

MONDIALE RALLY PRIMI TEST DI OGIER CON LA CITROEN C3 WRC

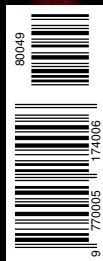
BE 6,00 € - MC 0,07 € / DZ 1,50 €
PTE CONT. 5,50 € - L. 5,50 €
CH 0,770 CHF - CH 6,00 CHF

AUTO SPRINT

n. 49

Anno LVII Settimanale 4-10 dicembre 2018

3 Euro (Italy only)



COLOMBO

PRINCIPESCO di MONACO

VOLA LECLERC

In pista ad **Abu Dhabi**, il nuovo arrivato in casa **Ferrari** sfreccia lanciando segnali **entusiasmanti**



NOVITÀ!

Open Star 30 GB

Libero di comunicare ovunque.

30 GIGA
1000 MINUTI

M

L'OFFERTA MOBILE
COME LA VUOI TU

6^{,99}
€

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

SENZA VINCOLI, PENALI, LEGAMI

tiscali.it

📞 130 NEGOZI TISCALI

 **TISCALI**



Segnali di classe dal bravo **Leclerc**

Parla già tanto di futuro l'ultima uscita ufficiale della stagione 2018 della Formula Uno. Con i test Pirelli andati in scena sulla pista di Abu Dhabi c'è stata subito una succosa anticipazione in vista del prossimo anno. Soprattutto in casa Ferrari con Charles Leclerc di rosso vestito e subito consistente con la SF71H. Il monegasco ha coperto ben centotrentacinque giri, ovvero la distanza di due Gran Premi e mezzo A Yas Marina.

Questo il carico di lavoro del nuovo ferarista nell'ambito dei test Pirelli con una due giorni già in proiezione futura, per studiare le gomme dell'anno prossimo. «Naturalmente ero emozionato - ha raccontato il 21enne monegasco - perché guidare una Ferrari è un'emozione. Sono contento di questo e del lavoro fatto: abbiamo svolto tutto il nostro programma, concentrato sulle prove comparative di pneumatici di questa e della prossima stagione. Ma per me era importante anche conoscere meglio il team, pur se tante persone non erano del tutto nuove per me, vista la mia esperienza con la Ferrari Drivers Academy. Nelle prossime

settimane cercherò di lavorare per essere al meglio della condizione e imparare da tutto il team e dal mio compagno di squadra. Non vedo l'ora che inizi la prossima stagione...». Già, la prossima stagione. Bussa già quasi alle porte quella del Mondiale Rally che a gennaio riprenderà il suo cammino con il primo round iridato che come al solito andrà in scena a Montecarlo. Dove Sebastien Ogier vuol subito finire sotto ai riflettori con quella Citroen che ritrova dopo otto anni da un rumoroso addio e anche 6 titoli iridati conquistati nel frattempo con Volkswagen e Ford. Per il fenomeno di Gap nella scorsa settimana c'è stata la prima presa di contatto con la C3 Wrc Plus che ha provato in Portogallo e in chiave 2019 la sensazione è che ne vedremo delle belle.

E grande spettacolo si annuncia anche nella stagione 5 di Formula E che sta per iniziare, con il primo appuntamento previsto a metà dicembre in Arabia Saudita. Sul prossimo numero di Autosprint avremo un'ampia presentazione di un campionato che renderà elettrizzante il nostro inverno da corsa. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 10** TEST F1 LECLERC REGALA L'ACUTO
- 14** TEST F1 RAIKKONEN TORNA ALL'OVILE
- 16** TEST F1 GIOVINAZZI VERSIONE MARATONETA
- 18** TEST F1 GASLY NEL RUOLO DI INCOGNITA
- 20** TEST F1 KUBICA ADESSO CI CREDE
- 22** TEST F1 TORO ROSSO HA TUTTO NUOVO
- 24** TEST F1 IL NUOVO CHE AVANZA

VELOCITÀ

- 40** SCHUMI JR F2 CON PREMA
- 54** NASCAR FIRMATA LOGANO
- 58** ALEX L'ARIETE DA PILOTA A MANAGER
- 60** PROGETTO E20 GUIDARE SICURI
- 64** PERGUSA CAMBIA VOLTO
- 67** 24 ORE DI ADRIA TAVANO A SEGNO
- 70** VILLA IN MONTAGNA
- 72** FORMULA E INTERVISTA A MORTARA

RALLY

- 42** MONDIALE CITROGIER
- 46** MONZA PARCO VALENTINO
- 50** SUPERCORSO FEDERALE

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 8** UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 26** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 28** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 32** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 36** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



La **EQ**? Un'elettrica da sogno!

La sua apparizione in pista a Abu Dhabi non è restata certo inosservata e quanto a fascino e impatto estetico la Mercedes EQ Silver Arrow all electric non ha proprio nulla da invidiare alla sua prestigiosa consorella dominatrice della F.1 turboibrida, come peraltro si può notare dall'immagine che vi proponiamo, con la belva fantascientifica che ruba la scena alla vettura da Gp di Valtteri Bottas, sullo sfondo, col numero 77 in vista.

La EQ Silver Arrow è una Concept che getta lo sguardo direttamente sull'avvenire, con forme che tuttavia strizzano l'occhio al classico, richiamando il fascino delle supercarenate dei Grand Prix della Golden Age, pur potendo fruire di una tecnologia totalmente alternativa...





Il cannibale e le tentazioni

ORMAI AD HAMILTON GUIDARE UNA MONOPOSTO, ANCHE SE AL TOP, NON GLI BASTA PIÙ. COSÌ ECCOLO SALIRE IN MOTO E...

Nel corso della stagione abbiamo raccontato di un test fatto da Lewis Hamilton in moto. Non con una due ruote della classe regina, ma con abbastanza cavalli da provare l'ebbrezza dei migliori della categoria. Per poterlo fare Hamilton ha dovuto chiedere il permesso alla Mercedes che glielo ha concesso e anche finanziato. Nulla di strano, è prassi, soprattutto se il contratto prevede chiaramente che il pilota non si cimenti in sport rischiosi. È stato lo stesso Toto Wolff a confidarcelo: «*Ha bisogno di mettersi alla prova e di capire quale può essere il suo limite anche in altre sfide*». In questi giorni Hamilton è tornato in sella. Come un "turista qualunque", di quelli che pagano e vanno in pista in sessioni dedicate ai privati. È caduto si è rialzato e ha continuato. «*Guidare una moto lo considero una forma d'arte*», ha commentato al termine di un'altra giornata forse più a provarsi che a provare. La frase che entrerà, quando Lewis sarà anziano, tra le sue citazioni storiche, ha tra le righe la sua voglia di alzare l'asticella in

COLOMBO

**”
OVVIAMENTE
LE DUE RUOTE
SONO UNA
CURIOSITÀ
E UN'ULTERIORE
PASSIONE
MA NULLA
DA PROVARE
A LIVELLI TOP**

questo suo momento celestiale.

Lewis è in una fase della sua esistenza in cui si sente riferimento per il mondo intero, obbligato a essere un simbolo, costretto a diventarne un'icona al di là dei successi in F.1.

ne è l'immagine. Chissà da quanto voleva farlo. Bene, benissimo così. Basta con il protocollo evviva il James Hunt del nuovo millennio.

Tutto questo per dire che a Hamilton probabilmente solo guidare una monoposto

La campagna contro Trump, la campagna a favore della lotta al razzismo, la campagna a sensibilizzare la gente sulla piaga della plastica e ancora la battaglia a difesa delle balene.

Pochi sanno che proprio per questo non ha concesso un'intervista alla tv giapponese, spiegando al basito intervistatore che non voleva essere complice di quella carneficina.

Insomma Lewis è Dio onnipotente o almeno si sente tale. La schiena nuda sul podio di Abu Dhabi, a esaltare la croce che ha tatuato,

UOMO DI SPETTACOLO SU VARIE DIMENSIONI

A sinistra, Lewis con l'amico Will Smith, entrambi in tuta ignifuga sorridono e scherzano ai box di Abu Dhabi. A destra, Hammer in azione a Jerez, su Yamaha R1. In alto, eccolo che innaffia Bradley Lord sul podio dell'ultimo Gp della stagione e, nell'altra pagina, in veste di griffatissimo fashion enthusiast



COLOMBO

non basta più. Le due ruote resteranno un'idea, magari un qualcosa in più, ma ovviamente non a livelli mondiali. Magari prenderà parte a qualche gara di campionato britannico, magari si accontenterà delle uscite in pista così da privato, magari lo vedremo altrove. La sua fame di onnipotenza adesso non ha limiti. No, non resterà solo un pilota ha bisogno di altro per essere imbattibile in quello che fa. Ha bisogno di distrarsi e sentirsi più grande di un 5 volte campione del mondo. Ha una linea di abbigliamento tutta sua, fa lo stilista in prima persona. Quelli di Hilfiger ce lo disegnano come un puntiglioso maniacco del dettaglio.

Estroso nella scelta dei colori, attento in quella dei materiali, per non essere banale. La linea Hamilton è l'unica che non può essere scontata in periodi di saldi, deve restare unica, come lui. L'ultimo assaggio o forse conferma, di quel che sarà probabilmente il suo futuro, l'abbiamo avuto ad Abu Dhabi con la scena da oscar recitata con Will Smith. Lui legato a gridare come in una delle scene più cool di bad boys. Anche Will Smith ha detto che Lewis ha il talento per la recitazione. Hamilton l'ha rifatto, in settimana restando nel deserto, impersonando un assetto disperso. In effetti ci sa fare. La recitazione fa parte del





suo essere quello che è. Sicuramente farà l'attore. L'abbiamo visto passeggiare con le mani dietro la schiena avanti e indietro a guardare la macchina di Vettel o degli avversari. L'abbiamo visto far aspettare gli altri per la foto.. Insomma ci sa fare nell'essere uno totalmente diverso dagli altri. Lui è l'eletto, ormai ti viene da considerarlo così. Primo nero in F1 e 11 anni dopo il debutto leggenda di questo sport. Berger, compagno di squadra di Senna, lo ha esaltato ai livelli del brasiliano. È come lui! Le sirene delle distrazioni, del cinema, delle moto, in realtà non distraggono, ma servono al cannibale per continuare ad avere fame per quello che fa. Ormai la sensazione è che un giro perfetto come quello di Singapore non sia solo il frutto della ricerca della massima qualità di guida, ma che sia anche creato da ciò che Lewis sa, genererà mediaticamente un'impresa così. Vincere non solo per se stesso, ma soprattutto per stupire per soddisfare la fame di onnipotenza.

Ha imparato a non lasciare i Gran Premi ad altri quando ha già vinto il mondiale. Ha imparato a non fermarsi. È onnivoro ormai, mangia di tutto e più mangia e più a fame, più scopre gusti diversi e più ha fame. Sportivamente parlando ha il record di vittorie di Schumacher a portata di mano, ma non è quello che lo sazierà. Per questo sa che dovrà correre per la Ferrari per essere ancor più immortale e per farlo sa che deve demolire Vettel e Leclerc per essere cercato, preso e osannato come il Messia. Hamilton adesso è un Dio. Per fermarlo agli avversari servirà essere perfetti o avere quella sfrontatezza che ad esempio chi ha 21 anni, come Verstappen e Leclerc, ha di natura. Lewis è già pronto alla sfida. ●



GETTY IMAGES



”

SE IL 2018
DOVEVA ESSERE
L'ANNO
DI LANCIO
PER LECLERC,
SI PUÒ DIRE
CHE LA
MISSIONE
È COMPIUTA



GETTY IMAGES

Charles erede diretto

UN SEGNALE ENTUSIASMANTE NEI TEST DI ABU DHABI E LA CHIARA IMPRESSIONE CHE LA FERRARI HA PRESO UN RAGAZZO MOLTO VALIDO. ORA BISOGNA DARGLI TEMPO E NON ROVINARLO METTENDOGLI TROPPIA PRESSIONE...

Il problema, trattandosi di Leclerc, è il chiasso. Troppo anche se per ragioni inevitabili. Il che complica un po' le cose, sia pensando a noi che guardiamo e aspettiamo, sia pensando a lui, Charles. Alle prese con l'intero repertorio che riguarda un ragazzo di anni 21 ma anche con qualcosa che supera per peso, responsabilità e problematiche ogni consuetudine. La gioia è fuori ordinanza pure quella. Coincide con il coronamento del sogno massimo per un giovane pilota. Ferrari. Formula Uno. Un posto da titolare nella squadra più celebre e celebrata dell'universo. Sin qui, tutto bene. Leclerc ha accelerato sin dai primi chilometri, ha governato le insidie del destino, ha conquistato una reputazione prima e un riconoscimento subito dopo. Il tutto per meriti personali, con qualche briciola di fortuna



indispensabile. Ma, insomma, se questa stagione 2018 doveva servire per togliere di mezzo ogni perplessità, beh, missione compiuta. Il fatto che sarà lui a guidare la Ferrari nel 2019 è frutto della vista lunga di Sergio Marchionne, è una sorta di lascito fortunatamente - appunto - sancito prima della sua scomparsa, onde evitare altre scelte, a cominciare dalla proroga del contratto di Raikkonen. Per chi ha conosciuto personalità e metodi di Marchionne, trattasi di mossa tipica: un premio a chi fa bene, a chi promette molto, a chi merita, in luogo di una re-

MONEGASCO ALL'ATTACCO

Nei test di fine stagione a Abu Dhabi Leclerc ha subito fatto capire che lui alla Ferrari ha tanta voglia di fare cose importanti. Per ora è solo un segnale, ma va in direzione decisamente positiva

plica un po' stantia. Non a caso, proprio Marchionne avrebbe voluto mettere in macchina Leclerc già nel 2017, decisione rinviata per non destabilizzare una squadra in corsa per il titolo, con Vettel nel ruolo di capogita da proteggere.

Già, Vettel. Il nome, oggi, produce sentimenti contrastanti ed è il motivo cardine sul quale corrono destino e, crediamo, intenzioni di Leclerc, così come le pressioni di milioni di appassionati. Tanta roba, ecco, giusto per tornare al punto primo. Perché, mentre cambia la vita intima e professionale di Charles, cambia anche quella di Sebastian. Che è visto in maniera molto diversa rispetto a un anno fa. Cosa della quale Vettel si rende perfettamente conto. Non più un numero uno conclamato e affidabile ma un pilota che espone qualche incertezza di troppo, una gestione dei suoi guai piuttosto sconcertante. Abbinata a dichiarazioni piuttosto inopportune a proposito delle responsabilità proprie (percepite come rilevanti da chi guarda) e delle responsabilità tecniche, non altrettanto visibili eppure citate come decisive, atteggiamento che ha reso il carico di Sebastian paradossalmente più pesante e che non ha subito alcuna stigmatizzazione da parte del vertice Ferrari. Il fatto è che la posizione in cui Seb si trova ora muta radicalmente il panorama 2019 e, di rimbalzo, attribuisce a Leclerc un ruolo doppiamente inedito.

È bastato il tempo record registrato alla prima uscita per comprendere questa realtà. E, di contro, la criticità a sua volta doppia nella quale si troveranno i due piloti in rosso. Da una parte un giovane dato come già pronto per battersi-lui si-per il titolo; dall'altra un campione conclamato che deve, tanto per cominciare, dimostrare di poter davvero lottare per il titolo.

Le due aspettative sono esagerate, ovviamente, seppure connesse alla realtà. Leclerc ha ogni diritto di attaccare ma anche di sbagliare, come capita ai giovani di talento, pur dentro una squadra pesantissima (basti pensare al processo di maturazione di Verstappen che pure non ha addosso la pressione di chi guida una Ferrari); Vettel ha il dovere di voltare pagina, gestendo meglio, da campione appunto, sia un compagno sia un rivale eccellente come Hamilton. In sostanza, sarebbe tutto regolare se fosse Vettel a muoversi come numero uno in pista, lasciando a Leclerc tempo e un filo di leggerezza per correre al meglio. Il fatto è che Leclerc sente già addosso l'idea collettiva che debba fare lui il lavoro più rilevante, in attesa che Vettel mostri sul campo un equilibrio e una qualità smarrita. Molto, credo, si chiarirà nelle prime mosse. Quando Leclerc darà il meglio di se stesso. Quando Vettel dovrà gestire, oltre ad Hamilton, oltre alla parte oscura di se stesso, il meglio di Leclerc. Questo gli tocca. Mentre non tocca a Leclerc battersi subito per il bottino grosso, anche se vorrà farlo e magari potrà farlo. Come sogna, come sognano in tanti, persino in troppi. ●

L'IMPRESSIONE È CHE L'ANNO PROSSIMO VETTEL DOVRÀ CERCARE DI GESTIRE IN PISTA NON SOLO LA RIVALITÀ CON HAMILTON MA ANCHE IL TALENTO DI LECLERC



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Leclerc regala l'acuto

LA PRIMA PROVA DA PILOTA UFFICIALE FERRARI VEDE CHARLES VELOCE COME UN RAZZO, QUASI A VOLER DARE LA MISURA DELLA SUA CLASSE, ANCHE SE I PARAGONI INTERNI VANNO EVITATI...



di Massimo Costa

C'è un grande entusiasmo che aleggia attorno al Charles Leclerc pilota. Il primo test del monegasco da pilota ufficiale Ferrari, ha riscaldato non solo i cuori, ma anche gli animi. "Colpa" dello stesso Leclerc che ha affrontato la seconda giornata di prove con la SF71-H sulla pista di Yas Marina da pilota consumato. Valide indicazioni sugli assetti, positive e utili informazioni sulle gomme Pirelli 2019 (che i team di F1 il 13 dicembre dovranno selezionare in vista del primo Gran Premio a Melbourne), nessun errore, tempi sul giro di tutto rispetto, tanto che il miglior crono finale è stato proprio il suo. Leclerc ha ottenuto 1'36"450 dopo una serie di simulazioni di qualifica durante le quali ha via via abbassato il proprio limite mentre Sebastian Vettel, 24 ore prima, aveva portato la Ferrari in vetta alla classifica con 1'36"812 e qualche errore di troppo.

**ERA LA PRIMA
VOLTA CHE
PROVAVO PER ME,
SAPENDO
CHE SARÒ IO A
SFRUTTARE IL TEST**

CHARLES LECLERC



Ma non è il caso di cominciare a fare paragoni senza senso prendendo in considerazione un test di fine campionato, con piloti dall'umore opposto: Leclerc carico come una molla per la prima apparizione sulla Rossa da ufficiale, Vettel provato da un 2018 pieno di tensioni ed emozioni, e che probabilmente non vedeva l'ora di staccare la spina.

La prima stagione di Charles in F1 con la Sauber è stata notevole e potrebbe essere paragonata a quella di Vettel con la Toro Rosso tanti anni fa. Il suo arrivo in Ferrari, rappresenta una ventata di freschezza proprio come quando il tedesco approdò in Red Bull nel 2009 divenendo una spina avvelenata nel fianco di Mark Webber. Che fu costretto ad alzare notevolmente la propria asticella per cercare di contenere (invano) Sebastian. Sarà, quindi, interessante vedere se Leclerc avrà lo stesso approccio del suo nuovo compagno di squadra e soprattutto se Vettel dovrà inventarsi qualcosa per contenere l'esuberanza di Leclerc, dieci anni più giovane di lui. Ma è inutile fare congetture, in fondo il tedesco rimane pur

UN PRIMO SEGNALE RICCO DI PROMESSE

Charles Leclerc sembra guardare l'immagine nella quale è al volante della Ferrari dotata del suo numero preferito, il 16, all'attacco nei test di Abu Dhabi. Una chance ben sfruttata per mostrare le sue grandi potenzialità



← sempre l'unico pilota che da due stagioni ha messo sotto scacco Lewis Hamilton e se pure è giusto criticarlo per gli errori gravi commessi nel campionato da poco concluso, tentare di affossarne le indubbie qualità battezzando Leclerc come il nuovo messia della Ferrari è prematuro. Il responso, come sempre, alla fine lo decreteranno il cronometro e la pista, due giudici che non sbagliano mai. Per quanto riguarda il test che ha messo definitivamente la parola fine al 2018, Leclerc alla fine del lavoro ha spiegato che: «Era importante capire le nuove mescole della Pirelli e alla fine penso che abbiamo fatto un buon lavoro che tornerà utile per gli ingegneri. Questo è stato il mio primo test affrontato con la Ferrari sapendo che non sarebbe stata una prova fine a se stessa come capitato in altre occasioni, ma che stavo lavorando per me, per il prossimo anno, perché in questo box a Melbourne ci sarò io. E questo è stato decisamente emozionante. È quindi stato utile conoscere bene la metodologia di lavoro della squadra, le persone, anche se si è trattato di una sola giornata di test. Per quanto riguarda il mio rapporto con Vettel, ci conosciamo bene, ci siamo visti diverse volte al simulatore. Il primo giorno ho avuto la possibilità di seguire il suo test, di capire bene il suo stile di guida, ed è stato molto interessante così come ascoltare le sue impressioni con gli ingegneri. Da qui a Melbourne non manca molto in realtà e dovrò dedicarmi a capire bene quali sono i miei punti deboli e come fare per migliorarmi. In questo sarà importante il lavoro con la squadra e assorbire il più possibile da Sebastian».

ORA È IMPORTANTE LAVORARE BENE COL TEAM E ASSORBIRE IL PIÙ POSSIBILE DA SEBASTIAN

CHARLES LECLERC



Tornando al test sostenuto da Leclerc, nel turno della mattina si è dedicato ad affrontare una serie di simulazioni di qualifica iniziati con pneumatici Pirelli ultrasoft del 2018 e poi, via via che rientrava ai box e i tempi miglioravano, ha concluso con le hypersoft del 2019. Nel turno pomeridiano, invece, Leclerc e la Ferrari hanno improntato il lavoro sulla simulazione di gara arrivando a coprire una distanza superiore a quella di un Gran Premio.

Ora, come ha specificato lo stesso Charles, inizia il conto alla rovescia nell'attesa di Melbourne, il 16 marzo. Mentre Vettel si eclisserà con la famiglia rintanandosi nel garage di casa lavorando sulle sue moto e auto da collezione, Leclerc lavorerà su se stesso per non ripetere più alcuni errori commessi quest'anno e per farsi trovare subito pronto in occasione delle qualifiche, aspetto in cui ha già impressionato diverse volte con la Sauber: «Ogni volta che salgo in macchina cerco sempre di dimostrare qualcosa e anche se sarò alla Ferrari e non più in un team di centro classifica dove è fondamentale dare sempre il massimo per farsi notare, il mio stile non cambierà». Dunque, aspettiamoci un Leclerc sempre all'attacco, con buona pace di Vettel... ●

DUVERTURE DI GRAN CLASSE

Charles Leclerc ha tanto da apprendere ma fin da ora ha moltissimo da dare, a questa Ferrari. Grazie a doti velocistiche che hanno letteralmente illuminato i test di fine stagione a Abu Dhabi



GETTY IMAGES



COLOMBO

**AUTO
SPRI
NT**



La notte delle stelle del motorsport.

IL GRANDE EVENTO FIRMATO AUTOSPRINT E ACI.



*Il 13 dicembre a Milano, Autosprint e ACI assegneranno due prestigiosi premi:
Caschi d'Oro e Volanti 2018.*

Due importantissimi riconoscimenti che premiano i piloti di oggi e di ieri
che hanno lasciato il segno nella storia delle corse sportive.

Non è solo una manifestazione, ma è un modo per tramandare nel tempo i valori del motorsport.

Caschi d'Oro
2018
53ª edizione



Volanti 2018

di Massimo Costa

Sorridente, con una tuta bianca immacolata e un casco privo dei fregi rossi che abbiamo visto negli ultimi anni. Kimi Raikkonen si è presentato così nel box della Sauber per intraprendere la sua nuova avventura che lo porterà, nei due anni col team svizzero, ad essere il pilota con più gare disputate nella storia della F.1. Rilassato, consapevole di essere uscito da una squadra che è leggenda per i tifosi e non solo, forse per questo con meno pesi da sopportare sulle spalle, Raikkonen con la C37 ha conosciuto le nuove gomme Pirelli per il 2019 ed ha subito fornito agli ingegneri della Sauber le indicazioni migliori. Non sono state cercate le prestazioni, Raikkonen non è certo il tipo che va a caccia dei tempi quando non è necessario, ma si è badato al sodo. Un problema tecnico emerso nel finale della prima giornata di prove ha messo fine ai lavori con una mezzora di anticipo.

Nel team diretto da Frederic Vasseur si sono già innamorati tutti di Kimi, benché la perdita di un puledro di razza come Charles Leclerc certamente lascerà il segno. Raikkonen torna alle origini, a quando il 12 settembre del 2000, a quasi 21 anni, salì sulla Sauber C19 per svolgere il suo primo test con una monoposto di F1 sul circuito del Mugello. Quella monoposto la guidò per tre giorni consecutivi, poi ancora il 28 settembre e tanto bastò a Peter Sauber per decretare che quel ragazzino finlandese che si era appena laureato campione della F.Renault 2.0 inglese e classificato settimo nella Eurocup Renault, era pronto per debuttare nel Mondiale F.1. Un salto avventato, enorme, considerando che Raikkonen non aveva mai guidato altro che una Renault 2.0 con poco più di 200 cavalli. Ma tanta era la fiducia riposta in lui dal manager Steve Robertson che lo aveva portato non senza rischi alla corte di Sauber

(il quale certo non sapeva neanche chi fosse quel pilota finlandese) e tanta era la voglia di giocare d'azzardo da parte dello stesso costruttore svizzero, che tutta l'operazione finì per concretizzarsi. La FIA non era troppo d'accordo, e gli concesse la Superlicenza con la possibilità di fermarlo se non si fosse mostrato all'altezza. La risposta di Kimi in pista lasciò tutti a bocca aperta perché nella prima prova del Mondiale F.1 2001, su un circuito quale quello di Melbourne dove è impossibile svolgere test, si piazzò tredicesimo in qualifica e poi sesto in gara, recuperando un punto (all'epoca venivano premiati solo i primi sei). Arrivarono poi altri clamorosi risultati come i due quarti posti a Spielberg e Montreal oltre a un quinto a Silverstone che gli aprirono le porte della McLaren di Ron Dennis. Il resto è storia. Da quell'anno folle, per lui e per Peter Sauber, sono trascorsi 17 anni e chissà se nella squa-

LA SAUBER PER ME
VORRÀ DIRE AVERE
LA POSSIBILITÀ
DI CONCENTRarmi
SU UNA SOLA COSA:
GUIDARE!

KIMI RAIKKONEN

”



DETERMINAZIONE E TANTA SERENITÀ

Kimi Raikkonen è apparso ben felice di tornare a guidare per la Sauber, mostrandosi piuttosto a suo agio in pista, a lato. Eccolo, nell'altra pagina, sfoggiare un bel sorriso e una tuta immacolata per intraprendere questa nuova tappa della sua lunga carriera in F1

SUTTON-IMAGES.COM

Raikkonen torna all'ovile Sauber

dra svizzera c'è ancora qualcuno che era presente al debutto di Raikkonen in F1.

Molti hanno definito incomprensibile la scelta di Kimi di scegliere a 39 primavere, in uscita dalla Ferrari, di continuare a correre in F1 con la Sauber. Martin Brundle, ex pilota e da diverso tempo commentatore della tv inglese Sky Sports, ha dichiarato recentemente: «La Sauber sarà un'auto eccellente il prossimo anno e Kimi potrà semplicemente divertirsi. Dal momento in cui ha saputo che non sarebbe rimasto in Ferrari nel 2019, quindi liberatosi di una pressione che sicuramente lo condizionava, si è reso protagonista di un finale di stagione incredibile. Sappiamo che non avendo nulla da perdere può andare veramente forte. La pole di Monza e la vittoria di Austin sono state impressionanti».

La teoria di Brundle è condivisibile e lo stesso Raikkonen ha ricordato che quando dopo l'esperienza nel Mondiale Rally è tornato in F1 con la Lotus, squadra che veniva considerata di basso livello, lui ha centrato subito una vittoria concludendo il campionato del 2012 al terzo posto. Certo, difficilmente questo potrà verificarsi con la Sauber considerando che in questi ultimi anni la forbice econo-

**IL PILOTA
PIÙ ANZIANO
DEL CIRCUS
AD ABU DHABI
HA RITROVATO
LA SQUADRA
PER LA QUALE
AVEVA DEBUTTATO
IN FORMULA UNO
SOSTENENDO IL
PRIMO PROVINO
IL 12 SETTEMBRE
DEL 2000**

di Massimo Costa

mica tra i tre top team Mercedes, Ferrari e Red Bull rispetto alle altre squadre si è allargata ancora di più rendendo impossibili certe imprese prima fattibili. Raikkonen ha poi spiegato: «Perché vi stupite tutti? Io non scommetterei adesso su chi saranno i protagonisti nel 2019. Perché dovrei avere timore a correre per la Sauber? Sono intenzionato ad aiutarli per crescere assieme e divertirli. Quando sono tornato in F1 con la Lotus mi dicevano tutti che era un errore, poi le cose sono andate diversamente e penso che potrebbe capitare di nuovo. Perché no? C'è poi un altro aspetto che voglio sottolineare: alla Sauber potrò concentrarmi di più su quello che da sempre mi piace più di tutte, semplicemente guidare». Ecco le parole magiche, concentrarmi solo sulla guida. Cosa che evidentemente in Ferrari, con la pressione e le continue polemiche dei media, gli impegni con gli sponsor e quant'altro, alla lunga non sempre tutti i piloti riescono a separare le due cose. E per Raikkonen, il secondo aspetto della F1 rappresenta un peso importante. Come ha ben specificato Brundle, quando Kimi nel weekend di Monza ha saputo di non far più parte della Ferrari, ha come guadagnato qualche decimo... ●



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Giovinazzi

versione maratoneta

Giuusto il tempo di congedare Marcus Ericsson e Charles Leclerc ed ecco che nella due giorni di test collettivi di Abu Dhabi che ha definitivamente mandato in archivio la stagione 2018 il Team Alfa Romeo Sauber ha sfoggiato un line-up completamente rinnovato in vista della prossima mondiale. Il ventunenne pilota del Principato, ottimo settimo nel Gran Premio conclusivo della stagione nonostante abbia pagato dazio alla partenza con le hypersoft con un cambio gomme nelle fasi iniziali di gara che di fatto gli ha fatto perdere una posizione a vantaggio della Renault di Carlos Sainz, al fotofinish ha potuto festeggiare il sorpasso nella graduatoria di campionato ai danni del più esperto portacolori del Team Haas Romain Grosjean. In chiave 2019 per la squadra diretta da Frederic

**MACINA LONG
RUN E ACCOGLIE
CON TANTO
RINNOVATO
ENTUSIASMO
IL PRIMO TEST
DA VERO
TITOLARE**

di **Alessandro
Gargantini**

Vasseur, Kimi Raikkonen e Antonio Giovinazzi rappresentano una combinazione che, sulla carta, ha un potenziale superiore. L'ex iridato finlandese si porta con sé un background ed un know-how tecnico che non ha eguali. Le qualità e l'aspetto motivazionale del pugliese pongono Giovinazzi su un piano molto simile rispetto a Leclerc dodici mesi fa. È ormai assodato il fatto che il monegasco ed il pugliese siano complementari nelle loro qualità, ma è lecito attendersi che l'efficacia in pista sarà assai simile.

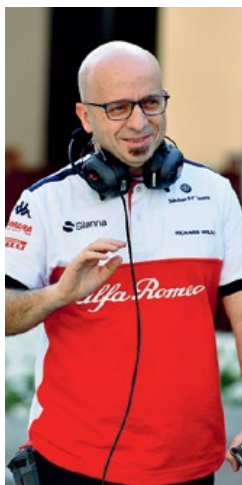
Se una tra le armi più micidiali del nuovo alfiere della Casa di Maranello è la fulminea reattività nel portare al limite la sua monoposto nel giro secco in qualifica, il pilota di Martina Franca ha sempre mostrato una tecnica di guida ed una conoscenza



del mezzo sopraffina, che lo portano ad una gestione di gara ottimale anche grazie alla sensibilità nel gestire il degrado tecnico degli pneumatici. I due portano con sé un differente marchio di fabbrica da quando correvano nelle categorie minori, dove Leclerc è stato costantemente dominatore assoluto in qualifica e Giovinazzi l'artista del soprasso in corsa. Nel passato, il venticinquenne italiano si è messo in mostra con manovre impensabili senza poter far leva su un rilevante vantaggio tecnico, dovuto soprattutto dalle migliori condizioni delle gomme. Giovinazzi ha anche potuto affinare le sue doti tecniche in un poco visibile ma concreto lavoro al simulatore Ferrari. Gli staff tecnici della scuderia con le quali Antonio è sceso in pista, che fossero della Casa del Cavallino, della Haas o della stessa Sauber, hanno sempre apprezzato le capacità del pugliese di "sentire" e interpretare al meglio le reazioni della monoposto e la sua precisione nel dare riscontri del lavoro di definizione dell'assetto. È questa una qualità che il driver di Martina Franca ha messo in mostra sin dalle categorie iniziali del kart, dove col passare degli anni ha avuto diverse proposte di diventare professionista della categoria: una scelta che, prima di incontrare Ricardo Gelael, Giovinazzi aveva seriamente preso in considerazione.

LO SGUARDO DI CHI ORA È PROPRIO FELICE

Sopra, occhi che brillano per Giovinazzi, visto con grande impegno in pista a Abu Dhabi, dove ha fatto capolino anche il responsabile tecnico Simone Resta, sotto. Nell'altra pagina, Bon Giovi in azione con la Sauber



Nei test svolti il 27 e 28 novembre a Yas Marina, dove si è rivisto in pista Simone Resta, Giovinazzi è sceso in pista nella seconda giornata e ha percorso 128 tornate, contro le 102 assolute il giorno prima dal compagno di squadra finlandese. Come ormai ci ha abituato nel corso della stagione, lo staff tecnico della squadra di Hinwil ha sacrificato con entrambi i piloti la ricerca della performance a vantaggio dell'acquisizione di dati relativi al comportamento della vettura in condizioni specifiche di gara con i nuovi compound della Pirelli.

Sono stati svolti soprattutto dei long run con serbatoio pieno e gomma dura. La monoposto di Antonio è rimasta ferma nella corsia box per circa un'ora a causa di una verifica da effettuare su una sospensione. Anche nella giornata in cui è sceso in pista il pilota italiano è stato completamente svolto il piano di lavoro previsto. Ora lo staff tecnico della scuderia zurighese è impegnato full time sulla C38 in chiave 2019. Una monoposto sul quale il team elvetico punta moltissimo e sulla quale le aspettative sono elevate come non mai, perché l'Alfa Romeo Sauber in questo momento è tra le realtà con il maggior potenziale di crescita. Con Giovinazzi e Raikkonen che non vedono l'ora di raccoglierne in frutti nel prossimo mondiale. ●

AFFIANCA VERSTAPPEN MA CON GRANDI AMBIZIONI E UN GRANDE TALENTO. QUINDI IL FRANCESE, A OGGI, NEL TEAM RED BULL È UNA NOVITÀ TUTTA DA DECIFRARE

di Massimo Costa

Gasly nel ruolo di incognita

GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

Non c'è soltanto Charles Leclerc a compiere il passo, tra mille attese, in un top team. C'è anche Pierre Gasly che ha compiuto lo stesso percorso del monegasco e da bravo pilota Junior Red Bull è approdato alla corte di Christian Horner. Vincendo nelle serie minori, in F.1 con la Toro Rosso e poi subito promosso nella squadra maggiore, Gasly nel 2019 si giocherà tutto. Se Leclerc si dovrà confrontare con Sebastian Vettel, il francese di Rouen se la dovrà vedere con Max Verstappen. Due sfide apparentemente impossibili, ma che potrebbero riservare non poche sorprese. Gasly, 22 anni, a Yas Marina ha guidato per la prima volta la Red Bull da pilota ufficiale. Una bella sensazione per lui dopo 26 Gran Premi con il team faentino. Belle prestazioni, spesso condizionate da una power unit Honda non affidabile. Pierre porta in Red Bull tutta la sua esperienza maturata nel 2018 con i tecnici giapponesi, un punto di forza non di poco conto sul quale partire, forse anche un punto di vantaggio rispetto a Verstappen che notoriamente non è capace di gestire politicamente i rapporti.

Vedi i continui litigi con i motoristi Renault. Gasly ha imparato come comportarsi con la cultura e i metodi di lavoro giapponesi e sarà molto utile a tutto



GETTY IMAGES

HA ANCORA MOLTO MARGINE DI CRESCITA

Gasly, a destra, sorride, ben felice d'aver l'opportunità più importante della sua carriera, potendo guidare per una Red Bull sempre ben lieta di aprire le porte a giovanissimi talenti...

il team Red Bull che a partire dai test di Barcellona del 18 febbraio utilizzerà i motori Honda. Gasly è un pilota frenetico, ultimamente piuttosto nervoso al volante e lo abbiamo potuto constatare con alcuni team radio eccessivi, con la voce in affanno, mentre si lamenta di questo e di quello, a volte anche senza ragione. O gesti in pista di reazione, come nel recente GP di Abu Dhabi nei confronti di Romain Grosjean. Lottare ai piani alti lo calmerà, probabilmente, almeno si spera. In ogni caso, dividere il box

con Verstappen non sarà per niente facile. Non lo è stato per Daniel Ricciardo, figurarsi per il buon Gasly. Che rischia fin da subito di venire sacrificato dalla Red Bull e se invece dovesse iniziare a essere più veloce dell'olandese, il clima diverrà sicuramente irrespirabile in quel box. Intanto, a Yas Marina Gasly si è messo a ruota di Leclerc nella classifica finale. 129 giri, tempo più alto, di oltre un secondo e mezzo rispetto al neo ferrarista e che sottolinea la differenza nella programmazione del lavoro, comunque un risultato per lui interessante e che fa morale. Il giorno precedente era stato il turno di Verstappen che ha praticamente ottenuto lo stesso riferimento cronometrico: 1'37"947 per l'olandese, 1'37"916 per Pierre. Il Mondiale 2019 si annuncia decisamente interessante e pieno di novità con questi due giovani che vogliono cambiare il mondo. Sarà una sfida ardua per entrambi, ma del resto non si diventa vincenti senza scalare montagne... ●



AUTO
SPORT
NEWS



Kubica adesso ci crede

ROBERT AL LAVORO SULLA WILLIAMS GETTANDO LE BASI PER PREPARARE L'AVVENTO DELLA FW42 LA QUALE NON POTRÀ CHE ESSERE MIGLIORE...

di Massimo Costa

fotografie GETTY IMAGES



Esattamente un anno fa, dopo i medesimi test di Yas Marina post campionato, eravamo qui a chiederci se Robert Kubica sarebbe stato scelto dalla Williams per il Mondiale 2018. Il test con la FW40 era andato molto bene, ma sul polacco si era estesa improvvisa l'ombra di Sergey Sirotkin, anche lui autore di un ottimo test e spinto forte dal budget messo in cantiere da Smp Racing. I dubbi di Kubica, che aveva intuito come sarebbe andata a finire, hanno poi trovato riscontro con la realtà e alla fine in Williams ci ha corso quest'anno il pur bravo e volenteroso pilota russo, che meritava certamente quell'occasione dopo una bella carriera sviluppatasi tra Gp2 e World Series Renault. Dodici mesi dopo, il destino a volte incredibile e beffardo, ha proposto lo stesso scenario, ma a ruoli invertiti. Sirotkin è giunto al capolinea, Smp Racing ha ritenuto di non continuare la sponsorizzazione con la Williams. L'oligarca Boris Rotenberg, ideatore da



PRIMI PASSI DA DESIGNATO

Esaurita la fase da terzo pilota, Kubica ha iniziato a svolgere il ruolo da titolare alla Williams, cercando di trarre qualche indicazione dalla deludente e plafonantissima Fw41

diversi anni del programma Smp per giovani piloti russi, ha definito "disgustoso" il comportamento della squadra diretta da Claire Williams durante il campionato, con sviluppi alla Fw41 mai azzeccati, tecnici che se ne sono andati, e quindi ha deciso che i suoi soldi (15 milioni) il team di Grove non li avrebbe più visti. A farne le spese l'incolpevole Sirotkin, quasi stordito per dover lasciare la F.1 dopo averla a lungo inseguita: «Nel 2019 avrei dovuto raccogliere quanto seminato durante questo difficile campionato, sarebbe stata una cosa logica, e invece mi ritrovo senza volante. Non è giusto, ma capisco la decisione di Smp, arrivata dopo una riunione alla quale ho partecipato».

Con Sirotkin fuori gioco, Esteban Ocon che in un certo senso aveva rifiutato la possibilità Williams già un mese fa («Se accadrà ne sarò felice, ma solo per un anno...»), la squadra ha virato a occhi chiusi su Kubica. Che questa volta non si è fatto trova-

re impreparato creando le basi per portare alla Williams un budget più o meno paragonabile a quello di Smp. A supportare il suo rientro sarà così la compagnia petrolifera polacca Pkn Orlen. In un certo senso si potrebbe dire che è stata una fortuna per Kubica non essere pilota ufficiale Williams nel 2018 considerando la pochezza della Fw41 che lo avrebbe sicuramente messo in cattiva luce.

Trascorrendo un anno da terzo pilota oltre che da tester, Robert ha avuto la possibilità di farsi apprezzare per i consigli forniti e per la sensibilità nella guida mostrata nelle occasioni che ha avuto, dove ha potuto lavorare con calma, senza la frenesia di quella sorta di "shoot out" con Sirotkin del dicembre 2017. E così nei test di Abu Dhabi, Kubica si è potuto concentrare sulle nuove gomme Pirelli con la serenità di essere il pilota Williams del 2019, con l'augurio che la Fw42 sia lontana parente della disastrosa Fw41. Nella prima giornata di prove, Robert ha diviso la vettura con il rookie George Russell, suo compagno di squadra e fresco campione Formula 2, mentre il giorno seguente Paddy Lowe lo ha lasciato in macchina fino alle ore 16, anziché fare il cambio con Russell alle 13. Per il team era infatti importante capire come reagivano gli pneumatici in condizioni di gara nei long-run che Kubica aveva iniziato ad affrontare. A motori spenti, Kubica ha spiegato: «Noi non abbiamo fatto prove comparative tra le Pirelli 2018 e quelle 2019, ma abbiamo lavorato soltanto sulle gomme nuove. Sono state prove interessanti e anche difficili, bisognerà valutare bene i dati raccolti. Di certo, bisognerà tenere conto che le vetture del prossimo campionato avranno una aerodinamica diversa e quindi influiranno sul rendimento degli pneumatici in maniera differente. I paragoni con le attuali vetture sono quindi difficili».

Kubica si sente più sicuro rispetto a quando nel 2017 si era riavvicinato alle monoposto di F.1 con la Renault: «L'esperienza ora è tanta e so come comportarmi con questa generazione di macchine, quali sono le loro reazioni. Per quanto riguarda la Fw42 ci stiamo concentrando per capire le cause che hanno contribuito a vivere questa annata così complicata. Con Russell sono certo che avremo un buon rapporto di lavoro, non ho dubbi sulle sue capacità e che ci aiuteremo a vicenda per crescere insieme alla squadra».

Quando Kubica ha dovuto interrompere la sua brillantissima carriera in F.1 per il noto incidente ralistico, era il febbraio del 2011, aveva 26 anni, 76 Gran Premi disputati, una vittoria e una pole all'attivo, una stagione da affrontare con la Lotus davanti a sé, un contratto con la Ferrari già pronto per il 2012 che il suo manager Daniele Morelli era riuscito a strappare con largo anticipo. Otto anni dopo, il ritorno in F.1 a seguito di un lungo percorso non facile, passato attraverso il Mondiale Rally e la convinzione, prima inesistente a dir la verità, che riprendere in mano il volante di una monoposto di F.1 poteva essere fattibile. Non ci resta che aspettare il 18 febbraio, primo giorno dei test pre campionato, per capire quanto la Fw42 potrà dare a Kubica. E quanto lui potrà offrire alla futura monoposto Williams. ●

L'ESPERIENZA ORA
È TANTA E SO COME
COMPORTARMI
CON QUESTA
GENERAZIONE
DI MACCHINE

ROBERT KUBICA



Toro Rosso ha tutto nuovo

LINE-UP COMPLETAMENTE RIVOLUZIONATO, GRAZIE AL RIPESCAGGIO DEL CORIACEO KVYAT E ALL'OPPORTUNITÀ DATA AL ROOKIE ALBON

di Massimo Costa

È una Toro Rosso completamente rivoluzionata nella line-up dei piloti quella che si presenterà ai primi test 2019 a Barcellona. Ma anche quella vista nelle prove post Gran Premio di Abu Dhabi ha presentato non poche novità. Prima di tutto, va detto che Alexander Albon, annunciato ufficialmente come pilota Toro Rosso per il 2019 proprio in occasione del weekend F.1 negli Emirati Arabi, non è salito sulla Str13-Honda. E già questa è una notevole stranezza perché il rookie terzo classificato nel campionato Formula 2 assaggerà la potenza di una monoposto di F.1 soltanto tra tre mesi sul circuito catalano, perdendo quindi una buona opportunità per fare una prima esperienza a Yas Marina. Albon partirà in ritardo rispetto ai suoi colleghi debuttanti ed è un peccato, ma ormai la Toro Rosso aveva già programmato i piloti che avrebbero partecipato ai due giorni di test Pirelli: il tester pagante Sean Gelael e il rientrante Daniil Kvyat. Morale: Albon è rimasto a guardare tra lo stupore generale.

L'indonesiano Gelael, il cui padre Riccardo va ricordato sempre per aver finanziato tutta la carriera del nostro Antonio Giovinazzi che non sarebbe dov'è ora senza quel supporto, ha comunque svolto un gran lavoro per la Toro Rosso compiendo dei long-run e totalizzando 150 giri nella prima giornata di test. Il giorno successivo è toccato a un emozionato Kvyat riprendere il volante della Toro Rosso. Il russo, apparso in forma, ha pure lui totalizzato un gran numero di giri, ben 155. In pratica, tra Gelael e Kvyat, il team diretto da Franz Tost in due giorni ha svolto qualcosa come sei Gran Premi! Il lungo pilota indonesiano ha poi proseguito la permanenza sul circuito Yas Marina partecipando ad altre tre giornate di test con la Dallara-Mecachrome Formula 2 del team Prema in vista del prossimo campionato. Gelael ha fatto anche da chiocciola al suo nuovo compagno di squadra, Mick Schumacher. Kvyat invece, è apparso ben felice per la nuova opportunità che gli si presenta. Era stato tagliato in malo modo dalla Red Bull prima e dalla Toro Rosso poi, e anche lui sembrava aver perso la retta via con gare e atteggiamenti sbagliati. La sua ultima apparizione è stata nel GP degli USA 2017. Ora ha una terza chance, che non tutti hanno la fortuna di avere. Ad Abu Dhabi, la Toro Rosso

ha anche salutato Brendon Hartley, il quale ci è rimasto male. Il biondo neozelandese, entrato in F1 a sorpresa per correre le ultime gare del 2017 e poi confermato per il 2018, ci aveva preso gusto. Stava facendo progressi, anche se non troppo evidenti, ma il suo feeling con la monoposto era in continuo miglioramento. Ma Helmut Marko ha decretato che per Hartley il giro di giostra si è concluso ed ha ridato il gettone a Kvyat e ad Albon, altra scommessa del manager austriaco. Il buon Brendon ha ricevuto apprezzamenti dalla Honda per le capacità nello sviluppare la power unit giapponese, dote acquisita nel periodo in Porsche nel Mondiale Endurance. Ma anche se dovrà essere riconoscente a Marko per questa opportunità, Brendon si è voluto sfogare così: «Mi sento come se avessi lasciato un lavoro in sospeso perché ho finito la stagione molto meglio di quando ho iniziato. Non è stato facile, ho avuto momenti complicati, molta pressione, ma penso di aver reagito bene e sento che sono ora molto

più forte come pilota. Sì, sono davvero felice della mia progressione nel corso della stagione. Non ho sempre avuto l'opportunità di segnare punti, ma a volte questo era fuori dal mio controllo, sicuramente alcune opportunità sono mancate all'inizio. Però, penso di essere stato un buon 'giocatore' per la squadra per tutto l'anno e so di aver contribuito molto alla sua crescita».

Se di Kvyat conosciamo ormai tutto, Albon è un oggetto misterioso. La Red Bull lo aveva già scaricato nel 2012 dopo un solo anno di Renault 2.0, poi lo aveva recuperato il programma

Junior Lotus, finché questo è esistito. Albon ha corso bene in Gp3 nel 2016 chiudendo secondo in campionato, il suo primo anno in F2 è stato difficile, ma quest'anno ha disputato una bella stagione guadagnandosi nuovamente l'attenzione del gruppo Red Bull. E' sicuramente un valido pilota, anche se con molti alti e bassi nella sua carriera ed appare un ripiego di Marko. Se merita la F1 lo capiremo nei primi test del prossimo anno a Barcellona. L'impressione però, è che sia Albon sia Kvyat avranno sul collo il fiato di Daniel Ticktum, la vera perla di Marko. L'inglese, due volte vincitore a Macao F3 e per gran parte del 2018 avversario principale di Schumacher nella F3 europea, non ha i punti per la Su-

MI È SPIACIUTO
NON DARE
CONTINUITÀ ALLA
MIA PRESENZA,
PERCHÉ STAVO
MIGLIORANDO

BRANDON HARTLEY

”

SCUDE

KVYAT E ALBON LA NUOVA COPPIA

È rappresentato da Kvyat e Albon il nuovo duo di piloti di Toro Rosso per il 2019. Sotto, Daniil alla ripresa di contatto col team. In basso a destra, Gelael, tester a gettone

GETTY IMAGES





perlicenza F1, gliene mancano cinque che andrà a conquistarsi nei campionati invernali che si terranno in Asia o in Nuova Zelanda. È Ticktum il primo obiettivo di Marko che in lui vede una sorta di nuovo Verstappen. E se non vi fosse stato il problema della Superlicenza, state certi che vi sarebbe Ticktum e non Albon, o Kvyat, sulla Toro Rosso nel prossimo campionato. ●



GETTY IMAGES

Il nuovo che avanza

FITTIPALDI, DELETRAZ, NORRIS, RUSSELL E NON SOLO: LE PROVE SONO L'OCCASIONE PER VEDERE IN PISTA COMBINAZIONI INEDITE

di [Massimo Costa](#)

Mai come quest'anno il test Pirelli di Yas Marina lo si può definire quello delle prime volte. Innanzitutto, perché due giovani piloti, Louis Deletraz e Pietro Fittipaldi, hanno avuto la possibilità di debuttare in F1, entrambi con la monoposto del team Haas. Poi, perché Lando Norris, George Russell, Antonio Giovinazzi, sono saliti sulle loro rispettive monoposto con le quali correranno a Melbourne con l'impronta del pilota ufficiale e non più come tester. Anche se Giovinazzi in realtà due gare le ha già disputate nel 2017 e non si tratterà di un vero debutto quello che vivrà Melbourne. Infine, ci sono stati i cambi di casacca, o i rientri. La prima volta di Charles Leclerc da ufficiale Ferrari (e di cui parliamo a parte come quella di Pierre Gasly con la Red Bull), la prima di Carlos Sainz con la McLaren e di Lance Stroll con la Racing Point e infine i ritorni di Daniil Kvyat e Robert Kubica.

Una dinastia sempre sulla breccia

Fittipaldi ha riportato il suo prestigioso cognome in F1. Il 22enne brasiliano, che però vive in USA a Miami, diventa il quarto Fittipaldi ad aver guidato una monoposto della massima serie, ma per le stati-

stiche lo sarà soltanto quando affronterà (chissà quando) il suo primo Gran Premio. Prima di lui, il nonno Emerson, il fratello del nonno, Wilson, e il figlio di quest'ultimo, Christian. Se vogliamo, nella ampia famiglia Fittipaldi, con trascorsi in F1 c'è anche il nostro Max Papis che ha sposato la figlia di Emerson ed è quindi lo zio di Pietro. Insomma, ce n'è per tutti i gusti. Pietro, tra l'altro fratello maggiore di Enzo (fresco campione italiano di F4 e parte della FDA), ha guidato la Haas-Ferrari il primo giorno. Non è stato troppo fortunato perché nella mattinata si è verificato un guasto alla power unit, che è stata sostituita. Tanto tempo ai box, poi il ritorno in pista nel pomeriggio. Fittipaldi ha totalizzato 56 giri, la metà di quelli che poteva percorrere senza il problema tecnico, ma ha ben impressionato considerando che si è messo dietro, nell'ordine, Kubica, Russell, Raikkonen e Gelael.

Non male proprio. E pensare che soltanto il maggio scorso Pietro si è fratturato entrambe le gambe in un brutto incidente a Spa mentre partecipava alla gara WEC con la Lmp1 del team Dragonspeed. Fittipaldi ha recuperato rapidamente grazie a una immensa forza di volontà, ha dispu-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



COLOMBO



suo apporto alla squadra per quanto riguarda la comprensione delle nuove mescole Pirelli. Nei giorni seguenti, Deletraz si è fermato per i test F2 e col team Carlin è stato il più veloce in assoluto nelle sei sessioni disputate.

Russell alla scoperta della Williams

Russell ha conosciuto per la prima volta la Williams a Yas Marina. Già tester di Mercedes e Force India, il neo campione della F2, è anche sceso in pista nelle FP1 dei Gran Premi di Brasile e Abu Dhabi nel 2017 con la Force India. Poi, la firma con la Williams, via Mercedes, e finalmente la possibilità di lavorare con la squadra. Russell ha diviso con Kubica la FW41 e ha dato subito una valida dimostrazione del proprio potenziale. Il suo connazionale Norris, secondo nel campionato F2, è salito sulla McLaren che ben conosce e con meno emozioni in quanto già da tempo il suo ingresso come pilota ufficiale era scritto. Le qualità di Norris sono enormi e non discutibili, come ha evidenziato nei test ai quali ha preso parte. A Yas Marina ha lavorato sodo per capire le nuove gomme ed ora non gli resta che sperare che la McLaren azzechi la monoposto del prossimo anno.

Sainz comincia con la McLaren

Il secondo giorno, sulla McLaren ha invece fatto la sua prima apparizione Carlos Sainz. Rimessa in... stiva la tuta Renault, lo spagnolo si è presentato di tutto punto nei colori della sua nuova squadra. Tanti giri, 150, e buone impressioni raccolte: «*Il team mi ha fatto sentire come a casa fin dal primo momento in cui sono entrato nel box. È stata una piacevole sensazione. La macchina non ha incontrato problemi ed ho potuto fare un buon test. Ho notato alcune cose da migliorare, lo stile di guida l'ho dovuto modificare e imparare le varie procedure sul volante, diverse da quelle che conoscevo con Renault*».

Con la Racing Point invece, si è finalmente visto Lance Stroll. Il canadese era stato al centro di una tempesta di mercato a partire dal Gp di Spa perché dopo l'acquisizione del team Force India da parte del padre Lawrence, si riteneva che il suo passaggio alla squadra color rosa fosse imminente, già da Monza. Invece, non è stato così. Stroll ha concluso l'anno in Williams e sulla VJM11 vi è salito soltanto nei test di Yas Marina. Impressionando subito, va detto. Stroll ha girato forte confermando la bontà della monoposto che con Ocon e Perez è stata spesso protagonista. Il primo giorno, ha diviso la vettura con il messicano, il secondo giorno ha totalizzato 122 giri. E tutte e due le volte ha segnato il terzo tempo. Non male davvero. ●



tato cinque gare Indycar (un'altra l'aveva corsa prima dell'incidente) e a inizio anno anche una prova della Super Formula giapponese. In precedenza, la sua carriera ha seguito il filone Renault 2.0, poi F3 europea, divenendo campione della World Series nel 2017.

Deletraz e Fittipaldi rookie con Haas

Deletraz, 21 anni, svizzero, ha girato sulla Haas il giorno seguente a Fittipaldi. Anche Louis appartiene a una famiglia di piloti. Il padre, Jean-Denis, è riuscito a disputare tre Gran Premi F1: uno con la Larrousse nel 1994, due con la Pacific nel 1995. Sviluppando poi la sua lunga carriera nel mondo delle GT e dell'Endurance. Louis invece, ha già dimostrato di avere più qualità del padre sulle monoposto. Campione Eurocup Renault nel 2015, vice campione World Series nel 2016, da due anni ha gareggiato in F2 e può vantare un secondo posto a Montecarlo 2018. Con la Haas ha totalizzato 117 giri risultando più fortunato di Fittipaldi.

In pista si è ben comportato e ha dato il

EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Sopra, Carlos Sainz su McLaren e, a destra, ecco Pietro Fittipaldi che ha guidato la Haas, così come l'altro rookie Louis Deletraz, in alto. A sinistra, Stroll, nella tuta rosa della Racing Point già Force India e, all'estrema sinistra, Russell, campione in carica della F2, ora nell'abitacolo della Williams





Più si va avanti, più trovo nei social, nelle mail e in ognidove messaggi di scherno, derisione e presa in giro per Valtteri Bottas.

Cameriere, maggiordomo, paracarro, lecchino, signorsì, insomma non v'è aggettivo, epiteto o apposizione dispregiativa lasciata inutilizzata per descrivere colui che, questo sì, più d'ogni altro, si sta prestando per incarnare il ruolo simbolo del vero problema di cui nessuno può o vuole parlare: il Nuovo Ordine Costituito di questa Formula Uno.

Perché Bottas non è il male, la radice del maligno, la scaturigine prima d'ogni sciagura, lo diavolo in terra, ma solo, con rispetto parlando, il gregario sublime, l'acqua cheta perfetta, un'onesta e capace marionetta mossa ad arte e neanche la sola, agli ordini, rispettivamente, del burattinaio, dell'impresario, del padrone del teatro e dell'Arcano Incantatore al quale fa comodo un certo tipo di show.

Bottas è solo il segnale più paradossale e spettacolare nella sua anti-spettacolarità - sorta di buco nero, di opposto algebrico-filosofico della buonanima di Gilles Villeneuve - volto ad assicurare la preservazione del sistema. Sistema che in realtà riguarda non solo la Mercedes ma tutti i top team, ormai, purtroppo, ahimé, nessuno escluso.

Perché oggi nessuna squadra potenzialmente in lizza per vincere un Gran Premio e il titolo mondiale accetta l'idea di mettere contemporaneamente sotto contratto due piloti in grado di fornire prestazioni in tutto e per tutto equivalenti a pari condizio-

TOP TEAM GIOCANO A UNA PUNTA

Bottas sembra quasi mimare una smorfia di disappunto verso chi lo critica in quanto gregario fin troppo perfetto. In verità è tutta la elite della F1 - con i tre top team - che ha virato verso il gioco con lo schema a una punta fissa più un assistman



SUTTON-IMAGES.COM

È diventato il mondiale Costrittori

ni contrattuali, nonché scevri da possibili ordini di scuderia. In poche parole, con Abu Dhabi 2018 e la partenza di Ricciardo dalla Red Bull, unita alla fine della convivenza di due campioni del mondo sotto lo stesso tetto (in Ferrari), ha preso campo il nuovo stato delle cose che prevede all'interno di un top team una gerarchizzazione totale e ancor più esasperata. La quale ammette un pilota punta di lancia, dominus assoluto della squadra, faro dichiarato e punto di riferimento imprescindibile. E, accanto a lui, un famulo inoffensivo come Valtteri Bottas, oppure un giovane promettentissimo, interessantissimo, in piena crescita ma per il momento, almeno sulla carta, politicamente assai più debole del caposquadra nei giochi di magnetismo interno e in ogni caso perfettamente addomesticabile agli interessi superiori della Corporation di riferimento. I casi di Gasly e Leclerc ne sono il comprovato esempio. Che poi, a ben guardare, l'andazzo è questo da un pezzo. La convivenza sotto lo stesso top team di due iridati era una rarità da mo', considerato anche che le eccezioni meno antiche avevano spiegazioni

CHI SE LA PRENDE CON BOTTAS PERCHÉ TROPPO SERVIZIEVOLE SBAGLIA BERSAGLIO. IL PROBLEMA NON È LUI, MA IL SISTEMA SCHIACCIANTE DEI TOP TEAM F1 CHE IMPONE UNA SOLA PUNTA

che finivano in realtà per confermare perfettamente la tendenza alla regola opposta.

In fondo Hamilton e Button alla McLaren hanno convissuto sol perché Jenson è sempre stato un gran signore e in quanto le sue prestazioni secche non eguagliavano quelle del fortissimo Lewis - anche una volta se gli è pure arrivato davanti nel mondiale, nel 2011 -, ma, in ogni caso, il biondo non era certo un problema per il moro. E, malgrado questo, JB alla fine s'è rotto le palle e ha sbottato alla grande e sorprendentemente, per uno del suo aplomb, finendo tuttavia dalla padella alla brace, sorbendosi Perez, nel 2013. D'altronde la stessa McLaren del Ron Dennis che fu, parlandone come se fosse in servizio, ha sempre avuto una cultura mai contraria alle convivenze toste, costi quel che costi, tanto da passare alla leggenda quale campo di battaglia derbystico tra Senna e Prost. Ma torniamo a bomba andando avanti col ragionamento, limitando l'indagine alla vigente era turboibrida.

Dieci squadre in lizza. Di cui una, la Mercedes, vince quasi tutto, l'altra, la Ferrari, pochino, la terza, la



Red Bull, pochissimo. Tutte le altre insieme, niente. Zero assoluto. Cioè di venti macchine, quattordici son lì per fare numero e parata. Delle sei restanti, ormai, solo tre devono e possono vincere. Per filosofia, logica e regola di buona convivenza.

Perché, è ora che ve lo cacciate in testa, con la riconversione della Red Bull ai dettami del sistema, eiettando via Ricciardo, il miglior sorpassatore del mondiale, ormai tutti i top team hanno un dominus. Quindi, fatti salvi imprevisi, sommovimenti, maremoti o rivoluzioni, di diciassette macchine in pista, quasi di sicuro ne vince una che sappiamo già da chi è guidata, o tutt'al più, altre due a scelta. Vera follia, questa. Alimentata, ingrassata, tutelata e inaffiata da un sistema sempre più veritcalista, verticistico, che vuole ogni top team tipo un immenso Ministero della Velocità, una specie di partito di Governo, d'Azienda-squadra che ammette un solo leader, un unico capo, un esclusivo pilota di potere e di panza. E gli altri muti devono stare. Questo è. Perché gli interessi di top team fanno sì che costoro non si vogliono mica noie, nei propri locali. E la F.1 passa da campionato Piloti a mondiale Costrittori Essù, la forte rivalità interna tra Hamilton e Rosberg datata 2016 viene ricordata in ambiti curialeschi e irreggimentati non tanto e non già come l'u-



**I VERI DUALISMI
INTERNI
ALLE GRANDI
SQUADRE
A PARITÀ
DI MACCHINA
SONO STATI
PRATICAMENTE
ABOLITI**

nico lampo accettabilmente emozionante dell'era turboibdrida, ma come esempio negativo, episodio destabilizzante da mai più ripetere, degenerazione da prevenire nelle regole di corretta e buona gestione d'una squadra di gran classe. La quale deve scegliere e battezzare preventivamente l'uomo unto, il prescelto dai Signori, il candidato di bandiera. Mentre l'altro, a turno, o è così sazio da non costituire più un problema - vedi il Raikkonen in Ferrari che stava benissimo prima ad Alonso e poi a Vettel - oppure è così ancor giovane e in divenire da non aver lo stesso impatto politico sul team.

Anche se alla Ferrari va riconosciuta appieno la buona fede d'aver promosso a titolare uno come Leclerc che in proiezione ha tutti i numeri per crescere e diventare, financo molto presto, uno che può ambire a vette prive di limiti d'altitudine. I recenti test di Abu Dhabi lo dimostrano. Però il costume generalizzato resta. Le primedonne nei top team non vogliono problemi e accettano di convivere solo con mezze figure dichiarate o, in alternativa, con talenti in via di sviluppo. E i top team li soddisfano con entusiasmo, giacché la figura del boss ansiogeno domatore e dispensatore abile e torturante di fiducia e motivazioni ai suoi ragazzotti - gente con le palle, la spregiudicatezza, la spietata saggezza politico esistenziale di Enzo Ferrari, Bernie Ecclestone e Ron Dennis, per intenderci -, in giro non si trova più. Ormai, comandano i consigli di amministrazione che per stare quieti e approvare il programma deliberano su un organigramma deludentemente chiaro dall'origine, mica scommettono su una volatile, instabile e esplosiva alchimia interna.

Per questo i discorsi stupidi e le prese per il culo babbuine contro il presunto cameriere Bottas mi fanno proprio ridere. Il problema è tutt'altro che Bottas. Il guaio, il maleodorante, il male e lo schifo annidano nell'edificio sistemico, nella cattedrale d'idee che partorisce in pianta organica un ruolo come quello che Bottas è costretto a assumere, in quanto tiene famiglia e bisogno di lavoro.

Così come stiamo perdendo sempre più circuiti tosti e piloti coi controcoglioni - i top di ora magari son più bravi di quelli di prima, ma preferiscono cremine, sieri e scrub al fascino della Nordschleife -, la morale della favola è che, parallelamente e con la stessa proporzione geometrica, anche i top team in un sistema come questo si stanno annacquando e ammosciando sempre più, divenendo quietamente e ministerialmente patriarcali o matriarcali e non più affascinanti e incazzatissimi ricettacoli di sfide nelle sfide sotto lo stesso tetto, di match race Lauda vs Prost, di Prost vs Senna, di Mansell vs Prost ovvero di Piquet vs Mansell. Adesso in ogni big team-azienda se sei di mazzo e di banco il compagnuccio di scrivania lo pretendi profumato, silenzioso, acerbo, timido, educatino e disciplinato.

Altro che colpa di Bottas. Questi qua, capi e prime guide, vogliono entrare nella leggenda con la garanzia della mutua. ●

ALTRO CHE COLPA DI VALTTERI BOTTAS... QUESTI DEI TOP TEAM, TRA CAPI E PRIME GUIDE, VOGLIONO ENTRARE NELLA LEGGENDA CON LA GARANZIA DELLA MUTUA



Rivali faccia a faccia

IL MONDIALE 2018 SI È RIVELATO UN CONFRONTO LUNGHISSIMO CHE HA ESALTATO GLI UOMINI DEI TOP TEAM, MA ANCOR PIÙ LA MERCEDES W09 CON LA FERRARI SF71H IN GRAN CACCIA

Il mondiale 2018 appena concluso, è stata certamente una sfida tra uomini che si sono sfidati lealmente senza risparmiarsi, dimostrato dal rispetto reciproco mostrato ad "ostilità concluse", nel dopo gara di Abu Dhabi. Ma è stato anche la sfida tra le rispettive monoposto, tra le loro basi progettuali, diverse, ma convergenti in molti dettagli. È stato, ad onor del vero un confronto tra i più affascinanti tecnicamente a cui abbiamo assistito negli ultimi anni. Sì, perché quando, finalmente, si presenta sulla scena uno sfidante agguerrito, come è stato la SF71H, l'interesse cresce non solo, ovviamente, dal punto di vista sportivo, ma anche da quello tecnico. Il tema di partenza, come tutti gli anni, erano il confronto tra le prestazioni della ben nota "rinomata" power unit Mercedes, progettata e realizzata a Brixworth, e quella della Ferrari, che doveva mostrare segni di miglioramento tangibili, soprattutto a livello di affidabilità, carente nella seconda parte della stagione 2017. Era l'interrogativo, maggiore, se vogliamo, in quanto nelle stagioni precedenti era stato chiaro, come l'artefice principale del dominio da parte del team di Toto Wolff, fosse stata proprio la power unit, che aveva però anche permesso di realizzare una monoposto, estrema a livello di concetto aerodinamico, incentrato sul passo lungo.

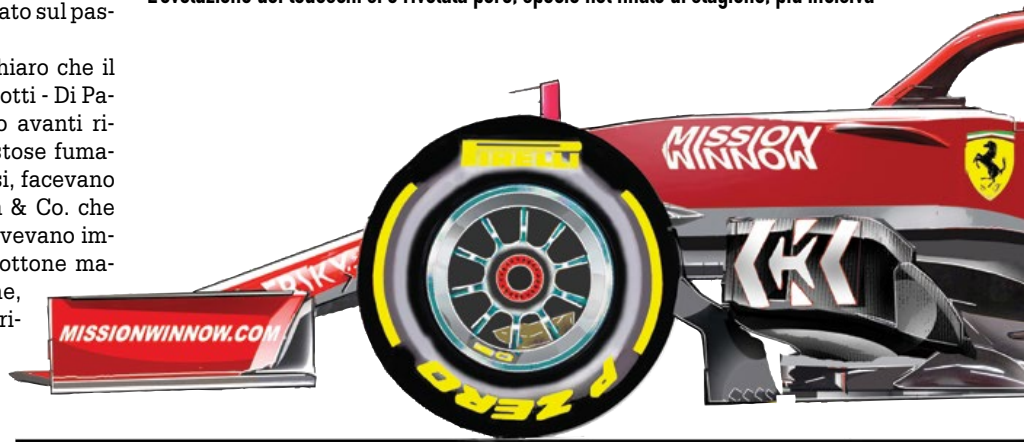
Già dai test al Montmelò era parso chiaro che il propulsore italiano realizzato dal duo Iotti - Di Paola, rappresentava un notevole passo avanti rispetto al modello precedente, e le vistose fumatte in fase di accensione, su queste basi, facevano storcere sempre più la bocca a Lauda & Co. che dati fonometrici o di Gps, alla mano, avevano immediatamente capito che il famoso bottone magico, delle power unit anglo tedesche, poteva, ormai essere considerato un ricordo.

Il secondo e non meno importante tema di valutazione nel confronto tra le due monoposto era, anche in questo



MERCEDES VS FERRARI. ETERNO DUELLO CON DUE MONOPOSTO RIUSCITISSIME

La Mercedes W09, sopra, si è rivelata ancora una volta la monoposto allo stato dell'arte, anche se la Ferrari SF71H, sotto, è riuscita a metterle il sale sulla coda. L'evoluzione dei tedeschi si è rivelata però, specie nel finale di stagione, più incisiva



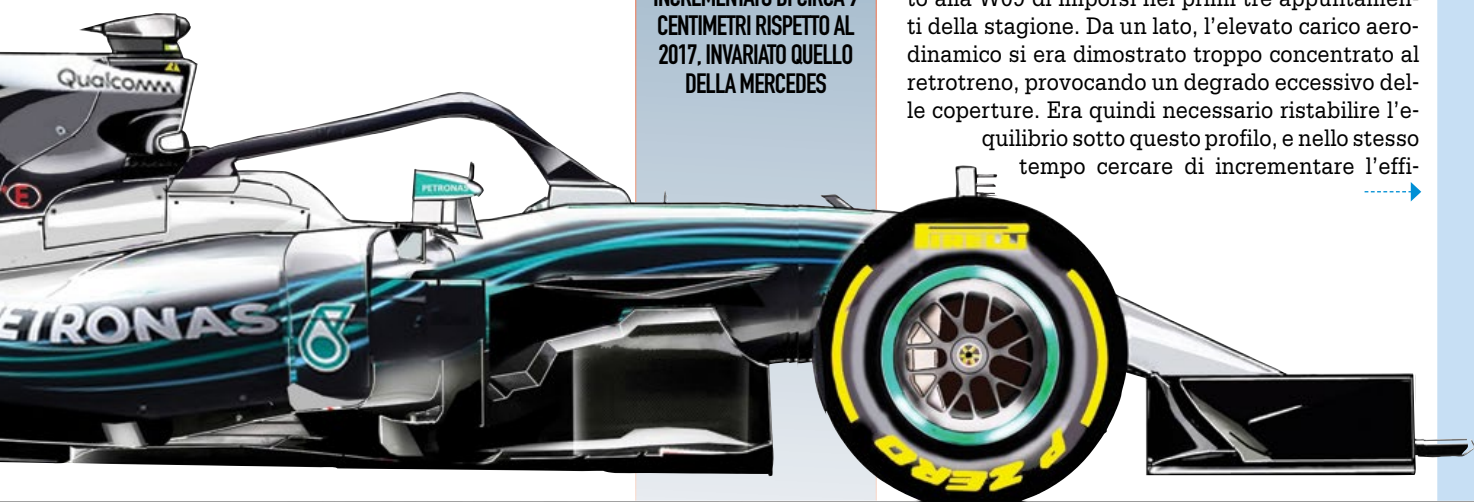
caso, come sempre, lo sfruttamento degli pneumatici. In verità le due sessioni di test al Montmelò non avevano fornito, almeno a chi osservava dall'esterno, un quadro nettissimo, ad eccezione di un fatto che soprattutto agli uomini della Pirelli non era sfuggito. L'asfalto appena rifatto, del tracciato catalano, aveva infatti indotto, nonostante le temperature molto basse, un livello di blistering molto elevato, sofferto da più vetture, ma con agli estremi rispettivamente la Ferrari, toccata solo marginalmente, e la Mercedes, la più colpita dal fenomeno, soprattutto al retrotreno. Questo fatto, però non aveva suscitato immediatamente un'attenzione mediatica, come poi invece accadrà nel momento in cui Pirelli deciderà di adottare in tre Gran Premi (Spagna, Francia, Gran Bretagna) gomme con un battistrada più sottile di 0,4 mm; ma questa è un'altra storia. A Melbourne, il problema si ripresenta, ma in modo non grave, e a fare la differenza, è il passo gara della SF71H, che consente alla Ferrari di battere la Mercedes, a livello strategico. Se il tracciato di Albert Park, però, non poteva essere considerato un test attendibile al 100%, quello di Sakhir, in Bahrain per le sue

caratteristiche tecniche lo era, eccome. La vittoria di Vettel, davanti a Bottas ed Hamilton, suona allora come una lampante conferma che "la rosa c'è" e la Mercedes, fa meno paura. L'equilibrio della monoposto italiana, sembra l'elemento determinante, per sfruttare con un degrado ridotto le gomme. Il carico generato dal fondo, caratterizzato da un'assetto rake (picchiato) accentuato, si è fatto sentire nei curvoni di Sakhir, e contestualmente la power unit, quantomeno quella di Vettel dimostra di non temere rivali, neppure al caldo. L'impostazione della SF71H, resta più o meno la stessa anche in Cina, sebbene sia corretto ricordare che la Ferrari, sia stata per tutta la stagione, la squadra più attiva a livello di sviluppi aerodinamici, con un'attenzione focalizzata nell'arco dell'intero campionato, su fondo, deflettori, diffusore. Mercedes, per contro inizialmente sembra non sviluppare, se non a livello marginale la W09, e non è un'apparenza.

Si capirà più avanti il perché. I tecnici di Brackley, infatti già dopo la terza gara, in Cina, avevano raccolto dati sufficienti per avere un quadro molto nitido della situazione tecnica che aveva impedito alla W09 di imporsi nei primi tre appuntamenti della stagione. Da un lato, l'elevato carico aerodinamico si era dimostrato troppo concentrato al retrotreno, provocando un degrado eccessivo delle coperture. Era quindi necessario ristabilire l'equilibrio sotto questo profilo, e nello stesso tempo cercare di incrementare l'effi-

FERRARI ASSAI PICCHIATA

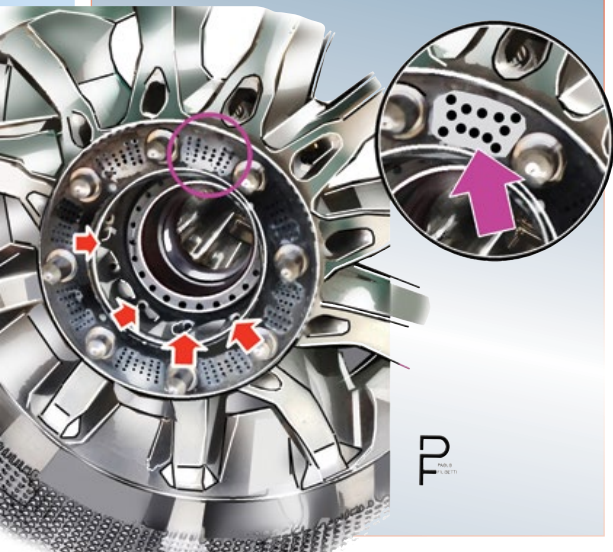
LE DUE CONTENDENTI SI DIFFERENZIANO A LIVELLO VISIVO PER L'ASSETTO RAKE ACCENTUATO CHE CARATTERIZZA LA FERRARI, E QUELLO QUASI NEUTRO DELLA W09. IL LORO INTERASSE È SIMILE, CON QUELLO DELLA SF71H INCREMENTATO DI CIRCA 9 CENTIMETRI RISPETTO AL 2017, INVARIATO QUELLO DELLA MERCEDES



cienza della vettura. La W09. Subisce poche modifiche sino al Gp d'Austria, dove di fatto nella nona gara in calendario debutta una sua versione B. Le imboccature delle fiancate, infatti vengono modificate, arretrate di circa cinque centimetri, comportando un diverso inglobamento delle strutture deformabili ai lati dell'abitacolo. Le prese d'aria di alimentazione vengono ridotte in sezione, e sparate da setti verticali, rappresentati da "supporti" aggiuntivi degli specchietti retrovisori. Purtroppo, in gara, si ritireranno entrambe le W09. Questa debacle non scompare i tecnici della Mercedes, a ragione vedremo, in quanto il migliore equilibrio ridurrà progressivamente il degrado dei pneumatici nelle gare successive, sino all'Ungheria. Nella gara magiara, infatti debutterà una prima versione della sospensione posteriore, rivista nei cinematismi, per azzerare il problema blistering. In sostanza, a Brackley avevano identificato come problemi principali, tutti quei fattori, aerodinamici, ma soprattutto dinamici, che avevano pregiudicato il passo gara della W09 in più gare, inclusa quella di Silverstone. In parallelo, la Ferrari, da un lato conscia del pressoché raggiunto livellamento prestazionale per quanto concerneva la power unit, spingeva nella ricerca di carico, generato dal fondo, ma anche di efficienza. Il Gp di Gran Bretagna, almeno all'apparenza aveva infatti coinciso con un pacchetto aerodinamico caratterizzato da un nuovo fondo, che aveva dato alla SF71H ancora più carico nelle veloci curve di Beckett's, permettendole di mantenere a distanza la W09. Le evoluzioni a livello di Power Unit, potremmo definirle, marginali, nell'economia complessiva della stagione. Non perché non fossero rilevanti i miglioramenti, seppure fossero più a livello di integrazione tra parte elettrica ed endotermica, e a livello di

W09, CERCHI CON MICROFORI

NELLE ULTIME GARE SALGONO ALLA RIBALTA DELLE CRONACHE I CERCHI INTRODOTTI A SPA. IN QUANTO DOTATI DI DISTANZIALI FORATI, PER LO SMALTIMENTO DEL CALORE PRODOTTO IN FRENATA. SI INNESCHERÀ UNA POLEMICA ANCORA IRRISOLTA SULLA LORO FUNZIONE AERODINAMICA



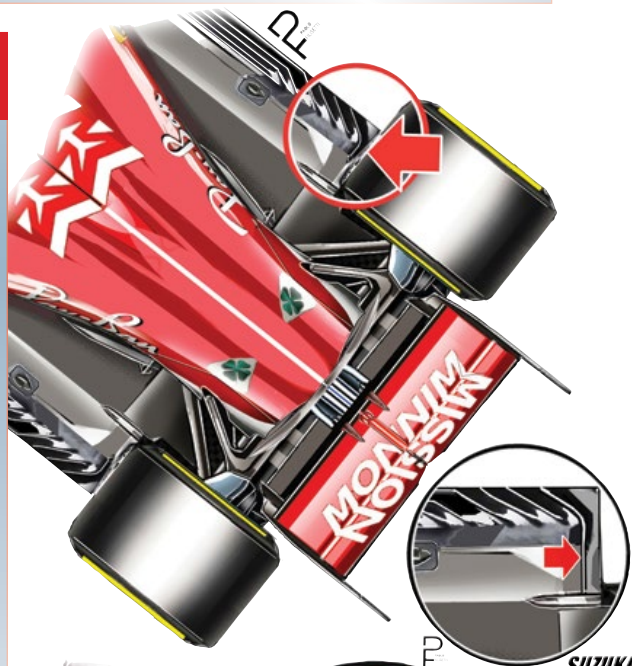
EVO PER IL DIVERGENTE FERRARI AL GP FRANCIA

UNA DELLE AREE MAGGIORMENTE SVILUPPATE DELLA SF71H È LA ZONA DEL DIVERGENTE. LA PARTE ANTERIORE DEL FONDO E LE ESTENSIONI LATERALI DOTATE DI MOLTEPLICI SOFFIATURE, SONO STATE MODIFICATE PIÙ VOLTE PER INCREMENTARE L'EFFICIENZA DEL FONDO DELLA MONOPOSTO



EVOLUZIONI MULTIPLE FONDO

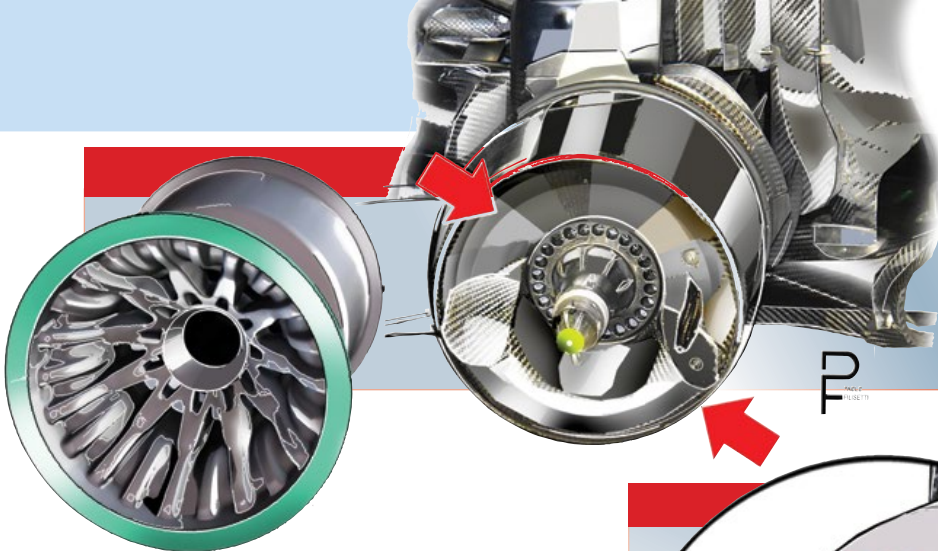
LA FERRARI, HA INTRODOTTO PIÙ VERSIONI DI FONDO DURANTE LA STAGIONE. L'ULTIMA, UTILIZZATA SOLO IN PROVA RISALE AD AUSTIN. SVILUPPO DELLA VERSIONE INTRODOLTA A SILVERSTONE E POI DI FATTO UTILIZZATA SINO A FINE ANNO



FP1 USA - MESSICO

CESTELLI FRENO PER SINGAPORE

A SINGAPORE DEBUTTANO I CESTELLI FRENO DOTATI DI PROFILO CONCAVO, PER UN PIÙ EFFICACE SMALTIMENTO DEL CALORE DAI FRENI. ACCOPPIATI AI CERCHIONI, RAPPRESENTANO UNA SORTA DI ARMA SEGRETA DELLA W09 NELLE ULTIME GARE, SECONDO I RIVALI

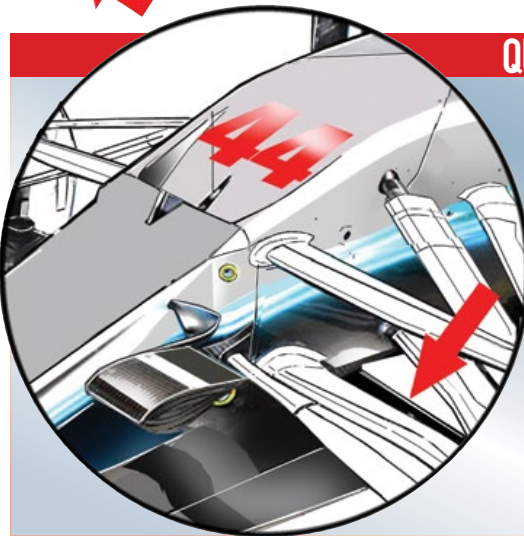


efficienza termodinamica, che di prestazioni assolute. Determinante, nella seconda parte della stagione, è stata la messa in campo da parte di Mercedes, di tutte le contromisure necessarie per ridurre il degrado dei pneumatici, a partire dai cesterli freno introdotti a Singapore, ai cerchi con vorticatori, che poi, come si scoprirà qualche gara dopo, includono anche distanziali sul mozzo, dotati di micro fori di ventilazione. Una soluzione ingegnosa, brillante, che contribuisce alla soluzione dei problemi della W09, consentendo ai suoi piloti, Hamilton in primis, a sfruttarne tutto il potenziale, in qualifica, ma soprattutto in gara.

La SF71H, invece, sembra perdersi da Singapore in poi, con sviluppi che male si integrano nel suo progetto. Nelle ultime quattro gare, ormai si fanno esperimenti che poi potranno essere utili nel 2019, ma di fatto sono sviluppi che originariamente sarebbero serviti subito, e vengono accantonati. L'equilibrio della SF71H, ma soprattutto il propulsore, alla sua terza evoluzione, permette di raccogliere l'ultima vittoria ad Austin, ed un valido (quanto inutile ai fini della classifica) secondo posto in Messico. Le parabole delle due vetture, potremmo dire si siano incrociate più volte, partendo da prestazione all'inizio, e poi alla fine tra loro quasi sovrapponibili. Ha prevalso, la vettura che è stata più competitiva nel momento più delicato del campionato. La formica W09, alla fine ha battuto, una SF71H....cicala. ●

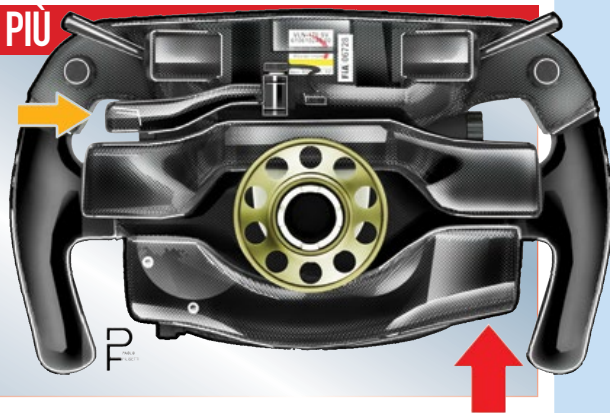
QUELL'ALA DI MANTA

È UN ELEMENTO DI CONTINUITÀ TRA LA W09 E LA MONOPOSTO PRECEDENTE. IL DIFFUSORE ANTERIORE, PER INDIRIZZARE IL MASSIMO QUANTITATIVO D'ARIA SUL FONDO, NON HA GENERATO UNA MODA A LIVELLO PROGETTUALE. SOLO LA WILLIAMS, INFATTI SI È ISPIRATA A TALE SOLUZIONI, RITENUTA DA MOLTI PROGETTISTI TROPPO VINCOLANTE A LIVELLO DI CONCETTO AERODINAMICO



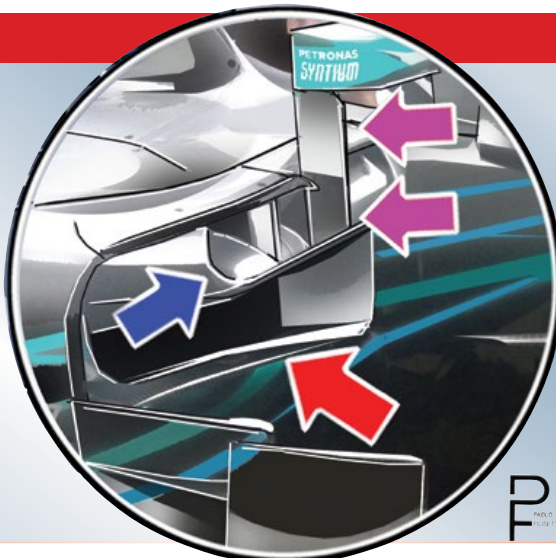
LEVA FRIZIONE IN PIÙ

INTERESSANTE, SCOPERTA A BAKU, LA LEVA AGGIUNTIVA DELLA FRIZIONE (FRECCIA ARANCIO) SULLA VETTURA DI VETTEL, PER CONSENTIRE AL PILOTA TEDESCO UNA MAGGIORE SENSIBILITÀ ALLO STACCO IN PARTENZA



LA VERSIONE B

IN AUSTRIA HA DEBUTTATO LA VERSIONE B, DELLA W09, CON LE IMBOCCATURE ARRETRATE, RIDOTTE IN SEZIONE E DIVISE DA SETTI VERTICALI COSTITUITI DAI SUPPORTI ESTERNI DEI RETROVISORI





Frecce acuminata

L'ANNATA È STATA EMOZIONANTE MA TIRANDO LE SOMME SPETTA ALLA MERCEDES E A HAMILTON L'ONORE DELLA NETTA SUPREMAZIA

Quindi hanno vinto di nuovo Loro. Tutto, Mondiale Piloti e anche Costruttori. Per il quinto anno consecutivo. E per di più frantumando una bella manciata di record, principalmente grazie a Lewis Hamilton che ha raggiunto quota 73 nelle statistiche dei Gp vinti (che poi sta per uno su tre disputati in carriera...) e ben 83 pole position, di gran lunga ormai più di tutti. Se poi pensiamo che in quest'ultimo quinquennio la Mercedes ha vinto il 74% dei Gp, non possiamo non considerare tutto ciò come un'impresa di altissimo livello.

Tuttavia, anche se il dominio continua, non si può affermare che sia stata una stagione come le altre. Sì, alla fine non c'è stata storia ed hanno nuovamente vinto con alcuni weekend di anticipo, però per il team di Brackley non è più

stata una tranquilla passeggiata di salute. Anche se c'è comunque una timbrica di superiorità che ritorna sistematica e che depona a favore di competenze ed organizzazione di altro livello.

Innanzitutto, nella Classifica Costruttori il margine della Mercedes sui secondi classificati non è più stato equivalente ad una voragine ma si è ridotto a 84 punti, che sono pur sempre tanti ma perlomeno lasciano intravedere un maggior equilibrio tra i top team rispetto alle ultime annate.

Hamilton da primato

Dalla parte dei piloti, invece, con i suoi 408 punti totali raccolti Hamilton ha battuto il record in un campionato di F.1. Certamente occorre tenere in conto che quest'anno i Gp sono stati ben 21. Tuttavia solo due volte nella storia recente

del Mondiale di F.1 – quella con questo sistema di assegnazione di punti – si è verificato un gap maggiore. Nel 2013 con Vettel – allora ancora su Red Bull – su Alonso ferrarista (+155 punti) e nel 2011 con ancora Seb davanti a Button di 122 lunghezze. E comunque il distacco col quale Hamilton si è messo dietro Vettel è quasi raddoppiato rispetto al 2017. Da 46 a 88 punti. Ferrari più vicina al vertice, ma Vettel più lontano...

Un trionfo che spetta a Lewis

Insomma, una prima considerazione "forte" che emerge da questi numeri è che in questo 2018 gli avversari della Mercedes (in primis la Ferrari) si sono avvicinati, ma che, nonostante questo maggiore equilibrio prestazionale tra alcune vetture, Hamilton si è letteralmente mangiato tutti i suoi avversari.

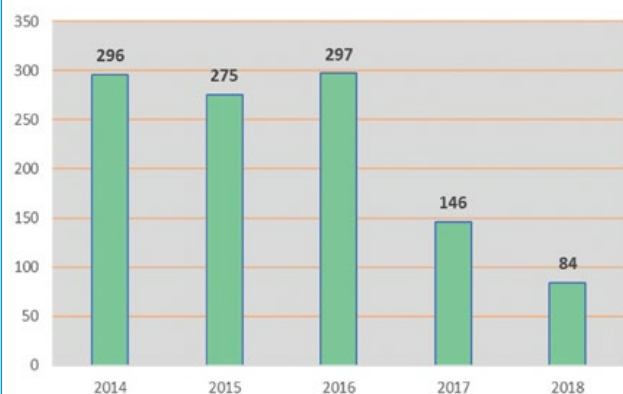


ri. Anche Sebastian Vettel, che ha visto la bandiera a scacchi prima dell'inglese solo nel 38% dei Gp. E l'ha spuntata in qualifica solo un sabato su tre. Meno del 2017. E non è un riscontro molto positivo se pensiamo che tra la SF71H e la W09 non c'è mai stata una differenza abissale, anzi... Ma lo vedremo tra poco.

Red Bull e McLaren fragili

Torniamo ancora per un momento alla Classifica Costruttori, ai team ed alle vetture. Perché per raccogliere punti pesanti alla domenica è fondamentale la performance ma conta tantissimo anche l'affidabilità. Già perché se non si consente al pilota di arrivare in fondo alla gara, si vanifica il lavoro di tutti. E allora i numeri del 2018 ci dicono che due team hanno visto sbriciolarsi troppe volte le loro possibilità

MERCEDES: IL DIVARIO COL 2° CLASSIFICATO



LEWIS VS SEB: LA DIFFERENZA PUNTI

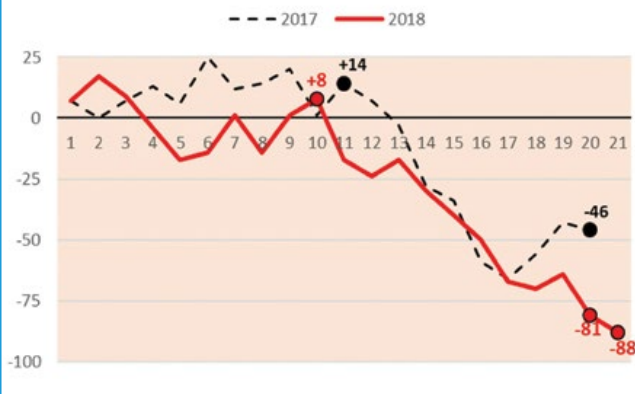




Foto celebrativa quanto emblematica della vittoria Mercedes anche in questo 2018 iniziato nel segno della Ferrari...

di conquistare un posto al sole nella classifica finale. Sono Red Bull e McLaren che hanno vissuto ben 9 ritiri a testa per cause meccaniche. Percentuale decisamente elevata per avere una qualsiasi ambizione. Tanto per darci un riferimento, le Mercedes si sono ritirate per inaffidabilità solo due volte. Una a testa Hamilton e Bottas, entrambi al Red Bull Ring. Ed è anche lì che si gioca buona parte della partita...

Williams affidabile, ma...

Poi è evidente che l'affidabilità non basta. Prendiamo per esempio la Williams. Si è ritirata per cause meccaniche solo nel 7% delle partecipazioni. Eppure, alla fine, è arrivata ultima nella Classifica Costruttori con soli 7 punti complessivi, 6 di Stroll e uno solo di Sirotkin. Vettura affidabile ma... ferma. Poi, per carità, conterà anche

la qualità dei piloti ma non possiamo certo pensare che un top driver avrebbe potuto proiettare la Williams di quest'anno nelle prime file. E siccome, dall'altro estremo, la Red Bull è comunque arrivata terza, viene da pensare quali traguardi avrebbe potuto raggiungere - come squadra ma anche Verstappen e Ricciardo presi singolarmente - se solo la sua power-unit, la frizione e componenti elettrici vari non avessero gettato la spugna così spesso.

Queste statistiche sono, tra l'altro, anche utili per "pesare" le prestazioni tra compagni di squadra. Ad esempio Hulkenberg si è ritirato 5 volte più di Sainz (e qui consideriamo anche i ritiri per incidente). Eppure alla fine del campionato ha raccolto 16 punti mondiali in più. E così anche Alonso che ha collezionato 38 punti in

più di Vandoorne pur con 5 ritiri in più.

L'andamento "storico"

Se ora possiamo la lente di ingrandimento sui primi tre top team del Mondiale - Mercedes, Ferrari e Red Bull - è interessante notare come la loro raccolta progressiva di punti gara per gara abbia ricalcato più o meno l'andamento "storico" delle ultime stagioni. Questa progressione è indicazione chiara di quanto i team sono efficaci nello sviluppare la loro vettura dopo l'impostazione invernale del progetto. Più precisamente, rappresenta una sorta di evoluzione del rendimento complessivo dell'insieme vettura-tecnici-piloti. Parliamo di "rendimento complessivo" perché la raccolta dei punti alla domenica dipende dalle qualità prestazionali e affidabilistiche delle

vetture, ma anche dagli eventuali errori strategici o comportamentali di tecnici e piloti che non consentono di finalizzare al massimo le potenzialità dell'intero pacchetto.

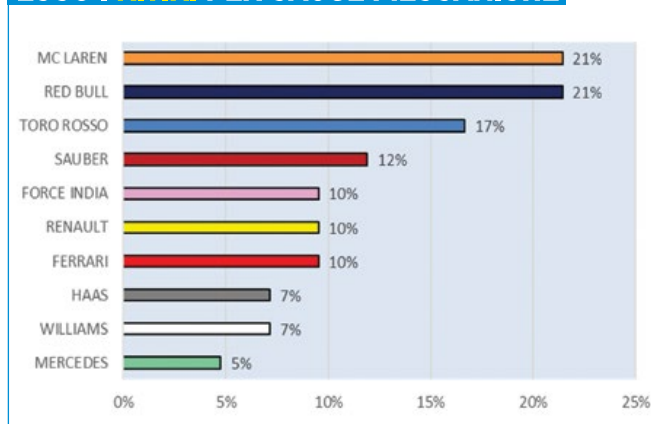
Progressione mancata

Ebbene, anche quest'anno questa progressione è mancata al team di Maranello. Gli altri - e per altri intendiamo Mercedes e Red Bull - hanno progressivamente migliorato il loro rendimento globale gara dopo gara. Addirittura in Mercedes hanno accelerato più che non nel 2017 per compensare quelle carenze che erano emerse all'inizio. Per la Ferrari invece ancora una volta un trend prestazionale decrescente. Ok, un pochino meglio del 2017 ma non certo un'inversione di tendenza. Proprio come in tante altre stagioni precedenti. E poi è chiaro che alla fine, quando si fanno le somme, qualcosa viene a mancare...

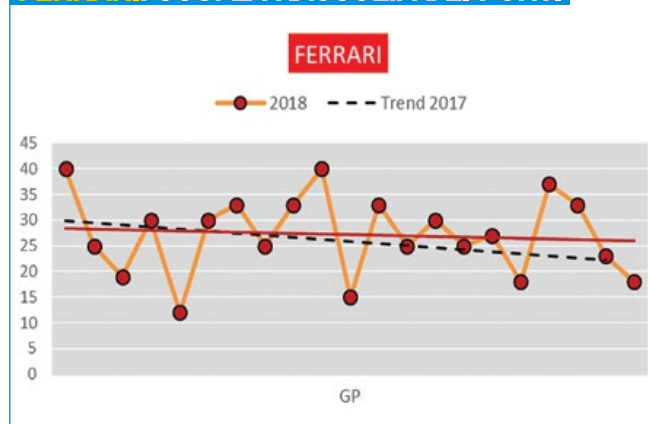
Seb ok fino al Canada

Detto del rendimento delle varie squadre in gara, passiamo a valutare com'è evoluta nel corso dell'anno la prestazione nel giro secco della qualifica. Concentrandosi sulle prime file non possiamo infatti non ricordare che ad inizio stagione - cioè fino alla trasferta in Canada - Vettel era stato davanti a Hamilton in qualifica per ben 5 volte su 7. E, tra l'altro, aveva poi visto il traguardo prima di Lewis in quattro occasioni. Insomma tutto lasciava presagire che avremmo assistito ad un

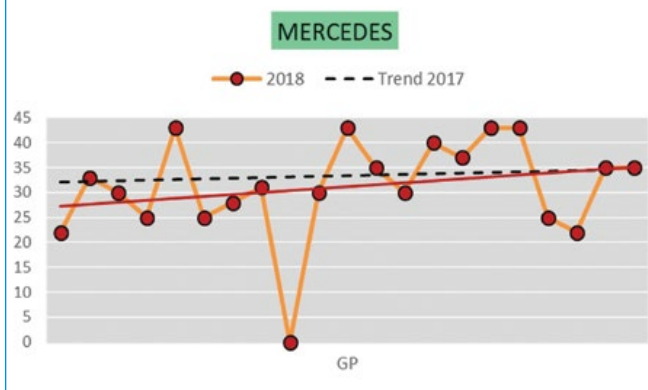
ECCO I RITIRI PER CAUSE MECCANICHE



FERRARI: COSÌ LA RACCOLTA DEI PUNTI



MERCEDES: LA RACCOLTA PUNTI



film mondiale decisamente diverso. Invece, dopo la metà di giugno, Seb è partito davanti a Lewis solo più a Monza (e in Germania, a causa del problema idraulico occorso alla W09 di Lewis che gli ha impedito di entrare in Q3). Ed il distacco tra i due si è improvvisamente impennato a vantaggio dell'inglese senza più rientrare nel range di inizio anno favorevole al ferrarista.

Il rendimento di Vettel

Come mai? Sostanzialmente ad un certo punto della stagione la competitività del pacchetto ferrarista – tecnici, vettura e piloti – non ha più espresso quei valori e quel rendimento mostrati nella prima parte del campionato. La metodologia di analisi oggettiva che ci porta a identificare le Mappature delle Efficienze ha individuato, gara per gara, le differen-

Vettel è stato ottimo sfidante della Mercedes all'inizio ma poi da metà stagione la sua azione si è appannata



LA PRESSE

ze prestazionali tra le vetture nel giro secco della qualifica. E ha consentito di capire che dietro l'incapacità di Vettel di riagganciare la pole c'è stata effettivamente una minore efficienza in curva della Rossa. Efficienza in curva che rappresenta la capacità di sfruttare al massimo il grip degli pneumatici e che dipende sia dal livello di carico aerodinamico che dalle qualità meccaniche del telaio, come sa bene chi ci segue su queste pagine. Qualità che a Brackley sono riusciti a massimizzare dopo un inizio incerto, condizionato proprio da una precaria omogeneità di percorrenza delle curve che influenzava negativamente anche la durata delle gomme in gara. Se sul dritto la SF71H ha mantenuto per tutto il Mondiale una leggera superiorità rispetto alla Mercedes – fatta di qualità motoristiche ma anche ragionevolmente di Cx – è nella percorrenza omogenea delle curve che è venuto a manca-

re qualcosa ad un certo punto della stagione.

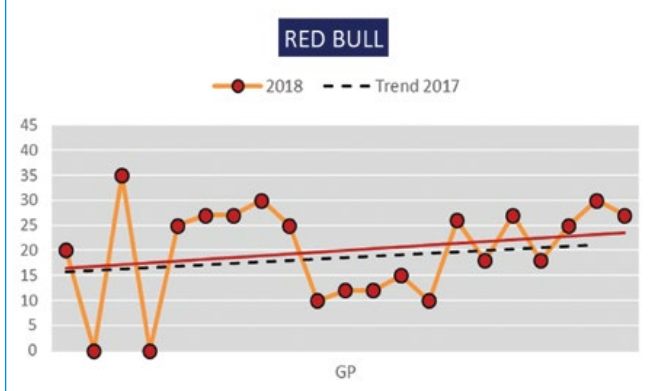
Involuzione nelle curve

Involuzione, questa della Rossa nelle curve, che non ha invece colpito la Red Bull di Ricciardo e Verstappen. Anzi, come spesso è capitato in queste ultime stagioni, a Milton Keynes sono riusciti a compensare in qualche modo il gap con i Campioni del Mondo proprio con un'ottima efficienza in curva, che è rimasta per tutto l'anno praticamente confrontabile in tutti i circuiti con quella della Mercedes W09. Al contrario dell'efficienza sul dritto che, a parte il gap iniziale (e storico) della loro power unit, non è comunque evoluta con la stessa velocità di sviluppo degli altri migliori competitori.

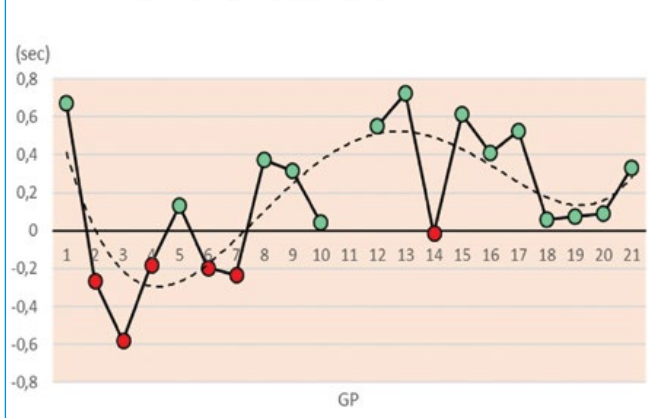
I passi in avanti della Rossa

Se ora facciamo una valutazione sintetica delle efficienze medie identificate durante

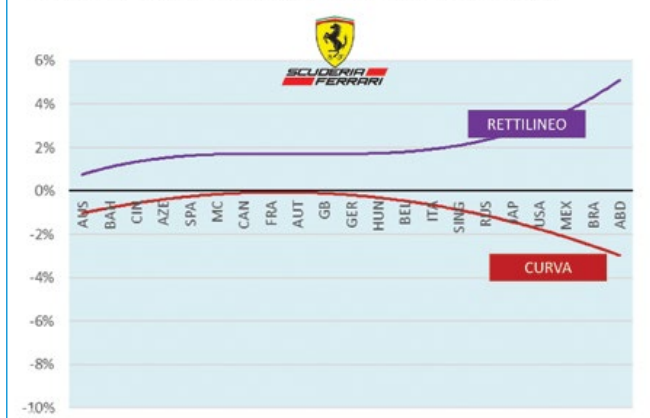
RED BULL: LA RACCOLTA PUNTI



SEB VS LEWIS, IL DUELLO NELLE QUALIFICHE



TREND EFFICIENZE FERRARI E MERCEDES





cautela nello sfruttamento della cavalleria. In Ferrari tuttavia si sono registrati valori medi molto simili al 2017, il che può stare a significare un passo avanti importante nella conoscenza del sistema ibrido oppure anche un maggior livello di rischio (peraltro calcolato, visto il basso tasso di inaffidabilità che si è poi registrato). Per quanto riguarda l'efficienza in curva, Mercedes e Red Bull hanno realizzato vetture 2018 con un grosso miglioramento medio (che poi, visto che sono anche cambiate le gomme come miscela e struttura, sta a significare anche una migliore comprensione media del loro range di funzionamento). Salto che non è riuscito a Maranello nelle stesse proporzioni. O meglio, non è riuscito con continuità in tutta la stagione, perché nei primi Gp - diciamo pure fino a metà stagione - la SF71H era decisamente al top della

la stagione, ci rendiamo conto del salto prestazionale che Mercedes, Ferrari e Red Bull hanno fatto da un anno all'altro. Ed allora notiamo che tutti quanti hanno visto calare la loro efficienza in rettilineo, essenzialmente perché le nuove regole imponevano un contingentamento delle power-unit che consigliava una maggior

TREND EFFICIENZE MEDIE TRA TOP TEAM



competitività. Ed anche come efficienza in curva. Poi, come dicevamo prima, qualcosa ha iniziato a scricchiolare.

Lewis surclassa Valtteri

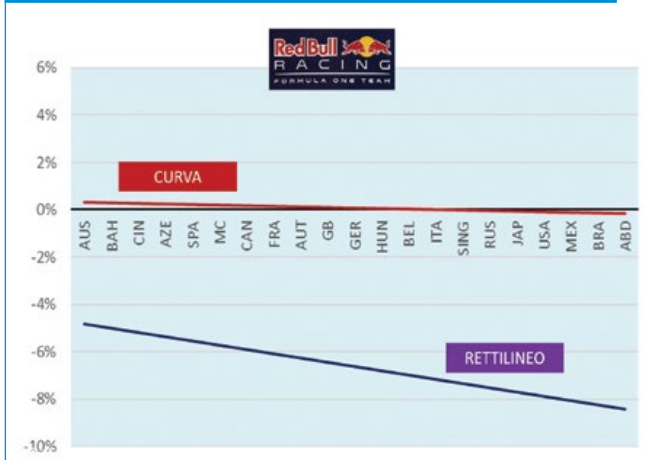
Ultimo tema di quest'analisi conclusiva di un bellissimo Mondiale lo dedichiamo al rendimento fatto registrare dai vari piloti, inteso come mix tra la performance media mostrata in qualifica e quanto poi raccolto alla domenica in termini di punti. E, come si può notare sulle Mappature di Rendimento, a parità di vettura sono emerse performance abbastanza diverse tra i vari drivers - sia nel giro secco che in gara - accreditabili inevitabilmente alle loro qualità. Talento, lucidità, consistenza... Ecco allora oggettivate le differenze tra Hamilton ed il suo compagno Bottas. E quelle tra le coppie in Ferrari e Red Bull - pur non tralasciando il fatto che il rendimento in gara sia di Raikkonen che soprattutto di

Ricciardo è stato condizionato non poco dal maggior numero di ritiri rispetto ai loro compagni di squadra. Infine, tra i team minori - a parte la ovvia differenza tra Fernando Alonso e Vandoorne - salta agli occhi la grande stagione di Leclerc se confrontata con Ericsson e, in certa misura, anche quella di Gasly vs Hartley. E poi lo scarso rendimento in gara di Grosjean e Sainz, comparati ai loro compagni di squadra.

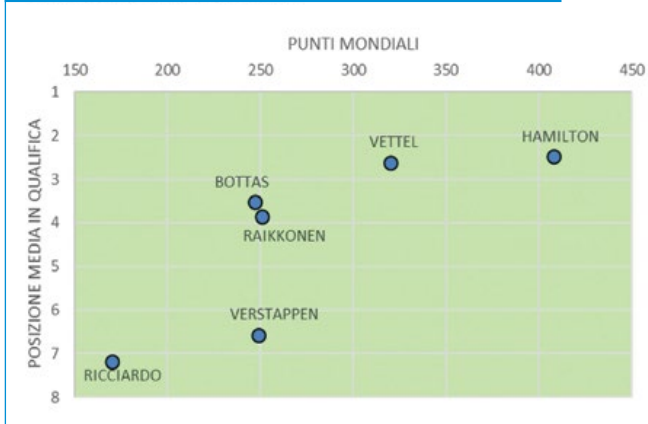
Curiosità in chiave 2019

Sappiamo che nel 2019 Leclerc e Gasly faranno un grosso salto prestazionale, impugnando il volante della Ferrari e della Red Bull. Sarà molto interessante valutare tra un anno dove si saranno posizionati su queste Mappature di Rendimento. Così come è inevitabile la curiosità di vedere se in Williams riusciranno a dare a Robert Kubica una vettura che gli consenta di giocare le proprie carte su qualche tavolo di rilievo. ●

TREND EFFICIENZE RED BULL E MERCEDES



MAPPATURA RENDIMENTO TOP DRIVER



MAPPATURA RENDIMENTO DEGLI ALTRI





DUE TRA I PIÙ INCREDIBILI RITORNI DELLA F.1 VIVONO PARALLELISMI AI CONFINI DELLA REALTÀ, TRA FERRARI, CRASH, DESTINO E VOLONTÀ

di **Mario Donnini**

Comunque vada, la storia più calda e caratterizzante del 2019, ha già un nome e un cognome: Robert Kubica. Sì, il polacco accordandosi con la Williams per la prossima stagione agonistica, ha ufficializzato il ritorno alla F.1 attiva, pronto a partecipare a Gran Premi veri e propri e non più limitandosi al ruolo di test driver. Raccontata in termini meramente temporali, il driver nativo di Cracovia rientrerà in azione in una gara iridata



1992 Theodore Ty02

Kubica & L

i ritornanti roman

con un'assenza di 8 anni e 123 giorni. Tanto intercorre tra il Gp di Abu Dhabi 2010, disputato il 14 novembre, e quello d'Australia 2019 a Melbourne, in programma il prossimo 17 marzo. Inquadrando questa vera e propria impresa che insegna a non arrendersi mai, sorprende fin da ora notare che non si tratta di un ritorno record in termini di anni d'interruzione della carriera in F.1, perché il rientro in servizio di Robert lo collocherà soltanto in quarta posizione nella graduatoria dei legendary come back, visto che Jan Lammers, Luca Badoer e Pete Lovely gli restano ben davanti e per sempre.

Magici parallelismi con Lammers

Ma il punto è un altro. A ben guardare c'è qualcosa di sorprendente, dolcissimo e romantico che accomuna la storia di Kubica a quella del recordman dei ritorni, ossia Jan Lammers. Legati da un parallelismo sorprendente, che fa rabbrivire e che è caratterizzato da quattro aspetti tra loro perfettamente sovrapponibili: la chance della vita, la Ferrari, un inatteso e malaugurato infortunio, il destino che rovina tutto e infine la forza di tornare comunque, anni luce dopo. Per la voglia di scrivere un altro capitolo, breve o lungo non importa, non permettendo alla sorte di chiudere un sogno bellissimo in quella F.1 che resta per ciascun pilota il paradiso dell'aldilà. Nel quale sognare d'entrare da baby e poi di tornare financo da maturi, passando per qualsiasi purgatorio.



1992 March Cg911

A VOLTE IL DESTINO SI RIPETE E CREA PARALLELISMI INQUIETANTI E AFFASCINANTI. È IL CASO DI JAN LAMMERS E ROBERT KUBICA. IL PRIMO DETIENE IL RECORD DI MAGGIOR ASSENZA DALLA F.1, CON 10 ANNI E 92 GIORNI, IL SECONDO È IN PROCINTO DI TORNARE IN UN GP DOPO 8 ANNI E 123 GIORNI. AVER PERSO PER UN CRASH UNA CHANCE IN FERRARI È STATA PER ENTRAMBI UNA SPINTA IN PIÙ



ACCOMUNATI DA UNO STRANO DESTINO

Jan Lammers, a sinistra con la Theodore nel 1982 e Robert Kubica con la Renault nei primi test 2011 sono due piloti che senza saperlo si stanno avvicinando sempre di più al sogno di correre in Ferrari. Ma saranno fermati da due crash, piccolo per l'olandese, terribile per il polacco. E impiegheranno due lustri per riassaporare il gusto di quella F.1 che gli era sfuggita...

amm tici



2011 Renault R31

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



2018 Williams Fw40



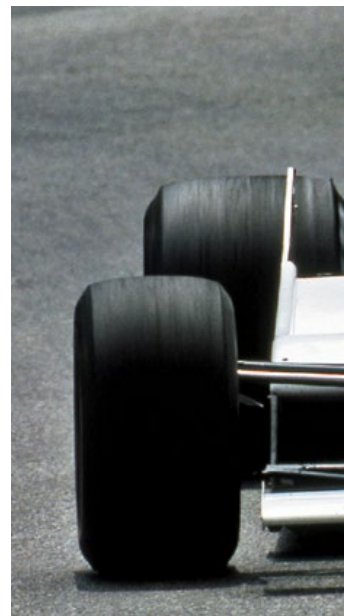
Il dramma di Andora

Tutti i Cuori da Corsa hanno in mente quel brutto giorno d'inverno inoltrato del 2011, il 6 febbraio, quando Kubica, al tempo pilota della Renault (by Lotus), in gara nel rally di Andora, è protagonista presso Testico (Savona) di un terrificante incidente dal quale esce martoriato, su un falsopiano a 4,6 chilometri dallo start della Ronde. Robert perde il controllo della Skoda Fabia, andando a picchiare violentissimamente contro il muro di una chiesa e finendo per impattare con un rail che fende la carrozzeria infliggendogli ferite terribili.

Trasferito in elicottero all'ospedale Santa Corona di Pietra Ligure, i medici riscontrano traumi multipli: frattura alla gamba destra, emorragia interna e lesioni alla mano, alla spalla e al braccio destro. Risultato, due mesi e mezzo d'ospedale, una pioggia d'interventi chirurgici e la riabilitazione lunga, incerta e massacrante. Ma Robert non s'arrende. Pazienza per la F.1 ma appena può eccolo tornare in ballo con l'altro suo grande amore, i rally, mostrandosi velocissimo, pieno di classe e coraggio.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Tanti anni dopo Robert ripensa alla F.1

Infine, in chiave 2017, dopo anni e anni di ricostruzione fisica e psicologica, parte la sfida per tornare proprio in F.1, prima alla Renault e poi, tramontata l'ipotesi, alla Williams, col supporto dell'ex iridato Nico Rosberg. Alla fine deve accontentarsi del ruolo di tester e terzo uomo, alle spalle di Stroll e Sirotkin, ma alla vigilia dell'ultimo Gp 2018 deflagra l'annuncio del ritorno vero, da titolare 2019.

Robert e il suo sogno in Ferrari

Nel frattempo, quest'estate, Robert aveva sorpreso tutti confessando al podcast ufficiale della F.1: «Il rally ronde di Andora in cui mi infortunai sarebbe stato il mio ultimo rally, perché nel team per il quale avrei corso l'anno dopo non mi sarebbe stato permesso partecipare alle corse su strada». E quando Tom Clarkson, nelle vesti di intervistatore per il podcast F.1, gli aveva chiesto di confermare se quella squadra fantomatica fosse proprio la Ferrari, il polacco aveva risposto candidamente «Sì». Quella stessa Ferrari che era tornata peraltro alla ribalta come ipotesi per un accordo 2019 quale pilota del simulatore. In ogni caso, fermi tutti, riassumiamo: chance della vita, Ferrari, infortunio, sorte avversa e voglia di non arrendersi che porta a compiere miracoli.

L'incredibile storia di Jan Lammers

Okay, continuate a leggere e preparatevi a un salto dalla sedia, perché gli amanti dei destini paralleli ai confini della realtà apprendendo la storia che mi ha raccontato Jan Lammers - il pioniere che ha aperto la strada a Robert, con un ritorno ai confini dell'impossibile - troveranno pane per i loro denti. Un quarto di secolo prima del polacco, Jan vive un'esperienza incredibilmente simile, con le stesse componenti esistenziali, anche se nel suo caso l'infortunio risulta lieve, in confronto, ma produce danni devastanti per la carriera e mai più rimediabili. Ma sentite il racconto diretto dell'olandese: «Il 1982 per me in F.1 deve essere anno di svolta: ho 26 an-



JAN & ROBERT, OSSIA MAI ARRENDERSI!

In alto Lammers nel 1982, a 26 anni, al centro su Theodore Ty02 e nell'altra pagina, in alto, in tuta March al ritorno, dieci anni dopo. Sotto, da sinistra, messaggi di solidarietà per Kubica, che vediamo, a destra, a Abu Dhabi 2018

HO AVUTO IL CRASH IN UN RALLY, DOVE NON AVREI POTUTO CORRERE COL MIO SUCCESSIVO TEAM, OSSIA LA FERRARI

ROBERT KUBICA



ni e non posso permettermi passi falsi. Se mi si presenta un'opportunità, devo coglierla al volo: adesso o mai più. Fatto sta che comincio la stagione con la Theodore in Belgio, quando in prova muore Gilles Villeneuve. Ecco, quello che accade da lì in poi pochissimi lo sanno ed è ora di svelare importanti retroscena. In Belgio e a Monaco non mi qualifico con la Ty02, ma a Montecarlo la domenica Prost picchia duro e si fa male a un piede. Il mercoledì dopo mi chiama Jean Sage, d.s. Renault, e mi dice che - se a Detroit Prost marca visita -, la Regiè ha una macchina per me. Mmmmh, ci penso, non voglio lasciare la Theodore così nei guai. Dieci minuti e il telefono squilla di nuovo. È Marco Piccinini, uomo forte della Ferrari, che mi dice subito secco: "Pensiamo a te come sostituto di Gilles Villeneuve". Dio mio, la mia vita è cambiata in un battito di ciglia. Il venerdì a Detroit Prost sta bene, niente Renault per me,





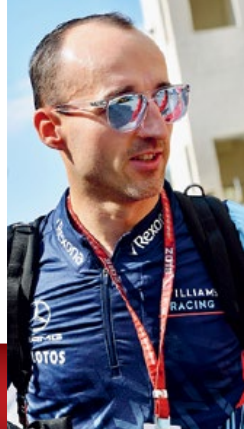
ma pazienza io penso alla Ferrari. Mi vede Piccinini, mi sorride e dice: "Sceghieremo tra te e Tambay. Tu hai il vantaggio che sei più giovane. Mi raccomando, ci vediamo dopo le prove per definire il tutto". Splendido, salgo sulla Theodore e entro in pista, ma l'acceleratore resta bloccato, mi stampo contro un muro e ne esco con un pollice fratturato. Poco dopo sono al muretto dei box con una mano ingessata e la certezza che al mio posto in Ferrari andrà Tambay. Un battito d'ali di farfalla e a 26 anni capisco che l'occasione della vita è sfumata per sempre. Tempo due mesi e la Theodore mi licenzia, così mi ritrovo a correre in un monomarca Renault con la R5 Turbo. Fine della festa. Certi treni non passano più, se li perdi. Pensa che sequenza: ancora dalla parte giusta dei miei vent'anni, con una Ferrari in vista, una macchina vincente, che può segnare l'apoteosi della mia carriera, quando qualcosa non va, lo schianto, le barriere, il dolore e tutto sfuma. Nel mio caso è un piccolo infortunio, ma le conseguenze di carriera sono irreversibili».

Il ritorno di Jan, contro il destino

Lammers non si arrende, sembra spiritato. Passano gli anni e lui alterna Prototipi - vincendo la 24 Ore di Le Mans con la Jaguar -, Gt, Turismo e F.3000 In-

IL MIO È STATO UN PICCOLO CRASH, MA UN POLLICE ROTTO È BASTATO PER FARMI PERDERE LA ROSSA

JAN LAMMERS



ternazionale alla F.3000 giapponese. Ma soprattutto a fine 1992, due lustri dopo quella stagione maledetta in cui s'era giocato la Ferrari, sorprendendo tutti a 36 anni d'età disputa due Gp di F.1 con una March ormai allo sbando, stabilendo un record di fatto quasi imbattibile: il ritorno in F.1 dopo dieci anni esatti di assenza. Eppure lui, pensandoci, non se la tira «Sono molto più orgoglioso del fatto che a Suzuka 1992, il sabato, in qualifica, ero buon 16°, nella F.1 di Mansell e Senna. Certo questo vuol dire che forse ho buttato dieci anni stando lontano dal Circus, ma nel mio caso l'alternativa era correre con team di secondo piano. Credimi, non serve stare con squadre che beccano una vita dai top team: mica è utile imparare a perdere...».

Perché, tuttavia, Jan Lammers torna nei Gp nel 1992 dopo dieci anni? In fondo ormai il prime time, il meglio era già passato, che senso aveva di nuovo essere lì? «Non ho mai smesso di correre e in quei dieci anni guidando in F.Indy e nei prototipi oltre che in F.3000 ero rimasto allenatissimo, anzi, per certi versi, mi ero trovato a condurre macchine anche più potenti delle F.1. Così quando si è presentata quell'opportunità con la March non me la sono fatta sfuggire, perché sentivo che la F.1 stessa dentro di me era una sorta di "unfinished business - ossia di storia non ancora conclusa - , che meritava un assaggio ancora e così è stato. Diciamo che questa breve ma significativa esperienza aggiuntiva con la March mi ha dato più "status" e ha contribuito a farmi ricordare per una ragione in più, dando ancora più originalità alla mia lunga carriera che continua a tutt'oggi. È stata un'esperienza che ha concluso in modo diverso la mia avventura in F.1, che altrimenti di fatto avrei considerato compromessa con l'incidente nelle prove di Detroit. Invece tornando tanto tempo dopo ho scritto un paio di pagine in più, rendendo la storia migliore, all'interno di una lunga vicenda agonistica che mi fa sentire un uomo e un pilota molto, molto fortunato».

Un quarto di secolo dopo il destino si ripete

Una storia d'amore con la Ferrari mai coronata, la rasoia del destino, la forza di credere che tutto non può finire così, in barba agli anni che passano. A chi dimentica e ti dimentica, a chi ti guarda come un patetico ex e invece non ha capito niente. No, Lammers prima e Kubica poi, sono due che non s'arrendono ai capricci della sorte e tornano, scrivendo pagine eroiche di vita, guidando controvento. E ci riescono, ciascuno a suo modo. Avvolgendo le loro imprese diverse, originali, struggenti ma incredibilmente parallele, in una nuvola di prodigiosa e carezzevole poesia. ●

Schumi jr

F.2 con Prema

«PENSO SIA UN PASSO ASSOLUTAMENTE LOGICO LA MIA PERMANENZA CON IL TEAM ITALIANO». PER MICK INIZIA LA SCALATA ALLA FORMULA UNO

di **Alessandro Gargantini**

C'era chi, all'indomani della conquista del titolo europeo della terza serie da parte di Mick Schumacher, voleva vedere il figlio d'arte tedesco subito in Formula Uno. E non era affatto ristretto il club che spingeva per avere un cognome così di peso nuovamente nella massima serie. L'impressionante cambio di passo che nella seconda parte della stagione ha portato il tedesco ad aggiudicarsi il Fia F3 Championship ha avuto l'effetto di far accomunare Schumi jr. con Max Verstappen. Il precocissimo tulipano fece il grande salto dalla terza serie alla Toro Rosso alla fine del 2014 quando non aveva ancora raggiunto la maggiore età e aveva una sola stagione alle spalle in monoposto. Alla luce di questo aspetto, e considerando che il pilota della Red Bull si classificò al terzo posto al termine di quell'annata alle spalle di Esteban Ocon e Tom Blomqvist, ipotizzare il grande balzo anche per il tedesco, che ha vinto la serie e corre su una monoposto da quattro anni, parrebbe legittimo.

In realtà, sarebbe probabilmente un abbaglio. Perché nel caso di Max c'era il conforto di un precedente, avendo il pilota della Red Bull compiuto la medesima impresa saltando dal kart alla terza serie l'anno prima. E nonostante ciò il suo doppio salto di categoria costituì un rischio, di quelli che piacciono soprattutto a Helmut Marko. Quasi tutti i piloti che hanno provato a emulare il passaggio dell'olandese dal kart alla terza serie sono rimasti scottati e non ripeterebbero la scelta.

Mick Schumacher ha conquistato il suo primo titolo al quarto anno in monoposto, al secondo anno in Formula 3 e dopo due stagioni nella quarta serie, dove aveva ottenuto la piazza d'onore nella serie tedesca e italiana al secondo tentativo. Inoltre, possiamo senz'altro dire che il tedesco ha potuto contare su una squadra ben più equipaggiata rispetto a Verstappen. La Prema Racing anche quest'anno si è confermata assoluta regina della categoria, mentre Verstappen ha avuto a disposizione una vettura del Van Amersfoort Racing, certamente competitivo ma mai in grado di puntare seriamente al titolo, nemmeno nella stagione successiva a Verstappen quando dispose di Charles

Leclerc. Nonostante perse il titolo, Verstappen vinse ben dieci gare alla sua prima stagione nella terza serie, contro le otto di Schumacher che pur si è fregiato del titolo. I due ragazzi vantano qualità differenti e non si può pretendere che la loro scalata alla F1 passi dai medesimi snodi. I due figli d'arte sono stati protagonisti di due processi di crescita molto diversi. La crescita del tedesco è razionale, metodica e progressiva. Schumacher ha attorno a sé un ambiente iper-protettivo. Cautele che non ha avuto mai attorno a sé Verstappen, le cui tappe sono sempre state dettate dal puro istinto e dal desiderio di sorprendere, anche osando. E così è stato anche il passaggio dalla Toro Rosso alla

Red Bull a stagione in corso.

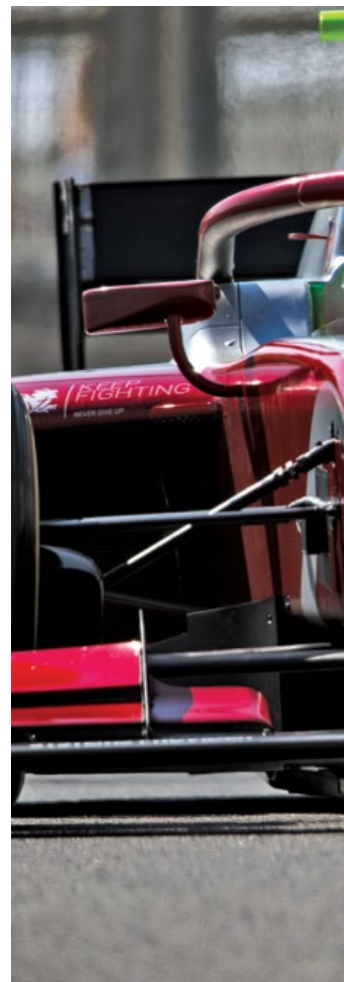
Rispetto a Verstappen, Schumacher richiede una modalità di gestione differente, soprattutto ora che per il tedesco la massima categoria è sempre più prossima e sta affrontando la fase più delicata della sua carriera. Il talento dell'olandese è più grezzo ed istintivo, quello del tedesco è invece la risultanza di spiccate doti accompagnate da un capillare e scientifico processo di preparazione: se Verstappen sa improvvisare, Schumacher diventa il primo della classe soltanto quando studia meglio degli altri la lezione.

Ma quando è padrone della materia, può diventare davvero un numero uno. Ecco perché va condivisa la scelta del management di Schumi jr., che ha deciso che il prossimo passo del figlio d'arte tedesco sarà nella seconda serie e con i colori della Prema Racing, scuderia che ha accompagnato il suo convincente processo di affermazione. Anche se la notizia era nell'aria da tempo, l'ufficialità del proseguimento della partnership del pilota tedesco con la squadra diretta da Renè Rosin è arrivata soltanto il 27 novembre, con il tedesco che è sceso in pista per una tre giorni di test a Yas Marina dal 29 novembre con i colori del team di Grisignano di Zocco, vincitore della categoria nel 2016 con Pierre Gasly e non 2017 con Charles Leclerc. «Penso sia un passo assolutamente logico la mia permanenza con il team italiano e la partecipazione al prossimo campionato di Formula 2 – ha commentato Mick Schumacher – Con la Prema sono stato protagonista di un processo di crescita e intendo proseguire nella me-

Dopo aver conquistato il titolo nel Fia F3, Mick Schumacher affronterà nel 2019 la stagione in Formula 2. Il tedesco correrà ancora con una monoposto della Prema che ha seguito tutto il suo percorso di crescita

CON LA PREMA SONO STATO PROTAGONISTA DI UN PERCORSO DI CRESCITA E VOGLIO PROSEGUIRE COSÌ

MICK SCHUMACHER





desima direzione. Posso solo ringraziare la squadra per quanto mi ha dato sinora». La notizia di Abu Dhabi è certamente quella del debutto del tedesco nella seconda serie e non hanno particolare rilievo i tempi siglati dato il programma di lavoro svolto focalizzato su tantissimi aspetti fuorché la performance. Nella tre giorni di Abu Dhabi Mick Schumacher ha percorso più di 1.050km, per un totale di 190 tornate. Ha colto con 1'50"522 il nono tempo assoluto nella giornata del primo dicembre, sessione conclusiva dei test. Rispetto pilota più veloce, Louis Deletraz, il tedesco ha accusato un distacco di circa nove decimi. Alle spalle del pilota svizzero che nel 2019 correrà con i colori del Carlin Motorsport si è classificato il nostro Luca Ghiotto, che nella prossima stagione dovrebbe rimanere nella seconda serie. Ha sorpreso il terzo miglior tempo siglato da Juan Manuel Correa, mentre il nostro Leonardo Pulcini ha chiuso ventunesimo. Da segnalare anche il buon esordio di Giuliano Alesi con i colori del Team Trident. A Yas marina si sono intravisti anche i line-up della prossima stagione. Art si affiderà a Mazepin e dD Vries, Russian Time cambierà nome ed avrà Zhou, la Prema continuerà con Gelael accanto a Schumacher. Dams avrà Sette Camara e Latifi, mentre Carlin il rientrante Matushita e Deletraz. Alesi sarà con Trident, mentre Pulcini è a metà strada tra Campos e la scuderia milanese, ambita anche da Ilott e Tveter. Tatiana Calderon dovrebbe essere da Charouz con Aitken. L'ultima nota riguarda il campione della Gp3 Series Hubert, vicinissimo alla olandese MP. Non siamo ancora a fine anno e solo tre-quattro volanti sono ancora disponibile. I primi quattro classificati della Gp3 Series dovrebbero riuscire a fare il salto di categoria. ●

MONDIALE

CitrOgier

PRIMI TEST SULLA C3 WRC PER IL SEI VOLTE IRIDATO. LA CASA FRANCESE PUNTA TUTTO SUL RAGAZZO DI GAP PER TORNARE IN VETTA ALLA SERIE IRIDATA

di Marco Giordo

rally **sprint**





DI NUOVO INSIEME

Sulla terra portoghese c'è stata la prima presa di contatto tra Sébastien Ogier e la Citroën Wrc Plus. Il 6 volte campione del mondo si è detto soddisfatto dopo i primi km svolti sulla C3

**SONO REALMENTE
CONVINTO CHE LA
CITROËN C3 WRC
ABBIA DAVVERO
UN BUON
POTENZIALE**

SEBASTIEN OGIER



L'anno che verrà, il 2019, è già iniziato. Al ritorno dall'Australia infatti in tutti i team si lavora a pieno regime per preparare la prossima stagione. E giovedì scorso c'è stato in Portogallo sugli sterrati di Almodovar nell'Algarve, 60 km a nord di Faro, il primo e tanto atteso contatto tra Sébastien Ogier e Julien Ingrassia con la Citroën. Il grande ritorno dell'equipaggio sei volte campione del mondo al volante di una vettura della marca transalpina, la C3 Wrc, è avvenuto ben sette anni dopo il clamoroso divorzio che alla fine della stagione 2011 aveva costretto il pilota di Gap ad emigrare prima in Volkswagen e poi in MSport. Sono trapelate poche notizie su questa prima presa di contatto, su questi test a cui era presente Pierre Budar ed ha partecipato anche Esapekka Lappi, l'altro nuovo driver della squadra di Satory. «Sono realmente convinto che la vettura abbia un buon potenziale - ha detto Ogier -. Abbiamo cercato di conoscerla per capire dove lavorare più a fondo in vista del prossimo Rally di Montecarlo. In questi due giorni abbiamo fatto sviluppo soprattutto sugli ammortizzatori ed anche sui differenziali, come inizio direi che non è andata male e sono sicuro che troveremo le soluzioni giuste quanto prima». In questo mese di dicembre Ogier avrà ancora a disposizione altri due giorni di test sulle Alpi in vista del rally monegasco, poi ovviamente a gennaio ci sarà un'ulteriore sessione di prove. Tra l'altro sono apparse solo alcune foto e pochi video che mostrano l'equipaggio transalpino pluricampione del mondo con una tuta ancora senza sponsor, al volante della rossa C3. La prima cosa che balza all'occhio è che è priva dello sponsor Abu Dhabi, un indizio questo che sembra già essere più di una prova in vista della prossima stagione. Un clamoroso divorzio confermato anche dall'Equipe, che pare sia stato consumato al GP di Abu Dhabi dove Budar non sarebbe riuscito ad accordarsi con gli arabi, desiderosi di uno stop dopo ben sette stagioni consecutive di partnership dal 2012 al 2018. Porte quindi sempre più aperte al clamoroso ritorno in Citroën di Red Bull e Total come main sponsor sulle Wrc francesi, e quindi è sempre più certo l'impiego di sole due



←
 vetture ufficiali nel prossimo campionato del mondo. Al momento pare quindi molto difficile la possibilità di vedere ancora una volta il prossimo anno Sébastien Loeb e Daniel Elena al volante della C3 Wrc. Oggi come oggi vista la situazione attuale si tratterebbe di una vera e propria "mission impossible" perché come dicono i francesi "c'est l'argent qui faite la guerre".

Wilson: «Loeb? Per ora non c'è budget!»

Ed anche a Cockermouth si è tirato il freno a mano sul potenziale impiego del nove volte iridato Loeb sulla Ford Fiesta Wrc l'anno prossimo, "no money at the moment". «Innanzitutto posso dire - ha commentato al telefono Malcolm Wilson dal suo ufficio nella sede della MSport - che al momento resteremo nel mondiale ma con due sole vetture, una affidata a Teemu Suninen e l'altra ad Elfyn Evans. Per ora non abbiamo il budget necessario per far correre una terza vettura, ecco perché non abbiamo più parlato con Sébastien Loeb che avremmo voluto avere con noi la stagione prossima in cinque o sei gare sulla Fiesta. Stiamo cercando ancora di organizzare la squadra per l'anno prossimo, abbiamo parlato anche con Craig Breen, ma al momento la situazione è questa. Certo che con la partenza di Ogier per noi tante cose sono cambiate. Abbiamo vissuto con lui due fantastiche ed esaltanti stagioni, e devo dire che in tutta sincerità dopo la Turchia con ben 23 punti di svantaggio da recuperare, non pensavo che saremmo riusciti a farcela. Invece Séb ci ha stupiti ancora una volta e ci ha lasciati nel miglior modo possibile, da campione del mondo. In settimana ci sarà poi in Polonia la presentazione del programma del Mondiale Junior 2019 e della nuova Fiesta R2, mentre per la Fiesta R5 l'esordio della nuova vettura ci sarà come già anticipato a luglio. Avremo comunque una Fiesta R5 ufficiale iscritta nel Mondiale Wrc 2 Pro riservato ai costruttori, a guidarla sarà un pilota britannico, Gus Greensmith».

**AL MOMENTO
 RESTEREMO NEL
 MONDIALE MA CON
 DUE SOLE VETTURE
 AFFIDATE A
 SUNINEN ED EVANS**

MALCOLM WILSON



Breen, contatti con Hyundai

Detto di Loeb, che ha confermato la scorsa settimana di non avere ancora un programma definito per il 2019 eccetto la Dakar, vediamo cosa succede oggi nelle altre squadre. In Toyota i giochi sono praticamente già fatti da tempo, con Tanak, Latvala e Meeke che saranno i tre piloti ufficiali della squadra giapponese capitanata da Tommi Mäkinen. Quanto alla Hyundai, dalla Spagna è venuto fuori un rumor secondo il quale Dani Sordo disputerà 10 delle 14 del prossimo mondiale saltando solo Svezia, Finlandia, Galles e Australia. Ma sinora non ci sono stati comunicati ufficiali della casa coreana, che ha da tempo confermato Mikkelsen e Neuville e che pare sia in contatto anche con Craig



ALTRI TOP AL VIA

WRC 2 Pro

Jan Kopecky Pavel Dresler (Cz)	SKoda Fabia R5
Kalle Rovanpera Jonne Halttunen (Fin)	Skoda Fabia R5
Gus Greensmith (Gb) Alex Gelsomino (I)	Ford Fiesta R5
Stéphane Lefebvre Gabin Moreau (F)	Citroen C3 R5



Breen. Quanto ad Hayden Paddon, il neozelandese conoscerà il suo futuro dopo l'8 dicembre, solo allora gli verrà comunicato se resterà o meno in forza al team di Alzenau, una conferma sulla quale spinge parecchio Hyundai New Zealand. Passando ad altri piloti, Mads Ostberg ha fatto sapere che per il prossimo anno è a piedi dopo la fine del suo rapporto con la Citroen, così come Craig Breen che come già detto sta trattando con MSport e Hyundai, mentre Pontus Tidemand ha anche lui interrotto la sua partnership con la Skoda ed è libero.

QUESTI OGGI I TOP AL VIA DEL MONDIALE 2019

1	Sébastien Ogier (F), Julien Ingrassia (F)	Citroen C3 Wrc
2	Esapekka Lappi (Fin), Janne Ferm (Fin)	Citroen C3 Wrc
3	?	Citroen C3 Wrc
4	Andreas Mikkelsen, Anders Jaeger (N)	Hyundai i20 Wrc
5	Thierry Neuville, Nicolas Gilsoul (Bel)	Hyundai i20 Wrc
6	Dani Sordo (E) ? - Hayden Paddon (Nz) ? - Craig Breen (Irl) ?	Hyundai i20 Wrc
7	Jari-Matti Latvala, Miikka Anttila (Fin)	Toyota Yaris Wrc
8	Ott Tanak, Martin Jarveoja (Est)	Toyota Yaris Wrc
9	Kris Meeke, Sebastian Marshall (Gb)	Toyota Yaris Wrc
10	Elfyn Evans, Craig Parry (Gb)	Ford Fiesta Wrc
11	Teemu Suninen, Mikko Markkula (Fin)	Ford Fiesta Wrc
12	Sébastien Loeb (F) ? - Craig Breen (Irl) ?	Ford Fiesta Wrc

CALENDARIO MONDIALE 2019

Questo il calendario del mondiale rally 2019, in cui le gare salgono a 14 con una sola "new entry" il Cile, la conferma a sorpresa del Tour de Corse e l'esclusione inaspettata del Giappone. Ecco le 14 prove in programma

24-27 gennaio	Montecarlo
14-17 febbraio *	Svezia
7-10 marzo	Messico
28-31 marzo *	Tour de Corse
25-28 aprile	Argentina
9-12 maggio	Cile
30 maggio-2 giugno	Portogallo
13-16 giugno *	Sardegna
1-4 agosto *	Finlandia
22-25 agosto	Germania
12-15 settembre	Turchia
3-6 ottobre *	Galles
24-27 ottobre	Spagna
14-17 novembre	Australia

*gare valide per il Mondiale Junior



Skoda nel Wrc 2 Pro

La Skoda ha presentato la scorsa settimana a Mlada Boleslav la nuova factory dove verrà prodotta la nuova Fabia R5, che è pronta per essere omologata con tutta probabilità dal 1° aprile prossimo. La nuova vettura della casa boema, come già anticipato da AS, avrà una nuova trasmissione e peserà 10 kg in meno di quella attuale, avrà poi anche nuovi braccetti e nuove sospensioni. I piloti ufficiali della marca ceca nel mondiale Wrc 2 Pro 2019 saranno il campione in carica Jan Kopecky e il baby pro-

SEB-CITROEN OTTO ANNI DOPO

Otto anni dopo, le strade di Citroen e Ogier tornano a incrociarsi sulle strade del Mondiale Rally. Seb è tornato a casa e ora il team transalpino sogna di tornare ai vertici della specialità

digio Kalle Rovanpera. Oltre alla MSport Ford con Greensmith ci sarà al via del Wrc 2 Pro anche la Citroen con la C3 R5 che molto probabilmente affidata sarà a Léfèbvre, mentre ancora non è stata confermata la partecipazione ufficiale della Hyundai. C'è poi un'importante novità che arriva dalla Francia riguardo ai piloti che parteciperanno al Mondiale Junior 2019, perché la FFSA non appoggerà più il promettente driver nizzardo Jean-Baptiste Franceschi ma l'emergente Adrien Fourmaux. Una scelta che ha sorpreso parecchio gli addetti ai lavori. ●



Monza

Parco Valentino

Monza
Rally Show



VALE ALL'ESAME WRC PLUS

Si alza l'asticella ancora per Valentino Rossi, vero dominatore della gara brianzola che quest'anno affronterà al volante di una Ford Fiesta Wrc Plus preparata da MSport

CON LA FIESTA WRC PLUS ROSSI VA A CACCIA DI UNA NUOVA VITTORIA AL RALLY DI MONZA. QUATTRO LE FIESTA DI NUOVA GENERAZIONE RALLISTICA NEL TEAM DEL PESARESE. SI ANNUNCIA UNA SUPERSFIDA

di [Daniele Sgorbini](#)

La voleva a tutti i costi già l'anno passato, ma allora non lo avevano accontentato. L'ha richiesta di nuovo a gran voce e a 'sto giro gli hanno dato retta. Grazie alla voglia matta di Valentino Rossi e del suo clan, stanno per arrivare a Monza pure le Wrc Plus, i mostri del Mondiale che dalla passata stagione mandano in scena i più bei numeri del giro iridato. Occasione più unica che rara di vederle in azione fuori dalle speciali del World Rally Championship, il Monza Rally Show che va in scena il prossimo fine settimana, rappresenta dunque a tutti gli effetti una chicca e una sorta di anteprima. Buona, molto buona, per lo spettacolo di cui potranno godere quelli che vorranno essere in Autodromo ma un po' meno buona per la sfida sportiva tout court, visto che mai come in questa edizione l'esito finale pare già scritto. Si ritroverà tra le mani una Fiesta assai simile a quella di Ogier, Valentino. Che, dopo quello che era stato ben più di un abboccamento con la Hyundai, è andato nuovamente a bussare alla porta di Malcolm Wilson.

Il team del pesarese ne è uscito con quattro Ford Fiesta da portare sull'asfalto dell'Autodromo. Una - manco c'è bisogno di dirlo - col numero 46 sulle portiere per il sei volte vincitore di Monza, un'altra per l'inseparabile Uccio, una per Roberto e Davide Brivio e l'ultima per Teemu Suninen, che in attesa di iniziare la sua prima stagione piena al volante di una vettura da assoluto nel Mondiale, cercherà di rendere un poco più complicata la vita al reuccio del Parco. Che, mai come in questa occasione, è pronto a diventare parco giochi personale proprio di Valentino, perché dietro ai quattro eletti appena elencati, tutti gli altri dovranno "arrangiarsi" con le vetture di vecchia generazione. Le altre Wrc Plus si potranno vedere solo col motore spento: Ford, Hyundai, Toyota e Citroen saranno esposte giovedì in centro a Milano, a due passi dal Duomo e nei giorni di gara direttamente nel paddock di Monza. Così, se per quanto riguarda la generale si può giusto sperare in un duello tra Rossi e Suninen, con Brivio e Salucci a suonarsele per il resto del podio, appena più in là ci sarà da guardare e da godere per i traversi di quelli che maneggeranno ferri un poco più datati e soprattutto con meno cavalli, che sui lunghi rettilinei della pista servono come il pane. I nomi che nelle ultime edizioni hanno affollato il Monza ci saranno più o meno tutti, tra rallisti e pistaioli, tra specialisti della kermesse di fine stagione e debuttanti dal pedigree decisamente lustro. In tutto saranno circa una quindicina le World Rally Car della passata generazione.

A guidarne la pattuglia, con la Hyundai della HMI,

BETTIOL

non può che starci Tony Cairoli. Il siciliano che continua a scrivere la storia del Motocross non ha più nulla da dimostrare neppure sul velocissimo asfalto brianzolo e in quella che sarà a tutti gli effetti gara nella gara, il suo nome resta uno dei più pesanti per il successo di categoria. Dovrà vedersela, tra gli altri, con Marco Bonanomi che da queste parti è andato sempre fortissimo, così come l'inossidabile Piero Longhi (Hyundai HMI anche per lui) reduce dall'esperienza della Ventiquattrore del Cota in Texas. Da considerare pure un altro specialista come Stefano D'Aste, che a Monza ha sempre fatto la differenza. E poi ancora l'inglese Rhys Yates, che per non lasciare nulla al caso e prender come si deve le misure s'è già portato avanti al "Monzino" e infine, per restare con quelli abituati ai salti su due ruote, via ancora con un'icona del Supercross come Chad Mark Reed, pronto pure lui a stringersi le cinture e dar del gas in quella che, piaccia o meno, continua a essere una festa di fine stagione alla quale quasi nessuno vuole rinunciare.

La nuova Polo guida l'esercito delle R5

Mettetela come volete, ma la ciccia - quella vera - quest'anno non è faccenda delle World Rally Car, bensì delle più umane R5. Ne sono attese a Monza una settantina, tra cui pure la nuovissima Volkswagen Polo, che dopo aver debuttato a fine ottobre al Catalunya è pronta a farsi vedere per la prima volta in Italia, con i colori della HK Racing. Quella che già per molti è l'oggetto del desiderio e che secondo alcuni è destinata a divenire il nuovo punto di riferimento della categoria, fa da apripista per un vero e proprio esercito, farcito di generali più o meno decorati e soldati abituati a vender carissima la pelle. Così, con le trazioni integrali sovralimentate che animano le serie "regionali" ci sarà la possibilità di vedere tanti bei nomi del rallismo nostrano, in una sorta di appendice del Tricolore da poco stato e come un immaginifico aperitivo di quel che potrà essere. Dunque spazio ancora per Paolo Andreucci, con la sua Peugeot 208 decorata dell'undicesimo scudetto, che si batterà contro Giandomenico Basso (Skoda Fabia) e Luca Rossetti (Hyundai i20), ma pure contro Simone Tempestini (Hyundai anche per lui), Andrea Crugnola, Kevin Gilardoni, Alessandro Bosca, Giacomo Scattolon, Giuseppe Testa, Andrea Dalmazzini. E poi ancora Rachele Somaschini, lo specialista di Monza Fabio Babini, l'inossidabile "Jack" Ogliari, Andrea Mabellini e la voce della Moto Gp Guido Meda. In più il Trofeo riservato alle Hyundai i20 R5, che mette in palio qualche migliaio di euro che male certo non fanno a dare una mano nel far quadrare i conti. Insomma, se tra le WRC è più scena che sostanza, con le R5 sarà lotta vera, per emergere dalla quale servirà tanto piede quanta lucidità.

Spazio per la prima volta alle R2

Novità in arrivo sul fronte delle vetture ammesse. Escono di scena, dopo anni di presenza, le R4, le N4, le Gt e le Super 2000 (che tra tutte ormai si contavano sulle dita delle mani, a dire il vero) e per la prima volta vengono ammesse a Monza le piccole R2. Che faticheranno un poco sui lunghi rettilinei, ma che permetteranno pure ai ragazzi che di soli-



foto grafie BETTIOL





to sgomitano nel Tricolore Junior di farsi vedere in una vetrina tanto illuminata. Tra quello che hanno voluto esserci a tutti i costi per questa prima, ci saranno pure Damiano De Tommaso e Tommaso Ciuffi, pronti a giocarsi la rivincita del campionato appena andato in archivio. Niente Monza, invece – nonostante fosse inizialmente tra gli iscritti – per Manuel Villa. Restano in scena come in passato le R3, tra cui non mancherà una presenza fissa come quella di Vittalini e spazio pure quest'anno anche per le Storiche, tra le quali ci saranno tanti bei nomi della categoria, tra cui Tony Fassina (già visto quest'anno al Milano Rally Show, al Lana Storico e al Valpantena), Gigi e Alberto Battistolli, Totò Riolò, Matteo Musti e Gabriele Noberasco. Tra loro anche Andrea Nucita, che per l'occasione si cimenterà con una Mazda d'antan.

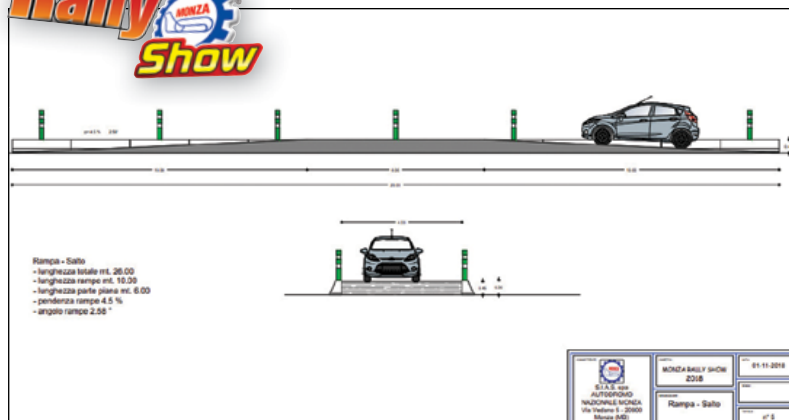
Anche un salto sul rettilineo

Un salto per lo spettacolo, posizionato sul rettilineo dei box, in bella vista dalle tribune e che verrà affrontato sia nel Master Show di domenica pomeriggio sia nelle prove speciali Monza, Parabolica e Autodromo. Una rampa artificiale, non troppo alta per la verità, che però dovrebbe consentire di staccare le ruote da terra. Una variabile in più da considerare in una gara che nasconde molte più insidie di quante ne possa immaginare un osservatore distratto.

Rally più concentrato, Master Show domenica

Rally più compatto quest'anno, sia nella formula sia nel chilometraggio complessivo di speciali. Si inizia giovedì – fino allo scorso anno era mercoledì – con le prove libere (facoltative) con le auto da gara, poi

UN SALTO PER LO SPETTACOLO
Sotto, ecco il salto che verrà posizionato sul rettilineo dei box e che sarà utilizzato sia nel Master Master che nelle prove speciali del Rally di Monza. Una variabile in più in una gara che è sempre stata molto spettacolare



nel pomeriggio verifiche e ricognizioni (con auto di serie). Il venerdì shakedown al mattino e partenza al pomeriggio alle 16:01 (dopo il consueto schieramento in pit-lane dalle 15:01). Alle 16:05 la prima speciale (Monza 1) e alle 16:44 la Roccolo 1 che chiuderà il programma del primo giorno. Il grosso del rally è programmato per la tappa di sabato, con 4 prove speciali: Parabolica 1 alle 9:05, Autodromo alle 11:34, Parabolica 2 alle 14:03 e Grand Prix 1 (lunga quasi 45 km) alle 16:32. Domenica ultime tre speciali, con la ripetizione della Grand Prix alle 8:05, seguita dalla Roccolo 2 alle 10:49 e con la cortissima Monza 2 alle 11:44 a chiudere. Fatti i conti vengono poco più di 144 km di prove per le moderne e circa 109 per le Storiche. Domenica pomeriggio, a iniziare circa dalle 14:30, spazio poi al Master Show che da sempre regala lo spettacolo più visto del Monza. ●

di **Marco Giordo**

TEMPIO PAUSANIA - I giovani del ralismo tricolore crescono bene: un dato di fatto dopo quanto si è visto in Gallura dopo le tre giornate del 15° Supercorso Federale ACI Sport settore rally - Italian Shoot-Out 2018, organizzato dalla Scuola Federale con la partnership della Pirelli. A questo riguardo, come ha dichiarato Terenzio Testoni, «ogni anno al Supercorso si vedono facce nuove e ragazzi giovani, segno evidente che in Italia il movimento ralistico è sempre presente e vivace. In particolare – ha continuato il “Rally Activity Manager” della Pirelli – lo spirito dell’Italian Shoot Out è quello di aiutare i giovani e contribuire a migliorarli. Da qui a un anno vedremo in quanti tra i partecipanti al corso avranno fatto dei progressi importanti».

E proprio l’Italian Shoot Out ha reso questo supercorso innovativo rispetto ai precedenti, visto che il premio riservato al vincitore è stato quello di avere pagate tutte le tasse d’iscrizione alle gare del Campionato Italiano Rally Junior 2019, un premio che però avrà validità solo in caso di partecipazione a tutte le sei gare previste nella prossima stagione.

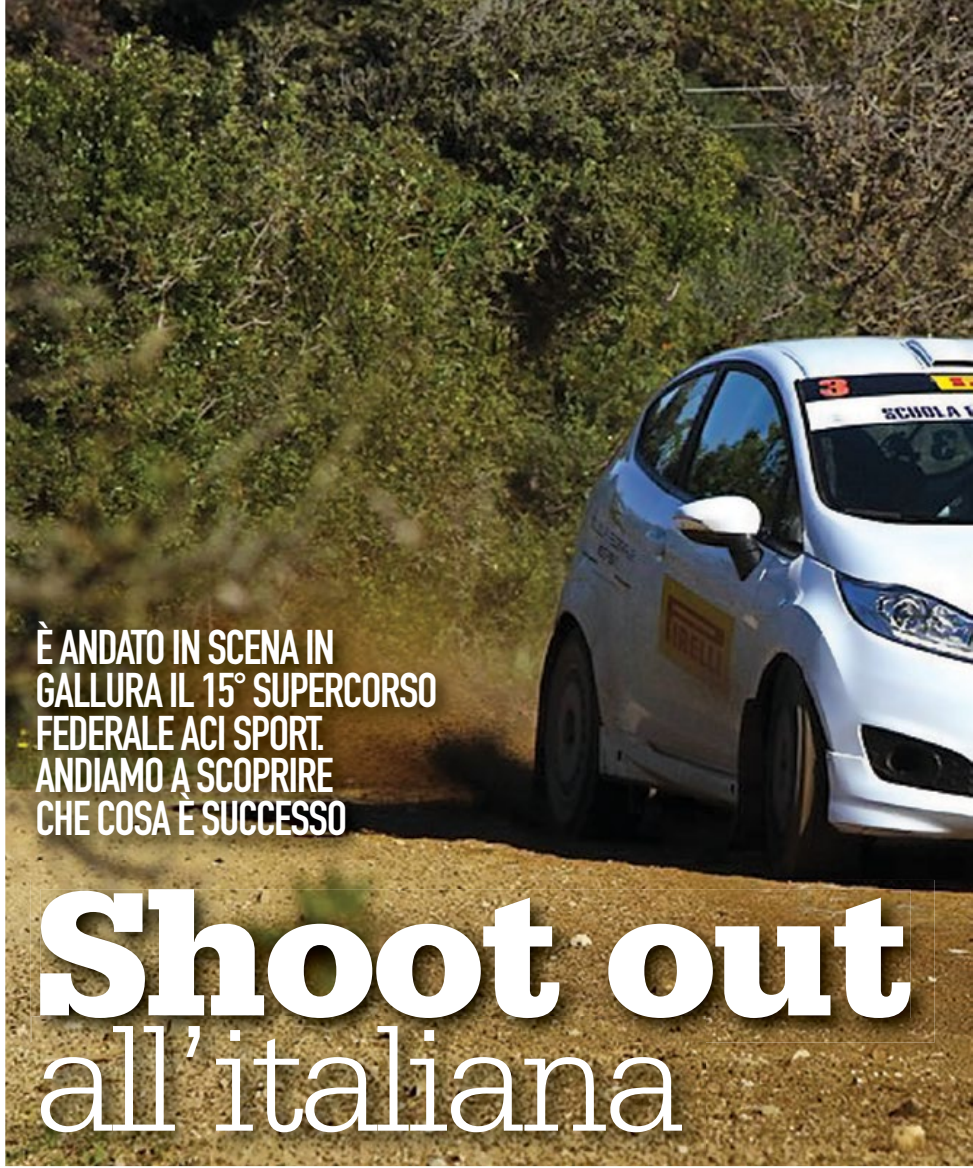
Il corso

I due equipaggi partecipanti selezionati per il Super Corso Federale composti da Enrico Oldrati-Elia Di Guio e Gabriel Di Pietro-Gigi Pirollo, e i sei equipaggi iscritti all’Italian Shoot Out Giorgio Cogni-Gabriele Zanni, Christopher Lucchesi-Marco Pollicino, Andrea Mabellini-Virginia Lenzi, Andrea Mazzocchi-Silvia Gallotti, Alessandro Nerobutto-Pietro Ometto, Riccardo Pederzani-Edorado Brovelli, si sono dedicati il primo giorno alle lezioni teoriche e pratiche sulle note sotto la supervisione del direttore della Scuola Federale Raffaele Giammaria, coadiuvato da Alessandro Apostoli, e dagli istruttori Paolo Andreucci, Alessandro Bettega, Piero Longhi, Anna Andreussi, Lorenzo Granai e Massimiliano Bosi.

In serata si è poi provveduto ad un esame del lavoro svolto dai singoli equipaggi, in particolare sul feeling tra pilota e navigatore, e poi sui metodi di scrittura e dettatura delle note. Nella seconda giornata invece i partecipanti hanno effettuato una lezione sull’utilizzo, sulle mescole e sulle pressioni delle gomme tenuta da Terenzio Testoni della Pirelli, e poi si sono dedicati alla prima prova pratica sull’asfalto. Sulla speciale di Pulchiana, lunga 5 km, hanno prima preso le note che hanno corretto, e poi hanno effettuato 5 giri nelle due direzioni della speciale, al volante di quattro Ford Fiesta R2 della MSport. C’è stato poi

È ANDATO IN SCENA IN GALLURA IL 15° SUPERCORSO FEDERALE ACI SPORT. ANDIAMO A SCOPRIRE CHE COSA È SUCCESSO

Shoot out all’italiana



il debriefing tra gli istruttori e i vari equipaggi, con un’attenta analisi dei camera car, della guida dei vari piloti e della lettura delle note da parte dei navigatori. Infine nella giornata finale i partecipanti, prima al volante di una vettura stradale hanno preso al mattino le note sulla celebre speciale sterrata di La Prugnola lunga 3,3 km. Poi sia al mattino che nel pomeriggio tutti gli equipaggi hanno iniziato l’ultima prova pratica percorrendo sei giri a testa, durante i quali il giovanissimo e talentuoso 17enne Gabriel Di Pietro, che si era messo in grande evidenza al suo esordio su una vettura da rally navigato da Gigi Pirollo fa-





A DISPOSIZIONE 4 FIESTA R2 PREPARETE MSPORT

Nella quindicesima edizione del Supercorso federale Acì Sport sono state utilizzate quattro Ford Fiesta R2 della MSport. Sotto foto di gruppo di tutti i partecipanti alla tre giorni che si è svolta in Sardegna



cendo segnare ottimi tempi, è stato protagonista di un fuori programma con un'uscita di strada.

I vincitori

Alla fine la vittoria del Supercorso è stata appannaggio di Enrico Oldrati e Elia De Guio, mentre Andrea Mazzocchi e Silvia Gallotti si sono aggiudicati la 1a edizione dell'Italian Shoot-Out. «Innanzitutto – ha commentato Oldrati – è stato un piacere essere qua con la Scuola Federale e con la Pirelli, che mi hanno invitato visti i progressi che ho compiuto durante la stagione. Sono contento poi di aver vinto, e con

il mio navigatore Elia De Guio di aver ricevuto degli importanti spunti da parte degli istruttori, sui quali dovrò lavorare per migliorare la mia guida e il mio modo di correre in vista nel 2019 della mia seconda partecipazione al Mondiale Junior». Il vincitore dello Shoot Out Andrea Mazzocchi era anche lui molto contento. «Una bella esperienza – ha commentato il 24enne driver piacentino – perché gli istruttori sono stati molto bravi a farci capire quali fossero le nostre aree di miglioramento sia sulle note che nella guida». Infine ecco il parere del direttore della Scuola Federale Raffaele Giammaria. «Siamo tutti contenti – ha

ENRICO OLDRATI

HA 23 ANNI, È NATO A BERGAMO IL 1° GIUGNO 1995. NEL 2018 HA PARTECIPATO A 5 PROVE DEL MONDIALE JUNIOR (SVEZIA, CORSICA, PORTOGALLO, FINLANDIA E TURCHIA) SU FORD FIESTA R2 CLASSIFICANDOSI 11° ASSOLUTO CON 30 PUNTI. HA POI PRESO PARTE A DUE GARE DELL'EUROPEO, ADMV LAUSITZ (20° ASSOLUTO) E CASINOS DO ALGARVE (RITIRATO), E AL TUSCAN REWIND (20° ASSOLUTO) SEMPRE SU PEUGEOT 208 R2.

ANDREA MAZZOCCHI

È NATO A PIACENZA IL 25 NOVEMBRE 1994. NEL 2018 AL VOLANTE DI UNA PEUGEOT 208 R2 HA PARTECIPATO A 6 GARE DEL CIR JUNIOR (CIOCCO, TARGA FLORIO, SAN MARINO, ROMA CAPITALE, ADRIATICO E DUE VALLI) TERMINANDO 2° ASSOLUTO DEL CAMPIONATO, AGGIUDICANDOSI POI IL RALLY RACE TERRE DEL TIMORASSO DERTHONA E IL RALLY DEI CASTELLI PIACENTINI SEMPRE SU PEUGEOT 208 R2.

dichiarato a conclusione del supercorso - perché grazie al grande lavoro di MSport e di Pirelli siamo riusciti a raccogliere tutte le informazioni utili per valutare i vari partecipanti. Inoltre grazie ai dati raccolti con il sistema RCST Human System Telemetry siamo riusciti anche a monitorare i ragazzi impegnati nelle varie prove speciali, e a fornire loro indicazioni sulle loro reazioni emotive durante i vari test di guida. Vorrei infine ricordare che ci ha fatto visita anche Luca Bottarelli, pilota di ACI Team Italia, che navigato da Lorenzo Granai ha partecipato alla sessione sulle prove su asfalto». ●



IRCup in 5 round

CON TARO E CASENTINO, TOTEM DELLA SERIE, CI SONO ANCHE APPENNINO REGGIANO, PIANCAVALLO E BASSANO PER IL 2019

Non solo un appuntamento in più nella prossima edizione della fortunata serie che dal 2002 distribuisce premi importanti: al Rally del Tarò e al Casentino si aggiungeranno l'Appennino Reggiano,

Il Piancavallo e il Bassano. «Devo dire di essere soddisfatto». Archiviata la riunione-fiume per attribuire una data a ciascun rally che si svolgerà lungo lo Stivale nel corso della prossima stagione, il ca-

lendario dell'edizione 2019 dell'International Rally Cup può essere ufficializzato e Lorianò Norcini tira finalmente il fiato. La serie che porta avanti da ormai quasi un ventennio e di cui è coordinatore si appresta a passare da quattro a cinque atti proprio come erano in molti ad auspicare. E dei cinque appuntamenti in programma, quelli nuovi rispetto al recente passato sono ben tre: nell'ordine, l'Appennino Reggiano che aprirà le danze seguito dal Piancavallo e il Bassano che tornerà a chiuderle a fine settembre. Una mezza rivoluzione che non ha ovviamente coinvolto il Tarò e il Casentino, i due rally-monumento della serie che sarà ancora sponsorizzata dalla Pirelli.

«Era arrivato il momento di cambiare e di allargare i nostri orizzonti coinvolgendo un'area importante per tutta la specialità come da sempre è il nord-est», osserva l'organizzatore bibbienesce. Che aggiunge: «Purtroppo ogni medaglia ha il suo rovescio e si è dovuto rinunciare a continuare la collaborazione con il Rally Lirenas e la Coppa Valtellina, due gare che in questi ultimi due anni hanno dato un apporto considerevole all'IRCup. Grazie soprattutto a Emiliano Cardillo e a Danilo Colombini ai quali va il ringraziamento di tutti noi». ●

CALENDARIO 2019

6-7 aprile	Appennino Reggiano
11-12 maggio	Piancavallo
8-9 giugno	Tarò
5-6 luglio	Casentino
29-30 settembre	Bassano

DAL 2002 TANTI PREMI IMPORTANTI

Rovatti e Roncoroni, sopra, sono tra gli habitué dell'International Rally Cup che dal 2002 distribuisce premi importanti



Kart bravi boys italiani

LORENZO TRAVISANUTTO A SEGNO NELLA WSK FINAL CUP, KIMI ANTONELLI IN EVIDENZA. TEAM ROSBERG AD ALTA QUOTA

Un'istituzione nel mondo del karting come Dino Chiesa, accostato al nome del team Rosberg Racing: già di per se una garanzia di successo. Anzi, di una doppia vittoria. Quella che ha visto il giovane Lorenzo Trivisanutto andare a segno nella Wsk Final Cup, conquistando il titolo della classe Ok e Taylor Barnard trionfare nella Ok-Junior, con Andrea Kimi Antonelli subito in evidenza. Tre piloti della Rosberg Young Drivers Academy, che adesso cercano di ripercorrere la strada di Lewis Hamilton e dello stesso Nico Rosberg, che fu lo stesso Chiesa a lanciare un ventennio fa. Rosberg e Chiesa assieme, per la prima stagione, e subito sodalizio vincente con Parilla-KR. Per Trivisanutto, 19 anni di Spilimbergo, si è trattato di una consacrazione, avendo conquistato sempre nel 2018 il Mondiale OK, dopo avere centrato il decimo posto nell'Europeo ed il sesto nella Wsk Super Master Series (come lo scorso anno). Alla sua seconda stagione con la squadra guidata da Chiesa, Trivisanutto è ormai pronto per un ulteriore salto. Magari in monoposto. Del resto già nel 2012 aveva dimostrato nella classe Kf3 di potersi agevolmente inserire in un gruppetto di piloti dal sicuro avvenire; tra questi Lance Stroll, George Russell, Alessio Lorandi

e Callum Iott. Ma la vera svolta per lui è arrivata nel 2016, quando è entrato a far parte del Ward Racing, team inglese che lo ha fatto crescere ulteriormente fino ad agguantare il successo nella Wsk Super Master Series con la Tony-Vortex. Sul circuito di Adria, l'ultimo weekend di novembre, nel terzo e conclusivo appuntamento della "Final Cup", il friulano è stato "re" con il bagnato ed ha letteralmente dominato. Anche se a due giri dall'arrivo della gara di domenica, è stato costretto al ritiro da un inconveniente tecnico. Un po' la fotocopia di quanto era successo nel precedente round di Castelletto di Branduzzo, a differenza di Lonato dove era riuscito a trionfare anche nella finale. A fare la differenza è stata in ogni caso un'egemonia costante che lo ha visto prendere quasi tutto (qualifiche, manche e pre-finali) fin dalla prima tappa che si è disputata sulla pista bresciana, confermandosi come l'unico italiano a conquistare uno dei quattro titoli delle varie categorie in ballo.

Antonelli riconfermato con Mercedes

Un'altra soddisfazione, in ambito tricolore, è arrivata dal suo compagno di squadra Antonelli. E qui si apre un capitolo a parte. Il bolognese, 12 anni compiuti ad agosto,



GESTITI DAL MAGO DINO CHIESA

Sopra, Barnard, Trivisanutto e Antonelli punte di diamante del team Rosberg nel kart, orchestrati dal mago Dino Chiesa

dopo essere entrato quest'anno nei "disegni" di Mercedes grazie a un precedente contatto tra Toto Wolff e la famiglia Minardi, è stato riconfermato sotto l'ala della stella a tre punte anche per il 2019. Un "colpaccio" sicuramente; ma anche il frutto degli ottimi risultati ottenuti nel corso delle ultime due stagioni dal giovanissimo emiliano. Partendo dagli eventi più recenti della Wsk Final Cup, che hanno visto Antonelli esordire a Lonato nella Ok-Junior con la pole di gruppo ed il secondo tempo assoluto messi a segno nelle qualifiche del primo round di Lonato, centrando poi il quarto posto in finale e stabilendo il record della pista relativamente alla propria classe. A Castelletto di Branduzzo, nella sua seconda apparizione di categoria e per la prima volta con il bagnato, sempre nelle qualifiche ha stabilito il miglior terzo responso. In pre-finale si è avviato dalla prima fila, ma è rimasto un contatto. Costretto a recuperare dalla dodicesima posizione in cui era precipitato, ha in seguito ottenuto il terzo posto. Quindi, nella finale, mentre era quarto e in lotta per il terzo posto, un altro contatto lo ha relegato fuori dalla "top 10". Infine ad Adria, ancora con il bagnato, ha centrato un terzo posto nella gara della pre-finale, per poi concludere quinto in finale alle spalle del più esperto Barnard. Niente male per uno che arriva dalla Mini, dove sempre quest'anno si è laureato campione della Wsk Champions Cup, vincendo anche il Mondiale della Rok Cup e ancora chiudendo terzo nella Wsk Super Master Series e secondo nel campionato italiano. Una nota positiva anche per il figlio d'arte Brando Badoer, quarto nella Mini sempre nella Wsk Final Cup, e Gabriele Mini, vicecampione della Ok-Junior, entrambi con il team Parolin. Insomma, giovani italiani crescono.



Dario Lucchese

STORIE AMERICANE

Nascar

firmata

Loga



PILOTA CHE DIVIDE, JOEY PER LA PRIMA VOLTA IN CARRIERA HA MESSO LE MANI SULLA SERIE AMERICANA. VI RACCONTIAMO LA STORIA DI UN RAGAZZO CRESCIUTO NELL'AGIO MA DOTATO DI UN PIEDE DESTRO FORMIDABILE

di [Marco Cortesi](#)

Sliced bread. Joey Logano, campione della Nascar 2018, è sempre stato chiamato così. Tante erano le sue qualità e tanta la sua sorprendente abilità che il pilota Randy LaJoie, scherzando, ne parlava indicandolo come la migliore scoperta dopo il pane a fette. Sliced bread, appunto. Ma per tanti ferventi sostenitori, altri non hanno condiviso lo stesso entusiasmo. Dopo aver supportato la prima parte della sua carriera, Jack Roush scaricò Logano pensando che fosse "Non valido quanto pubblicizzato", mentre a tutt'oggi tanti gli rimproverano le origini, non particolarmente umili, nella controversia che da sempre contrappone "collari blu" e "cucchiai d'argento" ovvero i piloti nati in contesti operai o impiegatizi, che hanno dovuto lavorare sul serio, e quelli che hanno potuto beneficiare del supporto di una famiglia facoltosa. Tom Logano, imprenditore di origine italiana, ha sempre seguito i sogni dei figli, sin da quando vendette l'azienda fondata dal padre Salvatore per investire in una pista da pattinaggio su ghiaccio ad Atlanta: la sorella di Joey era infatti una pattinatrice agonistica. Poi, quando la carriera del più giovane richiese un trasferimento in North Carolina, la famiglia cambiò casa, armi e bagagli. Ovviamente impiantando un nuovo palazzetto del ghiaccio. È un po' la storia delle corse, quella che vede spesso puntare il dito su coloro che hanno avuto tanto, indipendentemente da quanto abbiano dimostrato o meno. Ma se la la convinzione di Logano senior, anche per via di qualche intemperanza di troppo in pista, non è stata sempre presa per il verso giusto, la stessa determinazione, riportata sul figlio, è stata fondamentale nel percorso che si è concluso lo scorso novembre a Homestead.

Una carriera da record

Indipendentemente dalla famiglia, Logano è prima di tutto un grande talento. Nessuno lo può negare e il soprannome non è arrivato a caso. Sin dagli inizi, si è sempre messo dietro chiunque, battendo record su record. Dalle Bandolero (maxi-kart coperti usati per iniziare) alle legend car e alle late model, non c'è stata una serie in cui non abbia stabilito un primato. Le sue qualità sono state talmente visibili, fin da subito, da farlo diventare un pupillo della leggenda Nascar Mark Martin. Visto correre in pista contro il figlio Matt, all'età di 12 anni, Martin ha compreso il potenziale, tanto da volerlo subito mettere su una macchina ve-

ra, ancora adolescente. Da lì la crescita è stata verticale. Costretto per regolamento fino ai 18 anni a prendere parte solo a competizioni locali, Logano ha conquistato vittorie a raffica.

Quando poi, per il 2017, una nuova norma ha ampliato la partecipazione anche ai sedicenni, si è aperta per lui la porta delle serie Grand National, East e West. Detto fatto, vittoria al debutto, più giovane vincitore di sempre, a pochi giorni di distanza, in entrambe le categorie, prima di concentrarsi sulla più difficile serie East e conquistare il titolo. Nel frattempo, il debutto, con una sola apparizione, in ARCA Series. Vittoria, più giovane vincitore di sempre. Ma i record non sono finiti qui. Con il supporto del team Gibbs, subentrato a Roush, per Logano era inevitabile il passaggio alla Nationwide Series, oggi Xfinity Series. A pochi giorni dal diciottesimo compleanno, l'esordio nella Formula 2 Nascar, che allora contava al via tutti i migliori protagonisti della categoria maggiore. Risultato? Sesto posto nella prima gara, pole nella seconda, pole e vittoria nella quarta. Più giovane vincitore di sempre. L'anno successivo, finalmente, il tanto desiderato sedile nella Cup Series, al posto di Tony Stewart, uno dei più feroci critici del "Ragazzino che non ha mai lavorato un giorno in vita sua". Sono servite 17 gare a Logano per entrare in Victory Lane. Più giovane vincitore di sempre.

Tante difficoltà nel restare al vertice

Mentre tutti già si chiedevano a quando il primo titolo, qualcosa ha cominciato a non funzionare. Forse le troppe aspettative, forse le difficoltà di una categoria nel suo momento storico più competitivo, con pochissimi test e tanti avversari di peso, hanno messo in crisi il talento puro, facendo per converso emergere il rivale di una vita Brad Keselowski. Cresciuto tra meno agi e arrivato al vertice dopo una carriera più tormentata, Keselowski era stato scoperto da Dale Earnhardt Jr, trovando, non senza qualche alto e basso, la fiducia del Capitano Roger Penske. Più ruvido, immediato, rabbioso, Keselowski ha rappresentato un alter ego perfetto per un Logano che faticava a trovare la strada verso la vittoria. E se Keselowski era spesso e volentieri vincente, quasi



UNA STAGIONE A LIETO FINE

Per Joey Logano, a destra assieme a Roger Penske, la stagione in Nascar 2018 si è conclusa in maniera trionfale con la vittoria del campionato

no

fotografie GETTY IMAGES

← sempre piazzato e in grado di centrare il titolo nel 2012, tanti pensavano che Logano avesse raggiunto il proprio livello massimo, di promessa destinata a non essere mantenuta. Per quanto ci provasse, non c'era verso di schiodarsi dalla situazione, tanto che, a un certo punto, anche Joe e JD Gibbs hanno detto basta, determinati a cercare nuove opzioni. È stato proprio Penske - come sempre fa - a fiutare l'affare. E a vincere la scommessa. Prendendo con sé Logano, ha creato una coppia di piloti che riuniva e riunisce tuttora l'espressione migliore un'intera generazione. Diversi ma velocissimi, Keselowski e Logano si sono spinti a vicenda. Cosa si sia sbloccato nella testa di Logano col passaggio in Penske è difficile immaginarlo. Ma a fare la differenza è stata soprattutto la fiducia: Penske ha fatto in modo che Logano smettesse di essere il "ragazzino promettente", permettendogli di trasformarsi in una grande realtà. E lui, da quel momento, è diventato un top driver al cento per cento, in grado di lottare per il successo quasi in ogni gara e di puntare al titolo. Nel 2014, sono arrivate cinque vittorie e il quarto posto finale. Nel 2015, il trionfo alla 500 Miglia di Daytona. Lo stesso anno, la possibilità di vincere il titolo fu spazzata via da Matt Kenseth, che spedì fuori Logano mentre si trovava in testa a Martinsville per vendicarsi di un contatto precedente. Kenseth fu sospeso due gare, Logano perse il titolo e dovette rimandare l'appuntamento. L'anno scorso, 2017, a privarlo della chance giusta fu invece un'irregolarità tecnica, che gli costò l'unica vittoria che aveva centrato fino a quel momento, impedendogli di accedere ai playoff. Logano però non ha vacillato, e ha anche imparato ad essere cattivo, aggressivo, a volte troppo, ma a farlo nel modo giusto. A novembre scorso, cercare lo scontro fisico in pitlane con Kyle Busch non era sembrata una mossa particolarmente brillante considerando l'attitudine piuttosto guerrafondaia del pilota di Las Vegas. Ma d'altronde, anche gli eccessi sono serviti a compiere il salto di qualità verso la conquista del titolo, a trovare un bilanciamento tra la cattiveria agonistica e la capacità di non perdere la fiducia degli avversari. In altre parole, essere aggressivo al momento giusto, e farlo in un modo in cui anche le "vit-time" si possano sentire rispecchiate nelle medesime azioni.

Il titolo, il rispetto e la maturità

Questo è stato il punto chiave della stagione 2018. A Martinsville, teatro del "fattaccio" 2015, Logano ha dovuto decidere in fretta. Secondo alle spalle di Martin Truex, aveva la possibilità, con una vittoria, di accedere direttamente alla finalissima di Homestead. Detto fatto, ha spostato Truex con un'entrata dura, prendendosi il successo e scatenando le ire dell'avversario. Però, per quanto Truex potesse arrabbiarsi o minacciare vendetta, sapeva che, a parti invertite, avrebbe fatto lo stesso. La chiave delle gare stock-car è tutta qui. Non tanto non fare ad altri quello che non vorresti venisse fatto a te. Ma fare ad altri solo quello che anche loro farebbero con te. Alla finale di Miami, Truex ha lottato duramente ma non ha mai superato la linea, pur rifilando qualche sportellata.



fotografie GETTY IMAGES



E la gara decisiva è stata tra le migliori di sempre: i quattro piloti selezionati tramite i playoff hanno concluso nelle prime quattro posizioni, e il momento topico è arrivato negli istanti conclusivi. Kyle Busch, che non era mai stato in gioco per problemi ai box, ha saltato l'ultimo pit-stop, passando al comando. Dopo aver lasciato sfogare il rivale, Logano, il bimbo prodigio ormai consumato veterano, ha saputo riprendere la vetta e transitare per primo sotto la bandiera a scacchi, approfittando delle gomme nuove. Passando da pronostici favorevolissimi in gioventù ai dubbi sul fatto che fosse davvero forte come sembrava da ragazzino, è entrato nel club dei campioni. Non è apprezzato e non lo sarà mai dai suoi detrattori, e chi non era convinto nei primi anni probabilmente non è convinto nemmeno oggi. Ma Joey Logano è ora per merito uno dei più grandi della Nascar. Guardacaso, Roger Penske ha avuto ragione. Di nuovo. ●



MARTINSVILLE DECISIVA

La chiave di volta della stagione Nascar per Logano c'è stata a Martinsville. Sotto a sinistra eccolo con il papà nel 2007 e, sotto, Joey festeggia una della prime vittorie nella Cup Series nel 2009



OLIVER HUTTON

**BELLO DA AVERE,
BELLO DA COSTRUIRE.**



**ALTO
80
CM**

**OGNI LUNEDÌ
IN EDICOLA TI ASPETTA
UNA NUOVA USCITA**

**PER LA PRIMA VOLTA IN ITALIA,
LA STATUA PIÙ GRANDE AL MONDO
DEL CAMPIONE DELLA TUA INFANZIA**

Ogni lunedì in edicola con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport trovi un pezzo per comporre il tuo Holly. Curato in ogni dettaglio, già dipinto, facile da montare e da tenere in casa come pezzo unico mai visto prima.

Se non lo trovi in edicola potrai richiederlo agli indirizzi mail holly80@corsport.it e holly80@tuttosport.com specificando il numero di uscita al quale sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

Holly
& Benji™



Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

Alex l'ariete da pilota a manager

Ha corso e vinto in tutte le categorie. Dalla F.1 ai rally, con tutto quello che c'è in mezzo. Poi, il passare delle stagioni ha fatto crescere in lui la consapevolezza che era venuto il momento di guardare al futuro con altri occhi. Ed è in quel momento che Alex Caffi ha deciso di diventare un manager da corsa. «Perché dopo aver vinto il Gp Monaco storico di F.1 a 52 anni - racconta - ho realizzato che non avrei potuto pilotare ancora a lungo a certi livelli e, siccome intendevo restare nel mondo delle corse, che sono tutta la mia vita, ho pensato di concentrarmi sugli aspetti gestionali delle competizioni. Così ho cominciato a fare per altri quello che per tutta una carriera gli altri avevano fatto per me. Cioè a preparare, organizzare, tutto quello che ad un pilota occorre per essere tale!». Ed è così che è nato, quasi tre anni fa, l'Alex Caffi Motorsport. Con una scelta ben precisa e controcorrente: la Whelen Euro Series, vale a dire la Nascar che si disputa in Europa su "licenza" diretta del brand Usa di una delle categorie più popolari del motorsport planetario.

- Perché proprio la Nascar?

«Innanzitutto perché volevo vedere cos'ero in grado di fare nelle corse dopo aver pilotato sin da quando avevo 14 anni, prima nel motocross, poi nel karting e quindi, dai 18 anni, in F. Abarth ed a seguire in praticamente tutte le categorie. Ho fatto un po' quello che fa il calciatore che diventa allenatore. Ora vivo le emozioni di un week-end di gara dall'esterno anziché dentro l'abitacolo. Sempre di adrenalina si tratta».

- E, come detto, hai scelto la Nascar...

«Nel 2016 ho debuttato disputando come pilota le ultime due gare della serie, Adria e Zolder. Poi ho "saltato il fosso" e sono divenuto manager. La Nascar l'ho scelta perché, dopo essermi guardato intorno, ho visto che era la migliore nel "value for money", garantendo un giusto connubio fra costi e ritorni. Il marchio Nascar è uno dei più prestigiosi e seguiti ma i costi per correre non sono proibitivi.

**CAFFI RACCONTA
COME HA SALTATO
IL FOSSO E
SMESSI I PANNI
DEL DRIVER HA
DATO VITA AD UN
SUO TEAM CHE
DISPUTA LA
WHELEN EURO
SERIES. ORA FA
PENSIERI IN
GRANDE**

di Sergio Remondino



**MI PIACEREBBE
ESSERE IL PRIMO
TEAM EUROPEO
CHE ENTRA
NELLA NASCAR
AMERICANA**

ALEX CAFFI



Con 90mila euro si compra una macchina (più o meno il prezzo di una vettura da Tcr, per intenderci...) oppure, con gli stessi soldi, un pilota può disputare la serie completa: 7 gare doppie da 40 minuti l'una con un'auto bella e impegnativa da guidare. Motore Chevy 5,7 litri a carburatori da 450 cv, peso di 1200 kg, cambio a 4 marce, niente elettronica. Roba da automobilismo di un tempo, da sensazioni vere. Bei circuiti, con tanto pubblico: a Brands Hatch quest'anno c'erano 50mila persone...».

- Contento della scelta?

«Sì. Ci ho creduto subito ed i fatti mi hanno dato ragione. La Nascar è un punto di partenza che tutti i giovani piloti dovrebbero considerare. Le monoposto hanno raggiunto costi insensati. Qui hai la possibilità di correre con cifre "umane" e se sei uno che vale puoi anche, come si dice, far carriera. In America ci guardano, la premiazione annuale si svolge insieme a quella della Nascar Usa, a Charlotte. Il vincitore della Whelen disputa in premio una gara delle loro e svolge dei test: ha la possibilità concreta di fare il grande salto attraverso l'Oceano».

- Com'è nata l'avventura?

«Ne ho parlato con il boss della serie europea, Jerome Galpin, che mi ha accolto a braccia aperte, e mi sono accordato con il mio amico Raimondo Amadio, il gran boss della Villorba Corse. Mi appoggio a loro per la logistica ed il ricovero delle tre vetture che gestisco come Alex Caffi Motorsport. Una è a disposizione dell'organizzatore, che ci fornisce i piloti, mentre una è per il giapponese Kenko Miura, con il quale abbiamo vinto la classe Challenger, classe riservata agli "outsider". E la vettura a disposizione dell'organizzazione ha permesso alla 22enne spagnola Carmen Boix Gil di aggiudicarsi per la seconda volta consecutiva la classifica femminile della Whelen. Il terzo modello non è nostro ma lo abbiamo gestito per il bolognese Pierluigi Veronesi, pilota e collaudatore Lamborghini. È stata una stagione ricca di soddisfazioni: abbiamo vinto





tutto quello che si poteva tranne l'assoluta, andata all'israeliano Alon Day. Ecco, questo è il prossimo obiettivo. Mi piacerebbe far nostro il titolo assoluto della Whelen Euro Series. Nel 2019 le gare saranno ancora 7, con l'aggiunta di Most a fianco di Valencia, Franciacorta, Brands Hatch, Zolder, Hockenheim e dell'ovale di Venray al posto di Tours».

- Allora, parliamo del prossimo anno...

«Avremo come sempre tre macchine in pista: probabilmente continueremo con Miura, Boix, Kuchelbacher. Quello che mi manca è il pilota completo vincente per l'assoluta: quelli che vanno, in genere, non hanno budget e allora tocca darsi da fare. Ci sto lavorando. Mi piacerebbe essere il primo team europeo che entra nella Nascar Usa!». ●

PER IL 2019 SI PUNTA AL TITOLO ASSOLUTO

È nell'Euro Nascar la nuova attività da corsa di Alex Caffi che per la prossima stagione punta in alto e sogna di conquistare il titolo assoluto. Nel 2019 il team del bresciano avrà ancora tre vetture impegnate nella serie

IL CALENDARIO DELLA NASCAR EURO SERIES 2019

REGULAR SEASON (1 scarto = 8 risultati validi su 9)

13-14 aprile	Spagna	Valencia
11-12 maggio	Italia	Franciacorta
1-2 giugno	Gran Bretagna	Brands Hatch
29-30 giugno	Repubblica Ceca	Most
13-14 luglio	Olanda	Venray (ovale)

PLAY OFF (punti raddoppiati)

21-22 settembre	Germania	Hockenheim
5-6 ottobre	Belgio	Zolder



22-23 DICEMBRE 2018

5000 € in palio

PREMIO PREPARATORI e NOLEGGIATORI RALLY.

In palio per chi, dopo avere presentato al via almeno tre vetture, risulterà il migliore nella classifica finale assoluta, sommando i tempi dei suoi 3 migliori piazzamenti.



cioccorally.it

In Collaborazione con

**AUTO
SPRINT**

Progetto E20

guidare sicuri

DALL'ESPERIENZA IN CIRCUITO È NATA NEL 2014 QUESTA INIZIATIVA: UNA VERA E PROPRIA SCUOLA ALLA SICUREZZA SULLE STRADE DI TUTTI I GIORNI

di **Dario Lucchese**

Un trascorso importante in monoposto, che risale a un ventennio fa. Dalla prima vittoria nella storia della gloriosa Formula Campus al titolo della F.3 Federale conquistato nel '97 con la squadra di Gabriele Lucidi e quello di vicecampione italiano di F.3 con il Benetton Junior Team due anni dopo, cui hanno fatto seguito un paio di stagioni nella F.3000 Italia ed Internazionale. Da allora e ancora oggi Gianluca Calcagni ha continuato ad essere protagonista in pista, anche se in un contesto differente. Con due titoli recentemente conquistati nel Mini Challenge Italia (2012 e 2014), il romano si è riconfermato come uno dei nomi di riferimento del monomarca tricolore. Dall'esperienza in circuito è nata anche l'idea di dare vita nel 2014, assieme ad Andrea Corinaldesi, alla Progetto E20. Non solo un corso di guida sportiva, ma anche una "scuola" rivolta alla sicurezza di chi quotidianamente è in strada con la propria vettura. Insegnare le tecniche di guida, ma con costi accessibili a tutti: è questo il primo obiettivo di Calcagni, che oltre ad essere pilota, proviene dalla scuola di Siegfried Stohr "GuidarePilotare", in cui ha ricoperto il ruolo di istruttore per 13 anni di fila.

- Per uno che in pista prende anche i suoi rischi, cosa significa ergersi a paladino della sicurezza?

«Personalmente sono attento in pista come nella vita. La pista è il luogo per andare forte, dove non ci sono persone, alberi e ostacoli di ogni genere.

Dove ci si può sfogare. Ma è anche il luogo adatto per imparare a guidare in sicurezza. La pista insegna a fare cose che le autoscuole per motivi più che ovvi, non possono insegnarti. Parliamo di frenate di emergenza, della risposta a un'improvvisa perdita di aderenza. Con la Progetto E20 ho realizzato a Roma Tiburtina un impianto privato, dove è possibile seguire dei corsi finalizzati a insegnare ciò, ma soprattutto accessibili a tutti, a fronte di un costo di 200 euro più Iva».

- Come si svolge un corso base?

«La durata è di otto ore. Una parte si svolge in ambito teorico e l'altra con la pratica. All'allievo facciamo svolgere un esercizio che pone in evidenza il problema della distrazione, oggi una delle principali cause di morte, facendogli completare un per-

corso scrivendo al telefono un messaggio mentre guida e poi scrivendo sempre lo stesso messaggio accostandosi a destra e ripartendo. Il risultato per molti è sorprendente, visto che nel secondo caso si impiega addirittura meno tempo ad arrivare a destinazione. Un ulteriore esercizio è relativo alla perdita di aderenza sull'asse posteriore, insegnando a come ovviare a questo imprevisto esercitando il sovrasterzo di potenza. Si prosegue con la frenata di emergenza ed annesso evitamento di un ostacolo. Infine con la percorrenza di un tratto stradale con guida commentata: l'allievo deve dire ciò che sta guardando o ciò che sta facendo, per capire noi e lui su cosa si sta focalizzando la sua attenzione. Le nostre vetture, sia a trazione anteriore che posteriore, sono tutte dotate del doppio comando e l'istruttore sta sempre seduto al fianco di chi guida».

- I vostri corsi possono servire anche a chi corre in pista?

«Se avessi imparato tante cose prima di correre in macchina, avrei avuto sicuramente una visione più completa di ciò che andavo a fare. Il pilota guida d'istinto. Si tende a capire se uno è più o meno dotato dai tempi che riesce a ottenere in pista. Ma spesso si tende a colpevolizzare la vettura, per esempio nel caso di un evidente sottosterzo o sovrasterzo, che sono sempre dovuti a un errore di tecnica di guida».

- Qual è il "target" di chi prende parte ai vostri corsi?

«Abbiamo riscontrato tantissimo interesse da parte di giovani neopatentati, che anche per via dell'età e della loro disponibilità economica vengono attratti da un corso che ha un costo di gran lunga più basso di quello svolto in pista. Puntiamo a coinvolgere le famiglie, perché in Italia ritengo manchi ancora la cultura stradale, che deve invece entrare nelle case di tutti. Essere promossi alla scuola guida, non significa sapere necessariamente guidare. La prova del parcheggio, che tanto terrorizza i giovani in procinto di prendere la patente, non serve a salvare delle vite umane. C'è una diffusa ignoranza riguardo ad argomenti molto più importanti. La colpa però non è delle autoscuole, che devono attenersi a ciò che viene imposto dalla legge. Secondo me i ragazzi oggi non guidano in sicurezza».

LA PISTA INSEGNA A FARE COSE CHE LE AUTOSCUOLE PER MOTIVI PIÙ CHE OVVI NON POSSONO INSEGNARTI

GIANLUCA CALCAGNI



LA DURATA DEL CORSO BASE È DI OTTO ORE. UNA PARTE È TEORIA E L'ALTRA RIGUARDA LA PRATICA

GIANLUCA CALCAGNI





**UN CORSO
NATO IN PISTA**

Gianluca Calcagni ha dato vita nel 2014 assieme a Andrea Corinaldesi alla Progetto E20: un corso di guida sportiva che insegna a muoversi anche sulle strade nella vita quotidiana



- Ma dalla strada può viceversa scattare quella scintilla porta ad avvicinarsi alla pista?

«Dai nostri corsi, in cui si apprende l'educazione e la cultura stradale, si può imparare tanto. E allora viene voglia di passare ad uno "step" successivo. L'allievo scopre di non sapere guidare e quando apprende quelle che sono le tecniche di base, è tendenzialmente portato a volere fare sempre meglio».

**DAI NOSTRI CORSI
IN UN CUI
SI APPRENDE
L'EDUCAZIONE E LA
CULTURA STRADALE
SI IMPARA TANTO**

AGIANLUCA CALCAGNI



- Quale sarà invece il tuo prossimo "step"?

«Il mio obiettivo è aprire un'autoscuola. Ho un accordo con un consorzio per avere a disposizione diversi mezzi. Voglio portare la gente ad iniziare dalla A per arrivare alla Z. Adesso facciamo anche un corso per gli istruttori, che sono più completi per le normative vigenti, con tutte le licenze del caso, ma hanno meno capacità e conoscenze di noi piloti della vettura e dei suoi comportamenti».

- Ma Calcagni è prudente quando guida per strada?

«Lo sono e anche parecchio. Adesso ho tre figli e sono cambiato tanto rispetto a quando ero un ragazzo. Uso tanto la macchina per lavoro ed inserisco sempre il cruise control. Nella mia vita ho preso una sola multa». ●





fotografie RIGATO

Mamma da corsa

«Un pilota perde un secondo a ogni figlio che nasce». Lo asseriva Enzo Ferrari, ma è ben noto che l'eccezione conferma la regola. Come nel caso di Carlotta Fedeli, mamma da corsa, tornata in pista solo 18 giorni dopo aver dato alla luce la piccola Adele. Roba da fare invidia a tanti. Un fisico perfetto e giù col piede destro. La romana, 26 anni, ha infranto praticamente ogni record. Dai biberon all'impegno al volante di una Seat Leon dsg del team BD Racing, con cui lo scorso settembre ha fatto un'apparizione nella gara di Vallelunga del Trofeo Super Cup. Inutile dirlo, con bimba, culla e marito appresso. Marito che nella fattispecie è Federico Paolino, quest'anno protagonista nel Tcr Italy con la Hyundai del Brc Racing Team. E sul suo circuito di casa, Carlotta è andata subito forte: ottava assoluta su un totale di 45 vetture al via, terza tra le Turismo e prima di classe.

«La prima sensazione è stata come di avere guidato l'ultima volta tre giorni prima. A parte il fatto che ho sofferto il caldo più delle altre volte, per me non è cambiato nulla. Per tutti e nove i mesi ho sempre seguito Federico in pista. La gara di Vallelunga è stato il suo regalo per la nascita di Adele. Quando mi sono calata nell'abitacolo, non ho pensato più a niente se non a fare bene. Sapevo che la bimba era in buone mani, con nonna Stefania e Ga-

18 GIORNI DOPO AVER DATO ALLA LUCE LA PICCOLA ADELE, CARLOTTA FEDELI È SUBITO TORNATA A CORRERE. ORA PRENDERÀ PARTE ALLE SELEZIONI DELLA W SERIES RISERVATO SOLO ALLE DONNE. ANDIAMO AD ASCOLTARE LA SUA STORIA

di **Dario Lucchese**

briella ad accudirla. Ero serena, felice di ritornare a fare quello che avevo fatto ininterrottamente per otto stagioni di fila. Essendomi stato tassativamente proibito di svolgere qualsiasi attività fisica nelle prime due settimane dopo il termine della gravidanza, non avevo avuto il tempo di allenarmi. Ero curiosa di scoprire se fossi stata in grado di dare il massimo come prima».

- Carlotta, Federico e Adele, appassionatamente in pista: una famiglia un poco fuori dal normale.

«Con Federico ci siamo conosciuti a Misano lo scorso anno, quando correavamo insieme nella Seat Leon Cup. Nel giro di schieramento non si era accorto di avere preso la mia posizione. Dopo la gara andai da lui infuriata. Sei mesi dopo eravamo sposati».

- C'è anche un altro episodio legato alla gara di Imola, quando tra te e Federico era scoccata già la scintilla.

«Al primo giro lui si girò alla Tosa con il bagnato e io non riuscii ad evitarlo, venendo tamponata subito a mia volta da Francesco Guerra. Ricordo che mentre stavo per centrarlo, il mio sguardo si incrociò con il suo. Non ci potevo credere. Il risultato fu una scocca piegata e l'impossibilità per me di prendere il via nella seconda gara del weekend».

- Tra te e Federico chi è più veloce?

«Lui ha tanto talento, anche se ha iniziato a correre lo scorso anno. Io ho sicuramente più esperienza».

- Adesso però c'è anche Adele...

«Nella sua camera ha già un mini garage, con una macchina e una moto in miniatura. Libera di decidere...».

- Parlando d'altro, sarai una delle due ragazze italiane a prendere parte alla selezione del nuovo campionato W Series riservato alle sole donne. Te lo saresti aspettato qualche mese fa?

«Diciamo che è una bella novità. A parte tre anni



W Series due italiane selezionate

CON LA FEDELI ANCHE VICKY PIRIA IN LIZZA PER UNO DEI 18 SEDILI DEL NUOVO CAMPIONATO IN MONOPOSTO RISERVATO ALLE DONNE

Sono due le italiane ammesse alla prima selezione per contendersi uno dei 18 posti disponibili per la W Series 2019, il nuovo campionato monoposto riservato alle sole donne che prenderà il via a inizio maggio sul circuito di Hockenheim. Nella lista dei 55 nomi ufficializzati la scorsa settimana, appaiono anche Carlotta Fedeli e Vicky Piria. Entrambe sono state scelte, sulla base del proprio curriculum sportivo, su oltre cento "lady" in rappresentanza di 30 nazioni. Saranno dunque loro a partecipare alla prova selettiva di tre giorni che si terrà a fine gennaio, prendendo in considerazione sia il risultato dei test svolti in pista (si parla di un circuito austriaco) che altri differenti parametri. A giudicare ci saranno due ex piloti di F.1, David Coulthard e Alex Wurz, oltre a Dave Ryan, Racing Director della W Series. Un'ulteriore e definitiva selezione si svolgerà successivamente proprio al volante della Tatuus T-318, ovvero la vettura che verrà impiegata nel corso della stagione. Il campionato sarà gratuito per le partecipanti e si svolgerà su sei appuntamenti in abbinamento negli stessi weekend con il Dtm, mettendo in palio un montepremi totale di un milione e cinquecentomila dollari, un terzo di questi destinati alla vincitrice del titolo.

La Piria, che ha compiuto 25 anni a novembre, può vantare un'eccellente esperienza in monoposto che va dalla F.Renault 2.0 alla F.Abarth, prose-

guendo con la Gp3 Series (in cui ha disputato una stagione nel 2012), il campionato Mrf Challenge e l'Euro F.3 Open. Quest'anno, dopo un periodo di assenza dalle piste, è tornata in azione nella Carrera Cup Italia, prendendo parte alla gara del Mugello con la "guest car" celebrativa dei 70 anni di Porsche ed i colori del mensile Auto, conquistando un secondo posto nella classe Silver Cup. Diverso il percorso intrapreso da Carlotta Fedeli, classe '92, vincitrice del titolo Ladies della Ibiza Cup per tre anni di fila, fino al 2015, quando ha conquistato anche il successo nella classe Junior del monomarca aperto alle vetture della Casa iberica. Nel 2016 ha quindi esordito nella Seat Leon tricolore, facendo anche il suo debutto nel Tcr internazionale, centrando a Imola il nono posto assoluto con una Leon Cup Racer e conquistando i primi punti mondiali della sua carriera. Tra le altre ragazze selezionate appaiono anche la diciottenne Amna Al Qubaisi (quest'anno impegnata in Italia nella F.4 con il team Prema), l'inglese Jamie Chadwick (vincitrice del titolo British Gt4 nel 2015), la venezuelana Samin Gomez (anche lei con un palmares "tricolore", avendo militato per due anni nella F.Abarth), l'olandese Stephane Kox (figlia di Peter) e Fabienne Wohlwend (vincitrice nelle più recenti Finali Mondiali del Ferrari Challenge e campionessa nella classe Pirelli Ladies della serie europea). ●

di kart, la mia esperienza è prevalentemente con le vetture a ruote anteriori. Mi ero preparata psicologicamente ed ho già svolto un test ad Adria con una Formula 4, grazie all'interessamento di Gianluca Calcagni, pilota conosciuto nel campionato Mini, che è venuto a seguirmi. Ho girato su tempi molto buoni, in condizioni di asciutto e tanto freddo. Con

gomme usate, sono riuscita a far segnare un responso di due secondi inferiore a quello ottenuto dal pilota che ha guidato quella vettura nel corso del campionato. La selezione di fine gennaio è un primo "step". Il mio mentore è Giancarlo Fisichella. Lui ed Emanuele Pirro sono grandi amici di famiglia, oltre che vicini di casa. Sicuramente da qui a due mesi cercherò

di svolgere altri test, sempre seguendo i consigli di "Fisico" e Luca Filippi, che è cuneese come Federico, al quale quest'anno ha fatto da coach assieme a Matteo Bobbi».

- Prima di questa opportunità, quali erano le tue ambizioni?

«Dopo tanti anni con la Seat, ovviamente pensavo di prendere parte al Tcr. Dal 2013 ho corso con la squadra di Tarcisio Bernasconi, che mi ha permesso di crescere tantissimo. Lui e Valentina Albane sono state due persone molto importanti nel mio percorso. Proverò ad entrare nel novero delle ragazze ammesse al campionato. Se non dovessi riuscire, mi guarderò comunque attorno». ●

MIO MARITO
FEDERICO PAOLINO
HA TANTO
TALENTO, IO HO
SICURAMENTE PIÙ
ESPERIENZA

CARLOTTA FEDELI



Carlotta Fedeli e Federico Paolino, oltre che nella vita di tutti i giorni, quest'anno hanno fatto coppia anche in una sfida di Super Cup andata in scena a Vallelunga. In alto, mamma e papà in tuta assieme alla piccola Adele





Pergusa cambia volto

Pergusa cambia volto, per rivivere non soltanto nella memoria di chi ricorda quelli che furono i tempi di maggior gloria del circuito siciliano. Sessant'anni di storia, che non potevano essere destinati all'oblio. Inaugurato nel 1958 con la vittoria della Osca di Giulio Cabianca nell'omonimo Gran Premio, davanti a 50.000 spettatori, l'autodromo ha vissuto il suo massimo splendore nei tre decenni successivi. Dopo un recente periodo di inattività, almeno per quanto riguarda le manifestazioni di levatura nazionale, già a partire dalla prossima stagione la macchina organizzativa si metterà nuovamente in moto. All'origine di questo rinascere dell'impianto, c'è la partnership con Pirelli. Un contratto della durata di otto anni più quattro, in pratica fino al 2030, che consentirà alla Casa di pneumatici di potere usufruire per 150 giorni all'anno della pista nell'ottica della sperimentazione del prodotto, specialmente in ambito motociclistico.

**GRAZIE A UNA
PARTNERSHIP
CON PIRELLI, SI
RIMETTE IN MOTO
E RINASCE
IL CIRCUITO
SICILIANO.
ANDIAMO
A SCOPRIRE
I DETTAGLI
DELL'OPERAZIONE**

di **Dario Lucchese**

«Siamo stati preferiti ad altri circuiti. Abbiamo vinto la concorrenza estera e Pirelli ha dimostrato la sua italianità su un territorio a cui è storicamente legata da tempo». A parlare è Mario Sgrò, già presidente nel periodo 2008-2011 e rieletto a distanza di cinque anni all'unanimità dai tre soci dell'Ente Autodromo: Comune, Provincia e Automobile Club di Enna. È stato proprio Sgrò a volere puntare sul coinvolgimento dei privati per dare ancora lustro a Pergusa, presentando a Pirelli un progetto di adeguamento del circuito non soltanto in funzione dei test. Lavori che sono stati conclusi lo scorso luglio in soli 60 giorni e che hanno riguardato la pista ed il paddock, completamente rinnovati. Due settimane dopo, a seguito dell'ispezione dei rappresentanti degli organi delle federazioni (tra questi Roland Bruynseraede della Fia e Stefano Tremolada della Commissione Sicurezza Circuiti Nazionali di Acisport) è arrivata l'omologazione di Grade 3, quella



NUOVO LOOK E NUOVO FUTURO

La pista di Pergusa si sta rifacendo il look e si dà anche un nuovo futuro dopo aver siglato un accordo di otto anni più quattro con la Pirelli che utilizzerà la pista per 150 giorni all'anno nell'ottica della sperimentazione del prodotto



che rende possibile ospitare tutte le categorie ad eccezione di F.1 e Formula 2. Il prossimo obiettivo sarà di essere reinseriti nei calendari automobilistici. A inaugurare il nuovo corso sarà il weekend del Gruppo Peroni Race del 28 aprile, aperto a varie categorie e nel cui contesto si disputerà anche una prova del Campionato Italiano Autostoriche. A settembre, sempre con l'organizzatore romano, si punta a fare svolgere una 500 Km. Ma nelle volontà di Sgrò e dell'Ente Autodromo c'è anche di tornare ad avere delle gare titolate Acisport.

Il nuovo volto dell'autodromo

Per la prima volta Pergusa ha un paddock moderno, riasfaltato e con le postazioni per i bilici. Ancora più importanti gli interventi a cui è stata sottoposta la pista. Cominciando dai cordoli, che adesso sono "negativi" del tipo Vallelunga. La pista di conseguenza è ancora più veloce, ma nello stesso tempo maggiormente sicura. È stata eliminata la chicane che immetteva nella pit-lane. Ma soprattutto è stata ristretta in più punti la carreggiata. Da una larghezza di 16/18 metri si è passati a 12; ciò ha consentito di creare delle banchine laterali, allontanando i guard rail. Concretamente, per fare un esempio, all'uscita della variante Schumacher si sono guadagnati circa cinque metri di spazio. L'Autodromo ha inoltre provveduto a ricostruire il muretto dei box e a collocare dietro i guard-rail (una soluzione adottata anche a Monza ed in altri circuiti) gli oltre cinque chilometri di fibra per la trasmissione di dati ed immagini alla nuova sala regia. Rifatti anche i servizi igienici ed altre infrastrutture. ➔

PIRELLI HA
DIMOSTRATO
LA SUA ITALIANITÀ
SU UN TERRITORIO
A CUI È LEGATA
DA TEMPO

MARIO SGRÒ





Intanto si sta provvedendo alla revisione e all'adeguamento dell'impianto elettrico ed i lavori di rifacimento del tetto della tribuna verranno conclusi in tempo per il primo evento agonistico del calendario 2019. Inedito infine è il look, con la predominanza di giallo e rosso sui cordoli e gli spazi di fuga asfaltati: gli stessi colori della Sicilia e della Pirelli. Il lago attorno al quale si snodano i 4.950 metri del tracciato, con le recenti piogge è tornato a riempirsi, conferendo un'immagine che sembra appartenere ad altri tempi.

"Gas" all'ottanta per cento

L'accordo con Pirelli per l'utilizzo del circuito di Pergusa esiste dal 2011. Con la nuova partnership, la Casa milanese ha fissato sul circuito siciliano il baricentro delle attività di sperimentazione del comparto moto a livello mondiale. A spiegare la versatilità del tracciato ennese è stato Salvatore Pennisi, Direttore Testing e Technical Relations di Pirelli Moto e già pilota motociclistico. «La scelta di Pergusa si spiega con le particolari caratteristiche tecniche del circuito ed è conseguente alla nostra presenza in Sicilia con il Centro Sperimentazione di Giare. La sua collocazione geografica garantisce condizioni meteo ideali per le attività di collaudo, con il caldo torrido estivo e le rigide temperature invernali». A ciò si aggiunge che la pista presenta dei lunghi rettili e curve molto veloci, senza considerare la possibilità di "tagliare" le chicane per ottenere un'accelerazione costante pari quasi all'ottanta per cento della durata di un giro, mettendo alla prova performance ed affidabilità.

Parla il Presidente Sgrò

«Sono perfettamente consapevole del fatto che dobbiamo riconquistare la fiducia. Ma l'obiettivo più immediato è tornare ad ospitare i campionati italiani. Non ci aspettiamo di iniziare con categorie di un certo livello come la F.3 Regional, ma vogliamo essere messi alla prova. So che il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani e il direttore di AcìSport Marco Rogano sosterranno il ritorno di



**SO CHE DOBBIAMO
RICONQUISTARE
FIDUCIA MA IL
NOSTRO OBIETTIVO
È QUELLO
DI TORNARE
A OSPITARE
I CAMPIONATI
ITALIANI
DI ACISPORT**

MARIO SGRO

”

VOGLIA DI SERIE TRICOLORI

Per quanto riguarda le auto, Pergusa punta ad ospitare di nuovo le gare dei campionati italiani. Sopra, il presidente dell'Ente Autodromo Pergusa, Mario Sgrò

Pergusa. Ovviamente noi dovremo fare degli ulteriori sforzi». Mario Sgrò, presidente del Consorzio Ente Autodromo Pergusa, punta in alto. «Vogliamo compiere ulteriori investimenti ed essere pronti per proporci, da qui ad un paio d'anni, come sede di una prova del Mondiale endurance. Instaurando la collaborazione con Pirelli, abbiamo dimostrato che pubblico e privato non sono due entità incompatibili. Sulla scia di questa partnership, si è creato grande interesse anche da parte di altre aziende che certamente verranno coinvolte nel nostro progetto di crescita. Abbiamo un'università a meno di quattro chilometri e nelle nostre intenzioni c'è di realizzare dei master rivolti a vari settori, come l'aerodinamica e la telemetria. Stiamo pensando anche a dei corsi di guida sicura e veloce. Non per ultimo sto chiedendo un sopralluogo degli impianti per un'eventuale omologazione da parte della Federazione Motociclistica Italiana. Sento che la Sicilia e non solo, sta spingendo per Pergusa». ●





AL TRAGUARDO

Adria, 1 dicembre 2018

Gara: 1. Seat 820 giri; 2. Automoto a 4 giri; 3. Hop Mobile a 6 giri; 4. Saetta McQueen a 42 giri; 5. Lambo Drivers a 44 giri; 6. Engineer Transport a 44 giri; 7. Fully Open a 57 giri; 8. E?Suka 1 a 61 giri; 9. Progetto E20 Allievi a 77 giri; 10. Autosprint a 82 giri; 11. Progetto E20 Piloti a 82 giri; 12. Elite Motorsport a 91 giri; 13. E?Suka 2 a 440 giri; 14. Antonelli Motorsport a 495 giri.

Giro più veloce: Seat in 1'28"185 alla media di 110,30 km/h.

È stata davvero avvincente
la 24 Ore di Adria
appuntamento di chiusura
della stagione da corsa

Tavano a segno

IL CAMPIONE DEL TCR ITALY VINCE CON 4 GIRI DI VANTAGGIO SULL'EQUIPAGGIO DI GIANMARIA GABBIANI. ECCO COME

La 24 Ore di Adria, evento che tradizionalmente conclude la stagione agonistica, ha preso il via sabato alle 14.00 sul circuito veneto, con i favori di una giornata soleggiata. In griglia sia le SEAT Leon ST Cupra che le SEAT Ibiza, con classifica separata. Dopo le Superpole, è partita con i favori dei pronostici la 'familiare' schierata da SEAT Motorsport Italia, con il campione del TCR Italy Salvatore Tavano, in equipaggio con il vicecampione TCR Italy DSG Matteo Greco e il vincitore della Leon ST Cup Sandro Pelatti. I tre si sono alternati al volante insieme all'avvocato volante Marco Baroncini, già campione italiano nel turismo, e all'imprenditore romano Nicola Guida, instradato alle corse dall'ami-

co Jimmy Ghione e divenuto in breve un avversario temibile al volante della Leon ST. Una vettura insospettabile, che sotto la scocca di una mite station wagon nasconde un cuore da oltre 300 cavalli.

«Abbiamo vinto grazie alla regolarità e dei nostri piloti e ad una strategia accorta, supportata da tutta la squadra», ha detto il team principal Tarcisio Bernasconi. «Vincere una gara endurance è un'emozione che non avevo mai provato, e correre in squadra è galvanizzante», fa eco Salvatore Tavano, che durante le proprie soste è stato spesso in contatto radio con i coequipier in gara. Al secondo posto, l'equipaggio di Automoto, che ha schierato Gianmaria Gabbiani, Piero e Edoardo Nec-

chi, Maurizio Molteni, Emiliano Pierantoni e Gianmarco Gallini. Sul podio assoluto, sempre con la Leon ST, anche il due volte iridato in Fia Gt Thomas Biagi, con il team Hop Mobile, in equipaggio con Ugo Federico Bagnasco, Ermanno Dionisio, Giacomo Tiozzo e Gianluca De Matteo.

Le Ibiza

Fra le Ibiza, la vittoria è andata al team Saetta McQueen, con il campione italiano e europeo TCR DSG Giovanni Altoè, Erik Scalvini, Alessandro Poli, Mattia Drudi, Mattia Ferrari e Alessandro Altoè. Alle loro spalle, il team Lambo Drivers, con i campioni italiani GT Giacomo Altoè e Daniel Zampieri, in equipaggio con Loris Spinelli, Marco Cenedese, Roberto Moscatelli e Mario Dezi. Terzo gradino del podio per il team Engineer Transport, che ha schierato Alessio e Mattia Zanin, Alessio e Marco Mancini, Emanuele Mancini e Massimiliano Puozzo.

L'equipaggio di Autosprint

Alla 24 Ore anche un equipaggio di Autosprint con un'Ibiza, assistita da SEAT Motorsport Italia sia per il profilo tecnico che sportivo. Il team, tutto femminile, ha visto al via Luli Del Castello, Alexandra Gallo, Stefania Grassetto, Alessandra Neri, Ra-chele Somaschini e la sottoscritta, che si sono piazzate al settimo posto. Della loro gara vi racconteremo più dettagliatamente sul prossimo numero di Autosprint.

Fiammetta La Guidara



Passione di famiglia

UN LUNGO RACCONTO SPORTIVO CHE DAL 1953 VIENE SCRITTO DAI RONDINELLI. SCOPRIAMO UNA BELLA STORIA DA CORSA

È il momento delle famiglie da corsa. Dopo il successo dei Roda nell'Elms, il Campionato Italiano Velocità Autostoriche, ha visto il successo di un'altra famiglia da corsa. Si perché papà Cesare e il figlio Enrico rappresentano la terza generazione da corsa della famiglia Rondinelli, oltre tutto fedeli al marchio Porsche da decenni. La storia sportiva di questa famiglia era infatti iniziata con il nonno Pasquale, uno dei primi concessionari Vw e Porsche in Italia e, in questo 2018, ha avuto una consacrazione con la conquista del titolo delle storiche, nel IV Raggruppamento (vetture costruite tra il 1982 e il 1990), sempre con una Porsche, una 964 Gruppo B, oltretutto una vettura che è una rarità nelle competizioni, da giovane come pure da storica. Questo modello ha corso per lo più nel monomarca Carrera Cup, con un allestimento più performante di quello ammesso per Gruppo B, poi arrivò la RS, un'altra storia.

L'idea di gareggiare con questa versione della 964 è venuta a Enrico: nelle sue continue meticolose e pazienti ricerche, aveva notato che la 964 era stata omologata in Gruppo B il 5 settembre 1990 e, studiate le potenzialità della vettura, che rappresenta un bel salto evolutivo rispetto le sorelle di Stoccarda che l'hanno preceduta, è stata poi affidata la preparazione della vettura alla Rennsport. La struttura reggiana ha affrontato e vinto una corsa contro il tempo: con la vettura acquistata poco prima di Natale, andare in pista il 5 aprile, al Mugello, non era certo un'impresa da poco, visto che si trattava una vettura stradale da smontare completamente e preparare partendo da zero. L'inizio di campionato è stato difficile. Due ritiri per piccole noie meccaniche possono far prendere una brutta piega a tutta la stagione, invece dalla terza gara, la 300 KM di Vallelunga, le cose per i Rondinelli hanno poi sempre girato per il verso giusto, con la loro 964 assistita dal al team RS Histories.

65 anni a tutto gas

Le prime tracce racing della famiglia Rondinelli risalgono al 1953, quando il non-



CAVALLERI

no Pasquale affronta con la Fiat Topolino addirittura la Mille Miglia, ci riprova anche l'anno dopo. Ma le soddisfazioni, commerciali e sportive, arrivano con i marchi Volkswagen e Porsche. La passione per le auto e le corse è così una cosa normale. Cesare, oggi 65enne, inizia a correre con il monopoio di Henry Morrogh nella seconda metà degli Anni '70, corre con un po' di tutto: A112 Abarth, Fiat 127, Renault 5 Alpine, Talbot Samba, varie Porsche: Carrera 2.7 RS, 964 RS, 964 Cup, 993 RS; poi ci sono le storiche: Alfa Romeo Giulietta TI, Bizzarrini 5300 GT Strada e BMW M3 E30, con la quale conquista il primo titolo assieme al figlio Enrico. lo scorso anno, sempre nel campionato tricolore delle storiche. Enrico, 31enne, prima delle ultime

Pasquale Rondinelli nella gara in salita di Monopoli del 1964 con una Porsche 356 SC. In alto la Porsche 964 Gruppo B con la quale Cesare ed Enrico Rondinelli hanno vinto il IV Raggruppamento nel tricolore riservato alle autostoriche



CAVALLERI

Arturo Rizzoli

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia
La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl
esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati
personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui
al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore
Srl - Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o al seguente indirizzo contieditore@legaimail.it

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

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRINT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**





CARRONE

Villa in montagna

L'EX FORMULISTA SPAGNOLO RACCONTA LA SUA NUOVA VITA DA CORSA DA PILOTA UFFICIALE BANGO RACING CARS SUL PROTOTIPO BRC BR53

di [Gianluca Marchese](#)

Dalla Spagna con... trazione. Che poi è quella che, in termini soprattutto di coppia motrice, Javier Villa cerca per mettere a punto lo sviluppo della Brc Br53, il prototipo del quale è pilota ufficiale. Bango Racing Cars, costruttore asturiano come lui, lo ha infatti scelto qualche anno fa per percorrere insieme il percorso "in salita" delle... corse in salita e in qualche modo sfidare addirittura Osella e Norma, almeno per quanto riguarda le quote di mercato che non superino le motorizzazioni 2000. Un progetto che, abbandonata la precedente versione Cn, quest'anno ha vissuto di un'accelerazione perentoria con l'avvento proprio del prototipo modello Br53 di gruppo E2Sc, una delle biposto più interessanti nel panorama delle cronoscalate, dall'inusuale (in salita) abitacolo chiuso e un motore turbo da 1000cc. Ora 31enne, il driver spagnolo vecchia promessa dell'automobilismo in pista con tanto di test sulla Bmw Sauber F.1 a Jerez è passato dal mondo patinato e dalle dirette tv internazionali della Gp2 (quante volte "sovraesposto" nel 2007 in Rai alla domenica mattina dei Gp per aver vinto tre volte in gara 2) a quello più da far west delle strade "de noialtri" e per la prima volta nel 2018 ha assaggiato anche una salita italiana, a Gubbio, in occasione del Fia Hill Climb Masters di ottobre. Il nuovo banco di prova, pur senza sperimentazioni particolari, ha permesso a Villa e alla Br53 di confrontarsi con i migliori d'Europa dopo le poche esperienze già vissute nel Cem e di prendere ulteriori "misure" per quello che è l'obiettivo 2019, stagione sulla

LA SALITA? È UN GIRO DI QUALIFICA MA CON RISCHI SUPERIORI, SCONNESSIONI, MURI, ALBERI, BUCHE, TUTTO!

JAVIER VILLA

”

quale pilota e costruttore sono al lavoro per riuscire a diminuire quanto più possibile il gap dalle motorizzazioni 3000. E magari porsi come riferimento low-cost in classe 2000 (tra l'altro con un'ulteriore diversificazione, gli pneumatici Michelin). Un riposizionamento che in futuro potrebbe rivelarsi ancora più strategico se le voci/intenzioni che circolano da anni sull'abolizione dei 3000 dovessero prima o poi prendere corpo (in ogni caso non prima del 2021).

- Javi, iniziamo però dalle basi: come è avvenuto il passaggio alle cronoscalate?

«Fare motorsport in pista non è mai semplice e nel periodo 2010-13, quando correvo nel Wtcc e poi nella Nascar europea, c'era bisogno di portare in dote budget importanti, principalmente grazie agli sponsor. Era complicato continuare con questa situazione dopo molti anni in Gp2 e nel frattempo la Bango Racing Cars mi ha contattato per fare il campionato spagnolo delle salite. Ho accettato e in sette anni abbiamo vinto cinque titoli, mentre due volte abbiamo terminato secondi soltanto perché ho dovuto saltare delle gare, nel 2012 per gli impegni in Nascar e quest'anno perché sono andato a correre anche nel Cem nella tappa tedesca».

- Qual è allora la sfida in salita per un pistard così esperto e anche vincente?

«Mi diverto e mi piace. È un momento molto particolare perché in definitiva è come in circuito, hai bisogno di imparare a fondo il tracciato, ma è tutto molto esplosivo! È un giro di qualifica ma con

BANGO DI PROVA

Con la Br53 Javier Villa ha corso quest'anno nella serie spagnola della montagna e ha anche partecipato al Fia Masters andato in scena a fine ottobre a Gubbio. In basso a destra Villa dentro all'abitacolo del prototipo sviluppato da Bango Racing Cars





rischi superiori, sconessioni, muri, alberi, buche, tutto!».

- E con Bango state appunto sviluppando questo ambizioso progetto...

«Il primo prototipo era un Cn, una vettura nazionale. Dopo un paio di stagioni abbiamo iniziato a pensare all'Europeo e quindi a un'auto Fia ed eccoci qui. Il 2018 è la prima, vera stagione di lavoro nell'Europeo e in eventi con il Fia Masters di Gubbio. Mi piace molto perché è divertente guidare e imparare i percorsi e nel contempo dover sviluppare l'auto e andare più forte. Ho il mio lavoro e ho molti weekend per godermi la guida perciò sono felice di quanto sto facendo».

- In definitiva qual è l'obiettivo?

«Eravamo molto interessati a venire a Gubbio con questo nuovo modello di prototipo. È più grande della versione Cn ma i costi sono dimezzati rispetto ad esempio a Norma e Osella. Ovviamente non è veloce come queste, ma credo che nel 2019 saremo a circa un secondo a chilometro da loro (al momento il divario è intorno a 1"5, ndr). Il nostro obiettivo è avere un solo secondo al chilometro di gap rispetto ai più veloci mantenendo il budget dimezzato. Ci sono troppi piloti delle salite che al momento non possono permettersi un'auto così veloce e spingere a fondo».

- Come pensate di riuscirci?

«Il 2018 è stata la prima stagione. Abbiamo imparato tanto sul prototipo, cambiando e provando molte soluzioni. Ad esempio ora abbiamo 30 chili di peso

**NEL 2019
PUNTIAMO
A SVILUPPARE
LA BR53 NELLE
SALITE SPAGNOLE
E IN MOLTE GARE
DEL CEM**

JAVIER VILLA

”

in meno. Montiamo un motore da 1000cc turbo (base 4 cilindri Suzuki, non a catena, quasi 400 cavalli e preparato privatamente, ndr), ma già Norma ha montato un 1175 turbo, che è il limite massimo per restare in classe 2000. Quindi per il 2019 stiamo lavorando per incrementare di 175cc la cilindrata. Ad alte velocità è ok già ora, ma abbiamo bisogno di una coppia maggiore, di più potenza ai bassi regimi. Inoltre già durante il 2018 Michelin ci ha fornito delle gomme con differente carcassa e nelle ultime gare siamo migliorati, per la prossima stagione credo che avremo altre novità».

- Quindi dove ti vedremo gareggiare nel 2019 con la Br53?

«Mirando a concludere lo sviluppo in maniera positiva, nelle salite spagnole e probabilmente in molte gare del Cem. Del resto il progetto è di respiro più ampio, è rivolto a tutti i piloti europei. La Spagna è solo una piccola parte del continente!».

CARRONE



”

*Le nuove
Gen.2 sono
più
aggressive
ma nella
guida non
trovo
grosse
differenze*

Edoardo Mortara



Prova



*Pronto
alla nuova
avventura*

Dopo i test collettivi andati in scena sulla pista di Valencia, Edo Mortara è pronto per una nuova avventura in F.E

ci ancora, Edo

COL TEAM VENTURI PER LA SECONDA STAGIONE CONSECUTIVA, EDOARDO MORTARA HA LE IDEE CHIARE PER L'IMMINENTE STAGIONE: RISCATTARE UN 2017-2018 TROPPO ALTALENANTE

di Alessandro Bucci

Reduce da una stagione difficile in Formula E con il team Venturi, Edoardo Mortara è pronto a riprovarci potendo contare su una squadra tecnologicamente progredita e dotata di maggiori risorse rispetto alla passata stagione. Affiancato dall'esperto e talentuoso Felipe Massa, con il quale Edo ha già instaurato un rapporto molto efficace e positivo, il pilota svizzero naturalizzato italiano (unico portacolori azzurro in Formula E dopo l'uscita di scena del connazionale Luca Filippi) ha ottenuto riscontri utili nei test disputati a Valencia nel mese di ottobre, non rilevando troppe differenze per quanto concerne lo stile di guida nelle nuove vetture E-Gen 2. E' soprattutto nel turno pomeridiano del secondo giorno che, Edo, ha ottenuto prestazioni competitive, precedendo di oltre sette decimi nel tempo finale l'ex pilota Williams-Mercedes Massa. Al suo secondo anno in Formula E, Mortara dovrà cercare di trovare maggior continuità nei risultati, all'interno di un campionato sempre più agguerrito, pullulante di avversari competitivi ed in costante crescita. Capitanato da Susie Wolff (altro elemento proveniente dal team di Grove assieme a Felipe Massa), il team Venturi ha deciso di riconfermare Edoardo, sapendo di poter contare su un pilota grintoso e capace di grandi rimonte, come quella messa in mostra dal nostro a Città del Messico, finendo ottavo sotto la bandiera a scacchi essendo partito dalla diciottesima posizione iniziale.

L'ex pilota Audi si è detto molto incuriosito dalla pista inaugurale della stagione 5 ad Al-Diriyah, città un tempo antica capitale dell'Arabia Saudita, oggi quartiere alla periferia nord-ovest di Riad, riconosciuto dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità. La pista araba, dotata di curve percorribili a media-alta velocità, è una felice anomalia considerando i tracciati presenti in calendario e, senza dubbio, metterà a dura prova anche i piloti più esperti della Formula E.

- Edo, le vetture E-Gen 2 apporteranno diversi cambiamenti nella serie full-electric. Quali aspetti ti affascinano maggiormente delle nuove macchine e perché?

«In realtà le cose non cambieranno tanto. Certo, esteticamente le vetture sono diverse rispetto alle E-Gen 1, più aggressive possiamo dire, ma nella guida non trovo così tante differenze. Penso avremo più grip con le gomme nuove e maggior potenza sia in gara che in qualifica e la nuova batteria ci consentirà di disputare la gara con una macchina sola. Questo è l'aspetto che, naturalmente, inciderà maggiormente la strategia, ma le sensazioni in generale non saranno troppo diverse».

- Il 15 dicembre si aprono le danze in Arabia Saudita. Che ne pensi del tracciato e della location?

«Non avendo ancora provato la pista al simulatore ho solamente visto il layout e mi sembra un circuito molto impegnativo. Una sua parte in particolare, caratterizzata da molte curve veloci, ci metterà a dura prova. Non penso di esagerare affermando che sarà uno dei tracciati più ostici che siano mai state inserite nel calendario FE. Danneggiare



SUTTON-IMAGES.COM



Ho un ottimo rapporto con Massa. Sono felice di averlo al mio fianco

Edoardo Mortara

la vettura o commettere errori sarà più frequente che in altre location. La pista araba sarà un bel test per tutti, anche perché di curve lente ce ne sono davvero poche rispetto ad altri tracciati. Per la prima volta, penso, affronteremo un circuito a media alta velocità».

- Tra le piste inserite nel calendario 2018-2019 quali ti affascinano di più?

«Innanzitutto, sarà fondamentale capire quanto saremo competitivi come team Venturi. Lo scorso anno ottenemmo prestazioni altalenanti, ma quest'anno abbiamo apportato tante modifiche tecniche compiendo scelte diverse e potremmo non incontrare nuovamente i problemi della season 4. Circuiti come Hong Kong, Parigi, Marrakech, Roma e Berna sono tracciati speciali per noi e non vedo l'ora di tornarci».

- E della corsa nel Principato di Monaco, che mi dici?

«Ti dico che anche lì non vedo l'ora di tornarci. Per me sarà molto importante anche l'Eprix del Cile,

Per il 2° anno al via in F.E

Per il secondo anno di fila Mortara correrà con la Venturi nel campionato di F.E e avrà come compagno di squadra Felipe Massa al debutto nella serie



perché mia moglie è cilena e quindi Santiago sarà una sorta di gara casalinga per me. La sua famiglia sarà lì a sostenermi e questo è molto bello per me. In realtà avrò più di una gara 'di casa' nella stagione».

- Praticamente metà calendario. Sei il padrone di casa della Formula E...

«Sì, ne ho diversi per varie ragioni» (ride).

Torniamo alle principali modifiche tecniche operate da Venturi per la season 5.

«Le regole diverse permettono di ottenere più regen nella fase di frenata, passando da 150 a 250 kw e questo ci offrirà l'opportunità di compiere scelte tecniche differenti rispetto alle E-Gen 1. Il motore elettrico e l'inverter odierni richiederanno strategie nuove basate anche sui componenti attuali. Il team Venturi ha compiuto uno sviluppo notevole e abbiamo anche maggiori risorse per sviluppare la vettura e il software».

- Felipe Massa come compagno di squadra è un riferimento notevole. Com'è iniziato il vo-

stro lavoro?

«Molto bene. Ho un ottimo rapporto con Felipe e sono molto felice di avere al fianco un grande pilota come lui, che ha disputato una super carriera. Massa, inoltre, si occupa di molto lavoro inerente il marketing e i social network e questo, ti confesso, mi fa molto felice (ride). Felipe è una persona molto buona ed è facile avere un bel rapporto con lui. Sono davvero super contento».

- Tra i nuovi team iscritti in Formula E, fermo restando che Venturi trovi maggior competitività, quali temi maggiormente?

«Dici bene, il fattore competitività sarà fondamentale. Occorrerà maggior continuità nei risultati, cosa tutt'altro che facile visto il livello dei team e dei piloti. Il campionato di Formula E è molto più difficile di quello che tanti pensano, soprattutto per i team esordienti. Crescere, all'interno di questa categoria, è una vera e propria impresa, così come essere subito competitivi. Conosco la realtà HWA essendo ancora legato a loro e ti posso assicurare che sono una realtà molto competitiva, ma inizialmente faticeranno probabilmente, è normale in questa serie».

- Lo scorso anno la concomitanza tra Formula E, GT e DTM ti ha impedito di prendere parte a due weekend, nello specifico tre gare. Accadrà anche la prossima stagione?

«No. Se vuoi ottenere risultati in una categoria in particolare è necessario concentrarsi al 100% e, quest'anno, sarò completamente assorbito dalla Formula E. Nel 2019 non correrò nel DTM e potrei disputare alcune gare nel GT, ma tutto è ancora da vedere. Sicuramente, il mio obiettivo principale sarà quello di fare bene in Formula E. Sono convinto di poter fare bene ma, per ottenere questo goal, dovrò migliorare in differenti aspetti».

- Quali obiettivi ti sei prefissato per la nuova stagione?

«La Formula E, come dicevo prima, è una categoria molto particolare che richiede una guida speciale, soprattutto in gara. In qualifica non devi gestire la parte energetica e vai full gas, cercando il tempo. In gara, invece, occorre guidare in modo da consumare meno energia rispetto alla concorrenza e occorrono tanti trucchi e accorgimenti. Come pilota, devi capire quale stile di guida adottare ed è molto difficile».

- Conosci bene il tracciato di Macao, dove oltretutto hai vinto in due occasioni, rispettivamente 2009 e 2010 nell'euro series F3. Sei rimasto sotto shock vedendo l'incidente occorso alla Flörsch?

«Ero a Macao per la gara GT e, assieme agli ingegneri e i meccanici, ho visto la scena rimanendo di sasso. Negli ultimi 20 anni non ricordo un incidente simile. Motorsport is dangerous e questo non va mai dimenticato. Sicuramente, vedendo un incidente così grave dal vivo, è ardua pensare che il pilota possa sopravvivere. Fortunatamente, in questo caso, la Flörsch è sopravvissuta. Purtroppo ci sono state brutte conseguenze per alcuni commissari e fotografi presenti nella torretta dove è avvenuto l'impatto e di questo mi dispiace molto».



La F.E è categoria molto particolare serve una guida speciale

Edoardo Mortara



Nissan c'è Rowland

Sarà Oliver Rowland a scendere in pista con la seconda Spark Gen.2 del team Nissan e.dams in Stagione 5 della Formula E. È finalmente stato quindi assegnato anche l'ultimo cockpit rimasto libero dopo che l'angolo-tailandese Alexander Albon è stato "scippato" alla squadra di Jean-Paul Driot dalla Toro Rosso, che lo schiererà in Formula Uno nel 2019 a fianco di Daniil Kvyat.

L'annuncio ufficiale del britannico è stato fatto nella cena di presentazione della squadra di venerdì, che ha aperto il Festival che si è poi svolto nel fine settimana al Fuji.

«La Formula E e il Nismo Festival sono grandi opportunità per mostrare agli appassionati di corse ed ai clienti la potenza e le prestazioni delle nostre auto elettriche - ha affermato Roel de Vries, responsabile globale del marchio e del marketing di Nissan, annunciando la formazione - L'esperienza di questa squadra renderà realtà l'entusiasmo di Nissan Intelligent Mobility».

**DOPO
L'ADDIO
DI ALBON,
APPRODATO
IN F.1 ALLA
TORO
ROSSO,
L'INGLESE
FARÀ COPPIA
CON BUEMI
ALLA E.DAMS**

Fulvio Cavicchi

Rowland ha già avuto esperienze nel Circus elettrico. La prima nel 2015, quando sostituì l'infortunato Nick Heidfeld sulla Mahindra nell'E-Prix di Punta del Este, e la seconda ad inizio ottobre, nell'ultima giornata di test collettivi prestagione di Valencia, proprio sulla seconda Nissan in sostituzione di Albon. Che aveva firmato pochi giorni prima per la squadra di Faenza e quindi non era poi potuto scendere in pista in Spagna per ragioni contrattuali. Proprio per questo l'inglese era parso come uno dei più probabili per accaparrarsi il volante della formazione franco-giapponese per tutta la stagione che prenderà il via il 15 dicembre in Arabia Saudita.

Nissan aveva stupito tutti il 16 novembre, quando la Fia ha diffuso la lista ufficiale dei piloti iscritti al campionato e sulla seconda e.dams risultava ancora il nome di Albon. Tuttavia, la Formula E consente ai team di nominare un pilota sostitutivo fino alle due settimane antecedenti la prima gara, ed è discrezione degli steward accettarlo in



caso di controversie contrattuali e cause di forza maggiore. E proprio questa clausola permetterà a Rowland di essere parte della competizione già a Riad.

«Il campionato di Formula E è formato da alcuni dei migliori piloti al mondo, ed è un onore essere selezionati da Nissan e.dams per rappresentarli nella quinta stagione» le parole a Tokyo dell'inglese, che giusto con la dams ha corso in Formula 2 nel 2017, ottenendo anche vittorie a Montecarlo ed in Ungheria, quindi anche uno dei tracciati su cui correrà questa stagione. «In più anche poter lavorare al fianco di Sébastien Buemi è un'incredibile opportunità. Non vedo l'ora di sfidarmi contro il meglio del meglio in Formula E».

A seguire sono stati annunciati anche Mitsunori Takaboshi come pilota di riserva e Jann Mardenborough come specialista del simulatore. Il giapponese, campione nipponico di Formula 3, ha guidato per e.dams nel Rookie Test di Marrakesh dello scorso gennaio, quando la squadra ancora vestiva i colori Renault, ed ha poi portato in pista l'auto Gen 2 nel weekend durante il Festival. L'inglese, invece, alternerà il lavoro col simulatore (sua specialità, in quanto è arrivato in pista partendo proprio dalle gare online al computer) ad un programma in Super Gt giapponese. «Con gli eventi di Formula E che prevedono prove libere, qualifiche e gara tutte in un solo giorno, è molto importante fare "i compiti a casa" con strumenti come il simulatore - ha dichiarato il vincitore della Gt Academy 2011 - Non vedo l'ora di aiutare la squadra in questo ruolo».



Lavorare al fianco di Buemi è davvero una incredibile opportunità

Olivier Rowland

A Tokyo la nuova Nissan

La presentazione della nuova Nissan Gen.2 guidata dal riconfermato Buemi e dal neo arrivato Rowland è andata in scena a Tokyo



Mahindra avvio Felix

CI SARÀ ROSENQVIST AL POSTO DI WEHRLEIN A RIAD

Con l'annuncio di Rowland, si sono appunto definiti tutti i piloti che correranno la nuova stagione, quella del grande "cambio di passo" del campionato con l'abbandono del cambio-vettura a metà gara e con la nuova macchina più moderna, veloce e potente. Ma per Mahindra non sarà possibile avere due piloti per tutti i dodici weekend, dato che problemi contrattuali di Pascal Wehrlein costringono il tedesco a non correre nel 2018 con colori diversi dall'argento Mercedes che ha indossato in Dtm, e quindi potrà debuttare nel Circus elettrico solo dalla seconda gara della stagione a Marrakech di gennaio. Così, a sorpresa, ci sarà il ritorno di Felix Rosenqvist, che tornerà a vestire la tuta della Mahindra, con cui ha ottenuto gloria e successi nelle sue due stagioni nel Circus elettrico. Per lui il 2019 parlerà poi solamente di Stati Uniti, dato l'accordo con Ganassi Racing per correre in Indycar. «Anche se non ho partecipato ai test di Valencia, quest'estate ho girato molto con la nuova vettura durante lo sviluppo, quindi dovrei essere preparato. Non vedo l'ora di tornare a lavorare nuovamente con il team e farò del mio meglio per aiutarlo ad iniziare la nuova stagione con successo» le parole a commento dello svedese.

F.E STAGIONE 5, LE FORZE IN CAMPO

TEAM	POWERTRAIN	N.	PILOTI
Envision Virgin	Audi e-Tron FE05	2	Sam Bird
		4	Robin Frijns
Panasonic Jaguar	Jaguar I-Type III	3	Nelson Piquet Jr.
		20	Mitch Evans
HWA Racelab	Venturi VFE05	5	Stoffel Vandoorne
		17	Gary Paffett
Geox Dragon	Penske EV-3	6	Maximilian Günther
		7	José María López
NIO F.E Team	NIO Sport 004	8	Tom Dillmann
		16	Oliver Turvey
Audi Abt Schaeffler	Audi e-Tron FE05	11	Lucas di Grassi
		66	Daniel Abt
Venturi F.E Team	Venturi VFE05	19	Felipe Massa
		48	Edoardo Mortara
Nissan e.dams	Nissan IM01	22	Oliver Rowland
		23	Sébastien Buemi
DS Techeetah	DS E-Tense FE 19	25	Jean-Éric Vergne
		36	André Lotterer
BMW i Andretti	BMW iFE.18	27	Alexander Sims
		28	António Félix da Costa
Mahindra Racing	Mahindra	64	Jérôme d'Ambrosio
		94	Felix Rosenqvist Pascal Wehrlein

Bertone torna in campo

IL CELEBRE MARCHIO TORINESE RINASCE E PUNTA TUTTO SU MOTORIZZAZIONI ELETTRICHE E SULLE CORSE. CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA PIKES PEAK

di **Mario Simoni**

Torna in campo il marchio Bertone e punta tutte le carte sul design, sulle motorizzazioni elettriche e sulle corse, con l'impegno già annunciato nelle gare endurance e nella Pikes Peak Hill Climb, la celebre corsa in salita americana che per le sue caratteristiche vede ormai favorite le auto elettriche. Dopo il fallimento della carrozzeria torinese, nel 2014 il marchio è stato rilevato dalla multinazionale francese AKKA Technologies, leader europea nell'engineering automobilistico, che ne ha ceduto i diritti al gruppo finanziario guidato da Paolo Carlin per realizzare l'innovativa piattaforma di mobilità sostenibile che avrà come biglietto da visita a livello globale proprio il brand Bertone.

La chiave di volta dello spettacolare progetto guidato dalla Flymove Holding è però la piattaforma di scambio rapido delle batterie BSS, progettata e brevettata dalla Picchio Racing and Road Cars, che l'ha sviluppata sfruttando l'esperienza accumulata nelle competizioni. Il problema da risolvere era infatti quello di effettuare cambi rapidi dei pacchi delle batterie per le gare delle monoposto ma soprattutto per quelle di durata.

Il risultato raggiunto è un avanzato sistema a controllo elettronico che permette di sostituire le batterie con altre già ricaricate in soli 3 minuti: l'auto si ferma così su una piattaforma dove un apposito macchinario sostituisce automaticamente la parte centrale del telaio, sulla quale sono fissati gli accu-

mulatori, con un'altra identica, già ricaricata precedentemente nella stessa stazione di servizio.

Il sistema eviterà quindi i tempi di attesa, più o meno lunghi, necessari per la ricarica delle batterie e risolverà il problema delle autonomie comunque limitate: la mobilità sostenibile e "pulita" potrà così diffondersi molto più facilmente su scala globale. Nelle corse, dalla Formula E alle gare endurance, sparirà invece l'handicap che ha penalizzato finora la competitività delle auto elettriche.

Sulla base di queste premesse è stato varato l'ambizioso progetto che vede al centro la Bertone, alla quale è stato affidato il compito di disegnare e realizzare supercar elettriche stradali e da impiegare nelle competizioni, ma anche city car dotate sempre del sistema BSS, che a loro volta potrebbero dare vita a un campionato promozionale, per fare conoscere e apprezzare maggiormente questo progetto.

L'attività sportiva, affidata alla Flymove Motorsport e al manager

Enric Codony, inizierà nel 2019 con la partecipazione della Dianchè Picchio BSS GT Two alla Pikes Peak. Sarà una prima presa di contatto soprattutto in vista dell'edizione 2020 della gara in salita, alla quale parteciperà anche la Dianchè Bertone GT Cube, presentata in anteprima a Milano, assieme alla coupé stradale BSS GT One, in occasione della rinascita del marchio. L'aggressiva e aerodinamica biposto GT Cube disegnata dal centro stile Berto-

**FLYMOVE
MOTORSPORT CURA
L'ATTIVITÀ SPORTIVA
CHE INIZIERÀ NEL
2019 CON LA
DIANCHÈ PICCHIO
ALLA PIKES PEAK**



Dianchè Picchio BSS GT

Prototipo stradale



Dianchè Picchio BSS GT Two Pikes Peak 2019





Two Pikes Peak 2019

ne prenderà poi parte a iniziare dal 2020 a una serie di corse endurance in Europa e negli Stati Uniti. Le maggiori aspettative sono però rivolte alla gara in salita americana, dove già quest'anno un'auto elettrica, la Volkswagen I.D.R, è riuscita a conquistare la vittoria e a stabilire il nuovo record della corsa, favorita dalle caratteristiche del percorso, che salendo fino ai 4300 metri del traguardo penalizza i motori termici.

Per puntare a battere l'attuale record i progettisti della Picchio hanno chiesto la collaborazione anche dell'ingegner Claudio Rossi, fra i principali artefici

**SI PUNTA SUBITO
IN ALTO**

C'è l'assalto alla Pikes Peak nel 2019 nei piani della Flymove Motorsport guidata dal manager Enric Codony

dell'eccezionale risultato ottenuto dall'auto elettrica a energia solare Emilia 4, vincitrice dell'American Solar Challenge 2018, dove ha percorso 2700 km senza alcuna ricarica.

Le attività sportive della Flymove Motorsport avranno come base l'autodromo di Adria, dove oltre ai collaudi dei nuovi modelli Bertone i clienti interessati al sistema BSS potranno valutare la funzionalità del progetto, che fra l'altro, per ottenere la massima mobilità sostenibile, prevede la ricarica delle batterie nelle innovative stazioni di servizio alimentate a idrogeno. ●

Dianchè Bertone BSS GT One



Prototipo da corsa



Giunti al momento del caldo ricordo



OMAGGIO SENTITO ALLA MEMORIA DI IGNAZIO, A FIRMA DI CHI LO CONOSCEVA BENE, SIA NELLA VITA CHE SULLE PISTE

stezza del ricordo, la dolcezza dei sentimenti e la profondità dell'esperienza per far tornare tra noi l'immagine di un campione, restato per sempre nel cuore degli sportivi. In special modo dei fedelissimi dell'Autosprint d'allora, il settimanale cult di Marcellosabbatiniana perenne e onusta memoria. Ed è ancor più bello rivelare due aspetti che rendono questo libro ben bilanciato e generoso, sia di testi intensi che di bellissimi immagini. Anzi tutto la prefazione di Cristiano Rattazzi, figlio di Susanna Agnelli e indimenticato compagno di passione di un giovanissimo Luca di Montezemolo ai primi assaggi dei rally, quando il primo si faceva chiamare con lo pseudonimo di "Virgilio" e il secondo sfrecciava col nome di plume di "Nerone". Rattazzi che visse in prima persona i drammatici giorni argentini del campione italiano rapito dal destino. E nondimeno e soprattutto l'empatia financo geneticamente vissuta dell'autore del libro, Vittorio Tusini Cottafavi, per il legame con lo zio Ignazio Giunti e la familiarità con piloti e circuiti dell'epoca, che fanno di lui un preziosissimo quanto autorevole testimone del tempo. Ecco perché tra le pagine del libro tro-

verete tutto ciò che è piacevole e bello rinvenire all'interno di un'opera come questa: fascino e rigore narrativo, sentimento, tridimensionalità evocativa e, ovunque, una bruciante quanto lieve e trasversalmente pungente nostalgia. La nostalgia condivisa da tutti noi per Ignazio Giunti.

Mario Donnini

Certe storie intense non finiscono mai, fanno giri immensi e poi ritornano, come recitano le parole d'una nota e carezzevole canzone. È il caso dell'epopea sfortunata di Ignazio Giunti, pilota forte, generoso, prima asso dell'Alfa Romeo, poi grande speranza della Ferrari nonché amato dalla gente, quanto professionalmente e sportivamente con dinanzi a sé tanti altri prestigiosi traguardi. Fino a che il destino gli spezza la storia e la vita in un brutto giorno, il 10 gennaio 1971 alla 1000 Km di Buenos Aires, in un incidente assurdo, orrendo, frutto d'una catena inestricabile di negligenze che non avevano neanche motivo d'esistere. Ma il tempo delle polemiche, della rabbia e del dolore ha già fatto il suo corso e ora è dolce vincere la sorte usando la compo-



UNA STORIA SPEZZATA

Giunti con la Ferrari in F1, a sinistra, e, in alto a destra: un campione scomparso nel 1971 a 29 anni d'età, troppo presto per potersi realizzare

Dovesicorre

VELOCITÀ

8-9 dicembre
STOCK BRASIL
a San Paolo
www.stockcarbrazildcor.com.br

RALLY

7-9 dicembre
MONZA RALLY SHOW
a Monza
www.monzarallyshow.it

RALLYDAY FETTUNTA
a Tavarnelle Val di Pesa
valdelsacorse.it

DEFINITA LA STAGIONE 2019

Rally tricolori tutte le date

Nella riunione tra Aci e organizzatori, svoltasi a Roma lo scorso 1 dicembre, sono state definite tutte le date delle serie tricolori rally 2019. Nessun cambiamento rispetto alle anticipazioni, con il Tuscan Rewind - che al momento dell'assegnazione delle validità era da confermare visto che non si era ancora svolta l'edizione 2018 - confermato come ultimo appuntamento del Cir. Il Tricolore inizierà dunque nel fine settimana del 24 marzo con il Rally del Ciocco e terminerà il 24 novembre sugli sterrati toscani.

Daniele Sgorbini

CAMPIONATO ITALIANO RALLY (7 RISULTATI UTILI)

22-24 marzo	Rally Il Ciocco e Valle del Serchio
12-14 aprile	Rally di Sanremo
9-12 maggio	Targa Florio
14-16 giugno	Rally Italia Sardegna (Gara-1 e Gara-2)
19-21 luglio	Rally Roma Capitale
30-31 agosto	Rally del Friuli
10-12 ottobre	Rally Due Valli
22-24 novembre	Tuscan Rewind

CAMPIONATO ITALIANO WRC (5 RISULTATI UTILI)

30-31 marzo	Rally 1000 Miglia
27-28 aprile	Rallye Elba (coeff. 1.5)
1-2 giugno	Rally del Salento (coeff. 1.5)
29-30 giugno	Rally Marca Trevigiana
27-28 luglio	Rally di Alba
14-15 settembre	Rally San Martino di Castrozza (coeff. 1.5)

CAMPIONATO ITALIANO TERRA (3 RISULTATI UTILI)

4-5 maggio	Rally Adriatico
14-16 giugno	Rally Italia Sardegna (Gara-1 e Gara-2)
13-14 luglio	Rally San Marino
22-24 novembre	Tuscan Rewind

RALLY CUP ITALIA - FINALE NAZIONALE

26-27 ottobre	Rally di Como
---------------	---------------

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



TALENT SNP: DIVENTA PILOTA E CAMPIONE

Se hai la passione per la guida e desideri diventare un pilota e magari anche un campione, partecipa al nostro Talent. Si tratta di una Selezione, ma non fine a se stessa. Difatti tutto viene strutturato come un vero e proprio corso di pilotaggio, utile a formare e migliorare la guida di tutti i partecipanti. I più bravi potranno andare avanti e proseguire nelle Selezioni, che decreteranno i vari vincitori di una stagione in Sn2. Per saperne di più, si può richiedere il regolamento a: selezionenazionale@alice.it.

Vuoi seguire meglio la Snp? Iscriviti al canale YouTube "Selezione Nazionale Piloti TV". Snp è anche su facebook/selezionenazionalepilotti.

AUTO SPRINT

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cletia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

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

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A 1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



"Nella causa civile tra il Sig. Andrea Salvatore Rocchetto, appellante, e la Conti Editore S.p.A. e il Sig. Tommaso Valentineti, appellati, I.R.G. n. 2753/2010) la Corte di Appello di Bologna con sentenza n. 619/2018, pubblicata il 5 marzo 2018, in totale riforma della sentenza n. 1338/2010 emessa dal Tribunale di Bologna ha: condannato la SPA Conti Editore e Tommaso Valentineti, in via solidale, a pagare a Andrea Salvatore Rocchetto la somma di euro 5.000,00, oltre agli interessi legali su tale somma dalla data della decisione al saldo; ordinato la pubblicazione, per estratto e per una sola volta, della sentenza sulla rivista Autosprint; dichiarato integralmente compensate tra le parti le spese relative sia al giudizio di primo grado che del giudizio di appello."



I toni di Abu Dhabi sono stati l'ideale chiusura per una stagione di F1 intensa e spettacolare

SUTTON-IMAGES.COM

AD ABU DHABI LA STAGIONE SI È CHIUSA IN BELLEZZA

La F1 saluta alla grande

Assistendo al Gp di Abu Dhabi ho visto vere scene da Cuore da corsa, ma un cuore da innamorati. Forse sto dicendo una cosa un po' esagerata, ma credo che Kimi Raikkonen per i tifosi della Ferrari abbia raggiunto la stessa immagine del mito che apparteneva a Gilles. Perché dico questo? Perché solo pochissimi di quelli che hanno vestito quella tu-

ta rossa hanno fatto discutere, incazzare e innamorare al tempo stesso di questo freddo ma dolce uomo del nord. Lui che proveniva dalle nevi come l'Aviatore. Enzo Ferrari al solo ricordo del piccolo canadese aveva sempre la voce rotta dell'emozione ed è la stessa emozione che KR in questi anni ha restituito alla famiglia Ferrari. L'entrare nel cuore non

solo dei tifosi ma da chi a Maranello ha vissuto buona parte della tua vita da pilota. Kimi Raikkonen è riuscito con la sua figura a farsi amare per quel che si è, non per quel che si fa. Che grande lezione che ci ha dato Iceman...

Davide Turchi, Matera

Carissimi Autosprint, chi scrive, come dice il vostro Mario Donnini, è un "Serial Reader" di questa rivista. Ho appena finito di guardare l'epilogo della stagione 2018 del campionato mondiale di F1 e volevo dire grazie a nome di tutti quelli che ci credono ancora. Grazie a nome di quelli che, sempre come ci ricorda il Bastian Contrario, avendo un accesso con l'aldilà del Motorsport, avevano paura che il presente, invece, non avrebbe ormai più potuto portarci passione come una volta. Beh, è bastato il giro d'onore del Gran Premio di Abu Dhabi, quella nostalgia parata dei "Tre Moschettieri" per rassicurarci sul futuro prossimo e per farci ancora sperare che le fiamme della passione non possono spegnersi. Nel 2019 perderemo un Fernando Alonso, è vero, ma Leclerc alla Rossa, Giovinazzi (...e Kimi!!!) in Alfa Sauber col ritorno di Kubica alla F1, a me sembrano gli ingredienti perfetti per aprire un'altra porta girevole alla passione per questo sport. Questa volta sul futuro! Buona Formula Uno a tutti e di nuovo grazie!

Carlo Carzaniga Bernareggio (Mb)

Ecco, il weekend di Abu Dhabi ha lasciato un sapore buono sul palato. Qualcosa che ha a che vedere con la passione e il sentimento per questo sport. Ovviamente riuscendo e sapendo guardare avanti. Queste due lettere ne sono la stupenda e calda dimostrazione.

UN CARO E FEDELISSIMO LETTORE SI RACCONTA

As che passione!

Cari amici di Autosprint, ci incontriamo ormai ogni martedì dal 1977 per poter vivere nei vostri articoli e immagini, le emozioni del nostro amato motorsport. Io sto per compiere 55 anni e, semmai la memoria dovesse abbandonarmi, avrò sempre la mia "DeLorean" costruita nel tempo, assemblando le preziose dispense e i fascicoli di Autosprint. Ogni volta che ne sfoglio un volume sono emozioni vere, per chi ha vissuto certe epoche rivivendo e rivedendo piloti, personaggi noti o meno noti, piste e automobili che hanno fatto la storia del motorsport. Così grazie a voi per i meravigliosi racconti del passato, che per mezzo di queste raccolte posso tramandare ai figli e alla future generazioni di puri Race Fan. Concordo con tutte le vostre parole, continuate così... Siamo ancora in tanti malgrado l'età. Con stima e gratitudine. Ps. Allego qualche foto della mia preziosa collezione.

Massimo Federici

Grazie te lo diciamo noi tutti, caro Massimo. Aggiungendo un abbraccio!



AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Grafica e impaginazione
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

Foto F1: **Erocole Colombo, Alberto Crippa**
Fotografie: **Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **INMOTO**

AM **QUESTA STAGIONE** **SPORT STYLE**

STORIA MILITARE D'ITALIA



Il declino del Regno borbonico

Il Giornale, con il contributo scientifico del Prof. Francesco Perfetti, presenta "Storia militare d'Italia". Quest'opera, ormai introvabile, di **Raffaele de Cesare** dipinge gli ultimi anni della dinastia borbonica, fornendo uno sguardo non limitato alle grandi vicende politiche, ma allargato a numerosi aspetti della vita sociale, culturale, letteraria. Un saggio caleidoscopico che ci offre uno dei pochi spaccati della vita quotidiana nel Meridione antecedente l'Unità. Un saggio per tutti gli appassionati di storia, indispensabile per il recupero della nostra memoria.



IL 6° VOLUME DELL'OPERA IN EDICOLA A € 9,90*

il Giornale