grande o meno grande degli anni ruggenti dell'automobilismo da corsa.

- Cominciamo da Derek Daly. Irlandese, classe 1953, in F.1 dal 1978 al 1982, 49 Gp disputati con

Hesketh, Ensign, Tyrrell, March, Theodore e Williams e due quarti posti come migliori risultati. Derek, la cosa più stuzzicante che mi viene da chiederti è il tuo Gp più fantastico e incredibile - anche se non iridato -, ossia il tuo debutto F.1. All'Internatio-





SUTTON-IMAGES.COM

nal Trophy di Silverstone 1978, quando a 25 anni d'età, al volante della moribonda Hesketh 308E, sotto la pioggia battente, sei protagonista di uno degli esordi più incredibili e strappacuore. Ti va di raccontarlo?

«Sentirmi chiedere questo, mi fa immensamente felice, perché vuol dire che qualcuno non l'ha dimenticato. E comunque, sì, è una storia fantastica e incredibile. Dunque, vengo convocato in extremis e mi ritrovo al volante della Hesketh in una gara non iridata, nella quale sono al via tutti i più grandi piloti degli Anni '70. Manca solo la Ferrari - Mario porta per la prima volta in gara l'immortale e leggiadra Lotus 79, Lauda su Brabham, Hunt su McLaren, Fittipaldi su Copersucar, Depailler su Tyrrell e così via. Insomma, un parterre da mito. Io son lì bello timido, giovanissimo e senza alcuna esperienza di F.1. Di fatto sono un ragazzo irlandese a tutti gli effetti buon pilota di F.3 e nient'altro».

- Però in prova sei nono su diciassette al via. Non male. E in griglia di partenza accade una cosa curiosa e che fa sorridere. La gara è sponsorizzata dal quotidiano locale Daily Express e un gruppo di tuoi tifosi espone uno striscione con su scritto "Daily Express", incitandoti, col gioco di parole, ad andare a razzo. È tempo di correre, si mette a piovere e tutto il resto sembra scritto dal dio delle corse invogliato a prendere l'Oscar per la migliore sceneggiatura...

«Ahahaha. Sì, sì, concordo. Pronti-via, si parte, l'acqua aumenta e accade l'inverosimile. I grandi procedono cauti, circospetti, mentre io attacco e filo via che è una bellezza. È come diventare spettatore-protagonista che di un film che non avrei mai neppure lontanamente sognato, tanto che mi ritrovo a infilare all'esterno James Hunt su McLaren e a prendere il largo su tutti. A un certo punto mi rendo conto che l'impensabile sta accadendo: Derek Daly è al comando in una gara internazionale di F.1



GETTY IMAGES

DALY EPICO CON LA HESKETH & LA LE MANS 1970

Attwood, sotto, racconta come ha vinto con Herrmann, in basso, la 24 Ore di Le Mans 1970 su Porsche 917, a destra. A sinistra e sopra, Daly a Silverstone 1978 su Hesketh



DONNINI



LAT

**SILVERSTONE 1978
RESTA UN GIORNO
EPICO PER ME E
UNA DELLE CORSE
PIÙ INCEDEBILI
DELLA F.1**

DEREK DALY



alla quale stanno prendendo parte tutti i più grandi campioni della F.1 di fine Anni '70...».

- Cosa ti stava succedendo? Perché volavi?

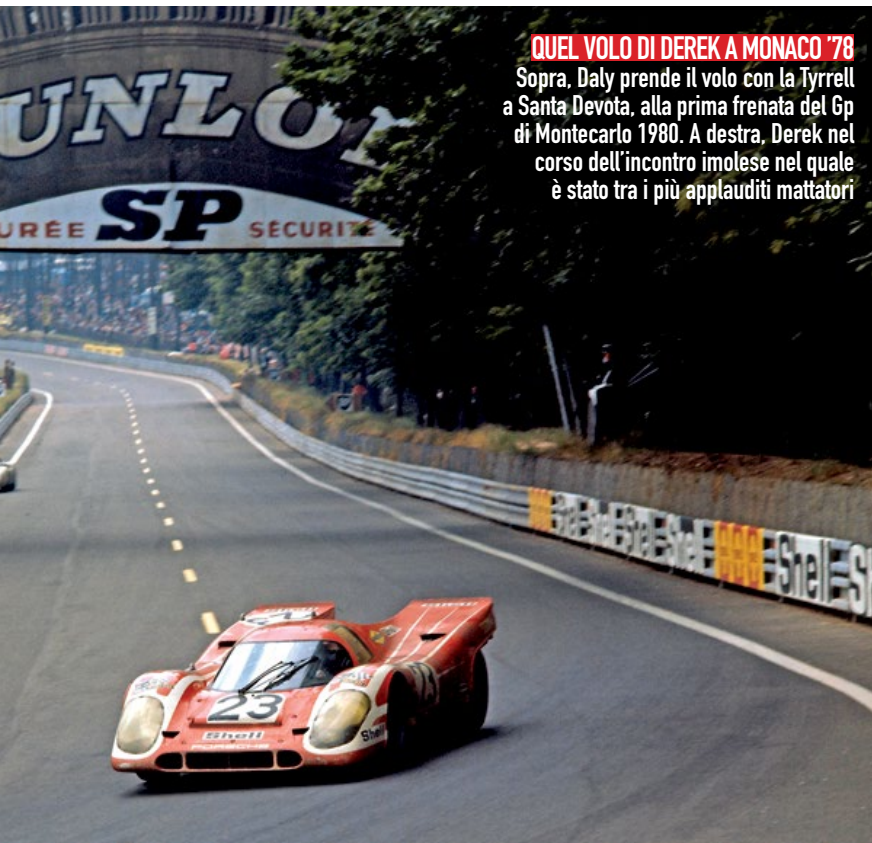
«Evidentemente ero in stato di grazia. Anche se non privo d'errori, tanto che a un certo punto la Hesketh mi parte, perdo posizioni ma torno all'inseguimento e mi rimetto in testa, insomma, una cosa da favola».

- Va bene, ma non è una favola, perché non la vincerai, quella corsa.

«No. E per un motivo altrettanto incredibile. Nell'uragano mi si appanna la visiera e non so più come fare, perché ritrovarsi a tutta con una F.1 nella pioggia battente e senza visibilità non è bello, anche se



LAT



QUEL VOLO DI DEREK A MONACO '78

Sopra, Daly prende il volo con la Tyrrell a Santa Devota, alla prima frenata del Gp di Montecarlo 1980. A destra, Derek nel corso dell'incontro imolese nel quale è stato tra i più applauditi mattatori



DONNINI

sei in testa, così comincio a fare un'altra cosa mai vista. Apro e chiudo la visiera alla bisogna, cercando di non ritrarmi con gli occhi scoperti all'acqua e al vento nei tratti più veloci. E considero che intanto il tracciato è allagatissimo, specie alla Woodcote. Il problema è che a un certo punto si rompe la clip della mia visiera e sono fregato. Con visibilità quasi zero, esco di nuovo di pista e stavolta la mia corsa è finita. Peccato, ma questi ricordi faranno per sempre parte di me e, anche se sono passati più di quaranta anni da quel giorno, ho ancora i brividi alla schiena a raccontarli...».

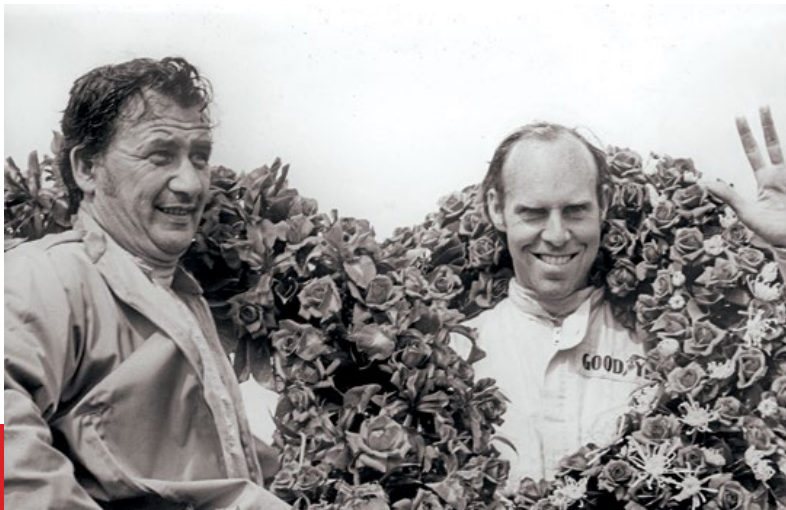
DOPO IL MIO VOLO A MONTECARLO 1978, IL MIO TEAM BOSS KEN TYRRELL NON MI PARLÒ PER SETTIMANE

DEREK DALY



- Derek, sei anche protagonista del più incredibile incidente al via nella storia della F.1 a Montecarlo 1980, quando praticamente ti scordi di frenare a Santa Devota e la tua Tyrrell plana sui retrotreni dei rivali, spiccando un volo clamoroso e mai

LAT





più dimenticato...

«Quel giorno la Daly Express cambio ragione sociale in Daly Airlines, una nuova compagnia aerea!».

- Non oso pensare cosa t'avrà detto il tuo datore di lavoro, il burbero Ken Tyrrell, al ritorno ai box...

«Non osi e fai bene, perché non mi disse proprio nulla. Zero. Non ne parlammo mai più. Ahaha, lo Zio Ken mi tolse la parola per almeno due settimane. Non mi apostrofava proprio, era come se fossi diventato invisibile».

- Sei stato tra i piloti sospettati di vincere il Gp di Montecarlo 1982, con la Williams, mentre Patrese andò in testacoda e chiunque ereditava la testa della gara dopo pochi metri si fermava, vedi Pironi, con la Ferrari, De Cesaris su Alfa Romeo e tu stesso con la Williams.

«Finale strappacuore, ma il destino non era dalla mia. Mi ritirai sul più bello e fui classificato sesto... Non importa, adesso è stupendo per me essere ancora a Imola, dove non venivo dalla mia ultima stagione in F.1, giusto 27 anni fa... E non pensavo d'essere ricordato, sì, invece ora ho i brividi!».

- Passiamo a Richard

Attwood, britannico nativo di Wolverhampton, classe 1940, in F.1 dal 1964 al 1969 con Brm, Lotus e Cooper, 16 Gp in tutto e un miglior risultato a Monaco 1968 con un sorprendente 2° posto dietro alla Lotus di Graham Hill al volante della Brm P126. Ma non è questo l'oggetto della domanda. La questione è un'altra. La corsa più

bella, tirata e leggendaria dei tempi moderni, la 24 Ore di Le Mans 1970, detta la Battaglia dei Giganti per la sfida in atto tra Porsche, Ferrari e Alfa Romeo in veste di terza incomoda. Alla fine, al di là di ogni pronostico, i vincitori sono Richard Attwood e Hans Herrmann, con la Porsche 917 della Scuderia Salisburgo. Come e perché?

«La storia va raccontata. Le Mans 1970 è una delle corse più ambite e combattute della storia. C'erano tante macchine e tanti equipaggi in grado di vincere. Tra questi Attwood-Herrmann non erano neanche presi in considerazione, tanto feroce era la concorrenza. E a dire la verità anche noi non ci pensavamo affatto a vincere, perché il nostro, tra i motori delle varie 917, era il meno spinto, potente e competitivo. Quindi, in base a questo, non potevamo che dar vita a una gara d'attesa, perché là davanti all'attacco, a godersi le luci della ribalta, ci sarebbero stati altri».

- Invece, all'interno di una gara dai mille volti, martoriata dalla pioggia, voi v'affacciate in testa già alla decima ora.

«Là davanti i grandi favoriti, per un motivo o per l'altro, stavano saltando tutti e a noi toccava sempre più di dover gestire una corsa dallo svolgimento improvvisamente favorevole al nostro equipaggio. E così fu. Il problema che dovemmo superare non



**HERRMANN
AIRLINES**

Sopra, il crash di Hans Herrmann su Brm in F.1 all'Avus 1959: illeso. Sotto, l'89enne David Piper oggi e, al centro, con l'attore Steve McQueen. Proprio alla Sarthe nella lavorazione del film con Steve McQueen il pilota inglese ebbe un grave incidente a Maison Blanche (nell'immagine il relitto della Porsche) e perse una gamba. Nell'altra pagina, in alto, Hans Herrmann in compagnia di Howden Ganley (a sinistra) A lato, lo stesso Ganley a Goodwood, riunito alla Maki F.1

era la competizione diretta, ma riuscire a completare una maratona massacrante superandone le insidie oggettive date dall'uragano in pista, dalla scarsa visibilità e dalla aderenza precaria. Alla fine io e Hans Herrmann ci siamo riusciti».

- Una volta il signore dell'Endurance Brian Redman mi ha detto: «Pensa te, io ho vinto tutte le gare di durata e non mi ricorda nessuno. Mi manca solo Le Mans. Richard Attwood invece ha vinto solo a Le Mans 1970 e lo ricordano tutti. Il mondo è strano...». (Risata generale, ndr).

«Be', se vogliamo essere analitici, diciamo che il problema del fortissimo Brian Redman non sono mica stato io ma il suo compagno di squadra di quella gara, ossia il mitico Jo Siffert. Jo prese quella corsa con una grande foga e mentre sembrava poter stravincere, con la 917 della J.W. Automotive Engineering Ltd sbagliò a mettere una marcia e col fuorigiri piegò una valvola. Fine della storia. Redman non ha mai vinto Le Mans non per colpa di Attwood ma di Siffert».

- Secondo lei c'è più leggenda su quella vostra vit-

**DEL MIO VOLO CON
LA BRM ALL'AVUS
NEL 1959 NON
VOGLIO PARLARE.
SONO VIVO PER
MIRACOLO!**

HANS HERRMANN



DONNINI





DONNINI

toria o sul film "Le Mans" di cui fu artefice Steve McQueen basandosi proprio sul patrimonio integrato di immagini dell'edizione 1970?

«Diciamo che noi ce la cavammo con un giorno di lavoro, mentre il film gli costò mesi d'impegno anche piuttosto travagliato. Abbiamo fatto prima noi, dal vero, a vincerla, quella gara, pur prendendoci dei bei rischi... Ah, dimenticavo: dopo 49 anni sarà il caso che lo dica: grazie molto per la collaborazione, mister Hans Herrmann!».

- E tocca proprio ad Hans Herrmann, tedesco, 91 anni compiuti in febbraio, classe 1928, in F.1 dal 1953 al 1969 anche se a intermittenza: 18 Gp disputati con Meteor Veritas, Mercedes, Maserati, Cooper, Brm, Porsche e Winkelmann-Brabham F.2. Due cose, Herr Herrmann, la prima sulla F.1, la seconda su Le Mans 1970. Parli del suo incredibile incidente con la Brm in Germania nel 1959, per cortesia.

«No. Neanche per idea. Se sono qui è proprio perché sono sopravvissuto a una roba di quel genere, quindi proprio non ne parlo».



SE REDMAN HA PERSO A LE MANS 1970, LO DEVE A UNA CAMBIATA SBAGLIATA DEL GRANDE JO SIFFERT

RICHARD ATTWOOD



AVEVO PROMESSO A MIA MOGLIE CHE SE AVESSI VINTO A LE MANS MI SAREI RITIRATO DALLE GARE. COSÌ È STATO

HANS HERRMANN



- Giusto. E allora dica qualcosa di Le Mans 1970, la sua vittoria più bella ma anche l'ultima corsa della sua carriera, perché all'indomani di quella prodezza lei si ritirò per sempre dalle competizioni.

«Sappia che a Le Mans ci avevo corso in tutto tredici volte, che a quei tempi voleva dire aver fatto parte di varie epoche. Ecco, per me sembrava una gara un po' stregata, perché avevo ottenuto i piazzamenti più vari, ma di vincere non se ne era proprio mai parlato. Così, quando nel 1970, uscì fuori quel grande trionfo, la cosa più naturale fu fare contenta mia moglie e smettere con le corse, che a quel tempo erano molto, molto più pericolose di oggi».

- David Piper è nato il 2 dicembre 1930, è britannico e in F.1 ha preso parte a due Gp iridati nel biennio 1959-1960 al volante di monoposto Lotus schierate privatamente. Dal 1962 al 1970 diviene uno dei grandi idealisti delle gare endurance dell'era ruggente, guadagnandosi la fama di meraviglioso finisseur, tra i privati. Nel 1970 l'incidente che gli cambia la vita, visto che resta vittima di un grave crash durante la lavorazione del film "Le Mans", che causa l'amputazione di una gamba sotto il ginocchio. La cosa non gli impedirà di tornare al volante di auto da corsa, riguadagnandosi una solidissima fama, specie nelle competizioni per auto storiche. Mister Piper, che ricordo ha di Steve McQueen?

«Un bellissimo ricordo. Ora l'attore è visto come un mito inarrivabile, invece per quanto mi riguarda lo trovavo un ragazzo assolutamente gustoso, una persona molto, molto piacevole che si sapeva godere la vita prendendo però molto sul serio il lavoro e i suoi impegni di attore, oltre che la sua stessa carriera di pilota non





professionista. Sì, è vero, ovviamente il mio ruolo di collaboratore nel film "Le Mans" non fu certo - col senno di poi - baciato dalla fortuna, perché a seguito dell'incidente che ebbi nella sezione di Maison Blanche dopo una lunga degenza furono costretti ad amputarmi un arto, ma francamente a me la cosa non ha mai creato nessun problema (Piper mi raggiunge al microfono camminando senza problemi, a quasi 90 anni, ndr)».

- Cosa ha pensato, quando ha visto le conseguenze vere del suo terribile incidente?

«Ho pensato una cosa semplice. La mia vita non cambierà per questo. In fondo nelle corse inglesi Anni '50 ero amico di Alan Stacey, che è arrivato a correre anche in F.1 - perdendo la vita nel Gp del Belgio 1960 - al quale mancava una gamba. Se c'è riuscito lui a gareggiare, posso farcela pure io - pensai. E così andò. E poi l'evoluzione tecnologica m'è venuta incontro, semplificando le cose. In fondo adesso si usano due pedali e basta, quindi no problem...»

- Mister Piper, lei è un uomo incredibile. Noi italiani siamo un popolo - Zanardi a parte - un po' mammone. Basta un dolorino a un'unghia di un piede e si marca visita. Lei invece parla d'aver perso un arto manco fosse una serata di sciatica passeggera.

«È così. E aggiungo una cosa curiosa. Dovevo far parte del primo film di McQueen che all'inizio non doveva essere su Le Mans, ma sulla F.1. Ma la cosa non andò in porto, perché subentrò un'altra casa di produzione, il regista John Frankenheimer e l'attore principale James Garner. Ebbene dovevo guidare una monoposto rossa, ma non se ne fece più nulla... Poi McQueen mi richiamò diversi anni dopo e ebbi infine l'incidente. Era destino».

- E passiamo a Howden Ganley, presidente uscente del Club, dopo due mandati svolti.

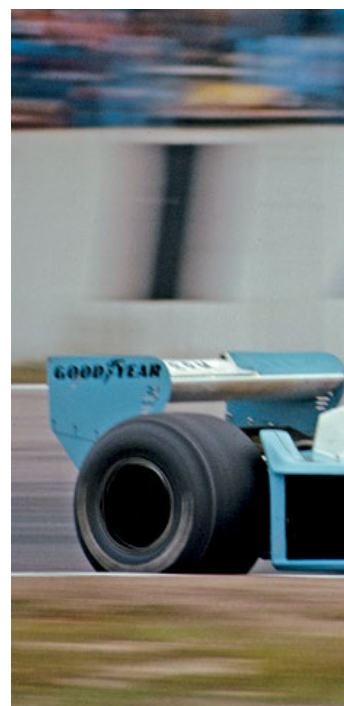
«E anche poliglotta. Non parlo italiano, ma posso interloquire con lei in inglese, scozzese, neozelandese e australiano. Scelga lei...».

- Neozelandese, classe 1941, in F.1 dal 1971 al 1974, ha preso parte a 35 Gp correndo per Brm, Iso, March e Maki, con due quarti posti al vecchio Nurburgring e al Watkins Glen, entrambi su Brm, come migliori risultati. Ma a lei chiedo il suo giorno peggiore, in F.1 ossia la terribile avventura con la Maki, che segnò, di fatto, la fine della sua carriera nei Gp.

«Ah, terribile. Va bene, allora questa storia la racconto come lezione di vita. Anno 1974, ho appena terminato il mio rapporto con la March, durato per le due gare iniziali della stagione, quando mi chiama questo sconosciuto team giapponese, che ha pronta per me e solo per me una monoposto avveniristica, sperimentale e dalle forme molto originali, della quale dicono un gran bene. Mi viene proposto un contratto molto, molto vantaggioso e tutta una serie di benefit da sogno. Be', fantastico. La mia vita e la mia carriera sono a una svolta, non mi resta che andare a cogliere il frutto sull'albero della fortuna. Non qualificato in Gran Bretagna, quindi si va sul vecchio Nurburgring. E qui il racconto oltre che da brivido si fa breve, perché la macchina non va bene e non è neanche solida: si rompe una sospen-



DONNINI



**PILETTE NELL'ADDIO BRM
E THEISSEN UOMO BMW**

Sopra, Teddy Pilette, passato alla storia quale ultimo pilota ufficiale della Stanley-Brm nel mondiale di F.1, anno 1977. Sotto, Mario Theissen in una foto di domenica scorsa e, in basso nell'altra pagina, sullo storico podio con i piloti BMW Kubica e Heidfeld autori di una perentoria doppietta nel Gp del Canada 2008, un anno dopo il terribile incidente di Robert, proprio a Montreal

sione, esco di strada, picchio forte e accuso gravi fratture a un piede e a una cavaglia, quindi fine della mia avventura in F.1, a soli 33 anni. E la morale di tutto è che quando ti presentano una cosa troppo bella per essere vera, be', semplice: non è vera».

- Teddy Pilette, belga, classe 1941, nella sua carriera ha preso parte a un solo Gp iridato, al volante di una Brabham, in Belgio 1974. Eppure è universalmente noto perché è stato l'ultimo pilota della gloriosa Brm nel mondiale, non riuscendo a qualificare la P207 fino al Gp d'Italia 1977 a Monza, ultimo tentativo dell'epico marchio britannico. Facile chiedergli: com'era l'ultima Brm? E come si comportò nell'ultima vera stagione gestita da Louis Stanley, nella serie Aurora Afx 1978?

«Posso dire che sono felicissimo di rispondere, perché ero e mi sento tuttora molto orgoglioso di aver corso per la grande Casa della Brm, anche se sfortunatamente quello non era certo il momento mi-

DONNINI

IL GIORNO PIÙ BELLO DELLA MIA AVVENURA IN F.1 RESTA MONTREAL 2008 CON LA DOPPIETTA BMW

MARIO THEISSEN





gliore. Ebbene, nel 1977 purtroppo c'erano problemi di affidabilità del motore e la stessa monoposto aveva un peso che non consentiva grosse speranze. Da qui le mancate qualificazioni. Le cose ovviamente cambiarono molto nel 1978 quando il team scese nella serie Aurora Afx, evolvendo il telaio fino a portarlo al limite di peso e cercando di rendere più solido il motore 12 cilindri. Arrivarono per me un quarto e un quinto posto, mentre la gara migliore sembrava poter essere quella a Snetterton, magari con un bel podio in vista, ma purtroppo si piegò una valvola e il bel sogno finì lì. Ecco, a proposito di film, visto che il discorso prima ha toccato cose interessanti, vorrei aggiungere un particolare che pochi sanno».

- Prego.

«Ecco, penso di essere tra le pochissime persone, se non l'unica, ad aver collaborato sia nel film "Grand Prix" di Frankenheimer sia in "Le Mans"»

LAT



**RESTO L'ULTIMO
PILOTA BRM E MI
SPIACE D'ESSERMI
PERSO UN PODIO
AURORA A
SNETTERTON 1978**

TEDDY PILETTE



con Steve McQueen protagonista e ne vado molto orgoglioso».

- Dulcis in fundo i due timonieri presenti, Mauro Forghieri, genio in Ferrari dal 1961 al 1985 e Mario Theissen, 66 anni d'età, tedesco, già Bmw Motorsport director e responsabile del programma F.1, prima da fornitore di motori e dal 2005 al 2009 in veste di costruttore totale col marchio Bmw-Sauber. Due sole cose, perché tempo e spazio purtroppo stringono: la prima è quale è stato il giorno più bello della sua avventura in F.1? La seconda è meno scontata: finalmente può svelare se Mauro Forghieri abbia mai avuto un ruolo a proposito del vostro propulsore per la massima formula?

«Anzitutto cito due bellissimi giorni che ricordo come fondamentali nell'avventura della Bmw in F.1. Il primo è Imola 2001 quando cogliamo con Ralf Schumacher il primo successo in un Gp iridato, col propulsore montato sul telaio Williams. Il secondo, ovviamente è Montreal 2008, nel Gp del Canada, col trionfo di Robert Kubica e il secondo posto dell'altro nostro pilota, Nick Heidfeld. Un centro simbolico importante non solo per l'affermazione del nostro nome ma anche perché cancellava il ricordo del terribile incidente avuto dallo stesso Robert proprio sul tracciato di Montreal l'anno prima, dal quale era miracolosamente sopravvissuto senza gravi conseguenze».

- Infine, vede, volevo una chiarificazione circa il coinvolgimento dietro le quinte di Mauro Forghieri nel motore Bmw, perché in quel periodo l'ingegnere lavorava alla moto sperimentale della Casa di Monaco in MotoGp, che veniva collaudata da Cadalora, e io stesso vedevo all'Oral in visite frequenti il vostro tecnico motorista più prestigioso, il compianto Paul Rosche...

E qui Mario Theissen sorride e si limita a dire che lui Forghieri sostanzialmente non lo conosceva, in pratica per sostenere che non ebbero mai delle dritte, come Bmw, dal leggendario ingegnere.

Al che Forghieri, che partecipa all'incontro senza voler parlare per lasciare tutto lo spazio agli altri, se ne esce con una dichiarazione stuzzicante assai: «Se comincio a parlare dei miei incontri con Paul Rosche, la cosa poi andrebbe per le lunghe...» e conclude così, con un sorriso così enigmatico che quello della Gioconda in confronto è un ghigno da niente.

Questo round finisce qui.

Tempo e spazio, dicevo. Ma è comunque un privilegio starci in mezzo, a storie del genere, che ora, cari Cuori da Corsa, diventano pure un po' nostre.

Anche se la fame eterna dell'appassionato irriducibile ne vorrebbe di più. Eppure, dicono, il segreto dei buongustai è alzarsi di tavola quando ancora si ha un pizzico d'appetito. Buona digestione, allora, e appuntamento alla prossima. ●





I NOSTRI LETTORI ENTUSIASTI PER L'EVENTO IMOLESE

Minardi Day che goduria!

Credevo che la mia non sarà l'unica email di questo tipo che riceverete in questi giorni, ma non posso comunque esimermi dall'esternare il mio pensiero dopo aver vissuto la magia del Minardi Days a Imola, in stridente contrasto con il mondo snob dei Gran Premi iridati. Sabato ho vissuto a Imola una giornata magnifica, in mezzo a bolidi splendidi, appassionati veri con tanti momenti da pelle d'oca. Poter restare a stretto contatto con le auto che mi hanno fatto sognare da ragazzo, nei box, in pit lane, e sentirle ruggire in pista è stata un'emozione unica, e mi ha fatto capire per l'ennesima volta quanto sia speciale il mondo degli appassionati di automobilismo. L'unico rammarico è che veramente molte delle F.1 presenti non sono scese in pista ma sono rimaste statiche ai box (Williams 1983, Williams 1994, McLaren 1990, McLaren 1992, Arrows 2001, Arrows 2002, Ferrari 1994...). Senza voler giudicare la F.1 moderna rispetto a quella passata (imbattibile il rombo degli aspirati, l'odore di olio e benzina, le linee semplici di quelle auto, ma si sa che tutto ciò che ci ha appassionato

in età adolescenziale viene idealizzato...), volevo solo fare un confronto con il mio "tentativo" di tornare quest'anno a un Gran Premio. Avevo pensato a Monza o Zeltweg (che non ho mai visto ma mi ha sempre attirato come splendido anfiteatro naturale), ma i costi sono veramente proibitivi. Il costo di 2 biglietti in una qualunque tribuna per me e mia moglie sarebbe stato pari a una settimana in Sardegna (non dico tanto per dire, andremo una settimana in Sardegna spendendo la stessa cifra...). Certo, il prato è molto più accessibile, ma concettualmente è anche peggio se possibile: veramente ignobile pagare una simile cifra per andare semplicemente su un prato. So benissimo che non è possibile far pagare l'ingresso 16 euro come al Minardi Days, e non mi lamento che ci siano pacchetti super vip con accesso illimitato da migliaia di euro, è giusto che ci siano prodotti per ogni tasca, però credo che la F.1 dovrebbe fare un pochino più di chiarezza su ciò che intende fare con la massa degli appassionati, e sulla reale volontà di portarli in autodromo permettendo di ap-

passionarsi anche alle nuove generazioni (...).

Davide Rigoni
Fiorenzuola d'Arda (PC)

Il testo di una canzone di Vasco Rossi inizia così: "E già sembra la fine del mondo. Ma sono ancora qua". Sono ancora qua alla quarta edizione del Historic Minardi Days 2019. Sono ancora qua in un mondo unico di persone, macchine e motori. A 25 anni dalla scomparsa del grande Ayrton Senna vedere alcune delle sue monoposto è stata un'emozione unica. Vedere e toccare un grande capolavoro tecnico come la Tyrrell P34 a sei ruote. Poter incontrare, salutare e stringere la mano al grande Ing. Forghieri. Tutto questo solo al Minardi Days la storia torna in pista come cita lo slogan pubblicitario. Sono ancora qua con i miei amici grazie a te Gian Carlo a tuo figlio e ai tuoi fratelli. Un grazie di cuore per tutto quello che ci fai vivere, toccare e anche sognare.

Francesco Carlomagno
Minardi Club Lauria

Historic Minardi Days sono il nome di un'istituzione bella, amichevole e rassicurante con l'automobilismo da corsa e la passione per lo stesso. Quest'ultima troppo spesso sferzata da biglietti stellari, spettacolo nullo e antipatie garantite. Al Minardi Days la ricetta è semplice, perché comporta il contrario di tutto ciò. Cosa dire per il futuro? Quattro sole parole: Dio ce lo mantenga.

**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto**,
Sutton-Images, **Bettiol**,
Getty Images, **Fuggiano**
Ricerca fotografica:
Ciccio Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Coggi**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Paolo Filisetti**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Diego Fundarò**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giorgio**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Guido Meda**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sgorbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPORT** **INMOTO**

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

UltraFibra Giga Full

24^{,95} €

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

INTERNET
SUPERVELOCE
FINO A 1 GIGA
SU RETE FTTH

CHIAMATE
ILLIMITATE

ATTIVAZIONE E
MODEM GRATIS

E DISDICI QUANDO VUOI!

F
FIBRA

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

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

 TISCALI