

ESCLUSIVA GIOVINAZZI SI RACCONTA SENZA VELI

AUTO SPRI NT

n. 42

Anno LVII Settimanale

16-22 ottobre 2018

3 Euro (Italy only)



TRICOLORE RALLY

Andreucci nella leggenda
artigiana l'11° scudetto

VERSO IL GP AUSTIN

Hamilton vuol chiudere
subito i giochi iridati.
Ultima chiamata per Vettel

LA STORIA

Schumacher jr conquista
il titolo in F.3 e si regala
un gran futuro nelle corse:
«Se sono qui è grazie a mio papà»

MICK ONORA IL PADRE

AUT 6,50 € - BE 6,00 €
MC, COTE D'AZUR 5,00 € - PIE CONT. 5,50 € - IT 5,50 €
CH. CH. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF - USA 9,50 \$



ANTEPRIMA

25-26-27-28

Ottobre 2018

**Qui puoi
trovare
i tuoi sogni.**

Con più di 5000 auto in vendita e oltre
600 ricambisti, Auto e Moto d'Epoca
è il più grande mercato in Europa.



Bonhams

in collaborazione con AUTO E MOTO D'EPOCA presenta
la prestigiosa asta di auto d'epoca **SABATO 27 OTTOBRE 2018**

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

**AUTO
MOTO
D'EPOCA**

FIERA DI PADOVA



Mick, che bel modo d'omaggiare papà

Con Lewis Hamilton impaziente di allungare le sue dita affusolate sul quinto titolo iridato della carriera, il Mondiale di F1 sbarca in America. Prima negli Stati Uniti, poi in Messico. In mezzo si consumano le ultime speranze di Sebastian Vettel di mantenere in vita un sogno che dal Gp del Belgio in poi si sta trasformando in cruda realtà. Una realtà sempre più difficile dentro a un presente che lascia poche alternative, costringendo a spostare l'attenzione ancora una volta al futuro.

Al Festival dello Sport di Trento, il team principal del Cavallino, Maurizio Arrivabene ha spiegato: «La Ferrari da quando ci sono io non ha ancora vinto, metto in chiaro questa cosa. Per quanto riguarda Sebastian Vettel, ha bisogno di un'auto disegnata su misura. Quando lo sento in cuffia mi sembra di parlare con Michael Schumacher. Anche lui è tedesco, ma è molto italiano dentro... Da piccolo papà Norbert lo portava in Italia e poi passavano sempre da Maranello per respirare l'aria della Ferrari. Sono sicuro, per l'impegno che ci mettiamo tutti, che riuscirà a vincere con il Cavallino. Prima o poi sarà campione del mondo con la Ferrari».

Già, Schumacher.

La faccia di Mick Schumacher che esulta sul podio di Hockenheim è un tuffo al cuore, qualcosa di già visto, emozioni che si consumano ogni volta che il figlio di Michael sale sul podio e festeggia. Raccon-

ta Gerhard Berger: «Mick non solo gli assomiglia nei tratti del viso, ma ha anche la stessa postura e la stessa andatura, ma anche i suoi stessi avambracci!. In particolare nelle ultime settimane ha dimostrato di avere i geni da corsa di Michael. Se riuscirà a continuare su queste prestazioni, il suo cammino lo porterà dritto in Formula Uno». Nel frattempo domenica scorsa Schumi Junior ha messo le mani sul titolo continentale di Formula 3 con una impressionante parabola ascendente.

E tutta in parabola ascendente, adesso, vuole essere la carriera di Antonio Giovinazzi che in questo numero di Autosprint in una lunga intervista esclusiva racconta come vuole affrontare il 2019 da titolare in F1 con l'Alfa Romeo Sauber. «Per me l'ap-prodo è un punto di partenza», ha spiegato il 24enne pugliese che riporterà la bandiera italiana sulla griglia di partenza di un Gp, dopo un'attesa lunga e difficile.

Lunga e difficile è stata anche la conquista dell'undicesimo titolo in carriera da parte di Paolo Andreucci nel tricolore rally. Una stagione tormentata quella del pilota di Castelnuovo Garfagnana, passata anche attraverso un incidente durante un test che avrebbe potuto compromettere tutto. E invece nel momento decisivo, quando c'è stato da assestare il colpo del ko, s'è fatto trovare pronto per entrare nella leggenda. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 10 VERSO GP USA PRIMO MATCH POINT
- 12 VERSO GP USA CHI È PIÙ VELOCE?
- 18 VERSO GP USA RENAULT RINCORRE DECISA
- 22 VERSO GP USA GIOVINAZZI IN ESCLUSIVA
- 30 VERSO GP USA I GRANDI EX VOTANO ANTONIO
- 34 VERSO GP USA RUSSELL ALLA WILLIAMS
- 36 VERSO GP USA RICCIARDO NEL DESERTO
- 38 VERSO GP USA LA TECNICA
- 42 VERSO GP USA PARLA BERGER

VELOCITÀ

- 50 FIA F3 TITOLO A SCHUMACHER
- 54 WEC 6 ORE DEL FUJI
- 58 DTM HOCKENHEIM
- 74 FIA MASTERS A GUBBIO

RALLY

- 60 MONDIALE LOEB ARBITRO DEL TRIELLO
- 62 CIR 2 VALLI
- 68 RALLYLEGEND A SAN MARINO

RUBRICHE

- 4 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 8 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 40 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 44 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 78 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT



Con i **Seb** e co

Seb uno

Povero Sebastian, è uscito dal Gran Premio di Suzuka senza assoluzioni. Persino "Die Welt" lo ha attaccato con una frase che da sola dice tutto: «*Solamente Vettel crede di essere innocente nella collisione che ha avuto con Verstappen*». Anche la stampa del suo Paese, quindi, lo critica. Non come campione (ci mancherebbe!) ma sul singolo episodio. Che poi singolo non è proprio, ma è solo l'ultimo di una bella lista nera.

Seb due

Ancora la stampa germanica su Sebastian Vettel. Stavolta "Auto Bild", testata solitamente informatissima, ha rivolto una domanda molto diretta al pilota: lascerai la Ferrari? La risposta è stata pronta: «*Non lascerò la Ferrari. Lo spirito all'interno della squadra è buono*». Seb ne è proprio convinto (sul secondo tema)?

VETTEL E UN MONDIALE DI F1 CHE GLI È SFUGGITO DI MANO. SINGOLI EPISODI E UNA BELLA LISTA NERA DI ERRORI

Sob

La miglior battuta sulle condizioni in cui versa Vettel l'ha fatta un anonimo conduttore radio, ascoltato casualmente in un bar di Napoli. «*Ormai anche dentro la Ferrari lo chiamano Sob Vettel. In qualche caso Sob Sob*».

Telefono

Secondo i soliti bene informati, al contrario di quanto dice Vettel, pare che proprio Vettel qualche telefonata abbia cominciato a farla. Giusto per sondare eventuali alternative future. Chi conosce bene il pilota tedesco racconta di un certo disorientamento dovuto principalmente a due fattori, connessi tra loro. Il primo: Sebastian si era sbilanciato pubblicamente sul tema conferma Raikkonen convinto che la Ferrari avrebbe confermato Kimi per il 2019; l'ingaggio di Leclerc, oltre che a spiazzarlo e ad irritarlo, prefigura potenziali pro- ➔

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



**POVERO
SEBASTIAN
È USCITO DAL
GP DI SUZUKA
SENZA
ASSOLUZIONI.
PERSINO
IL GIORNALE
"DIE WELT"
LO HA
ATTACCATO**

ni ma

TORMENTI DI SEBASTIAN

Una vittoria che manca dal Gp di Spa e un Mondiale sul quale ha già messo le mani il suo rivale Lewis Hamilton. Per Sebastian Vettel la stagione è tutt'altro che in discesa





blemi, pensando ad un clima di instabilità e di ridimensionamento della fiducia nei suoi confronti (e viceversa) ormai dilagante all'interno della Ferrari.

Jock

Domanda arrivata via mail a Flobert: «*Ma se il muretto è composto da giovani inesperti, per quale motivo Jock Clear, che è il più esperto sul muretto, viene trasferito a fare il tutor di Charles Leclerc?*». Il quesito è firmato con uno pseudonimo. Residenza: Maranello. Professione e impiego non specificati.

Errori

Si è molto parlato, dentro e fuori dalla Ferrari, dell'errore degli strateghi in qualifica: gomme intermedie per una pista ancora asciutta. Si è parlato molto meno di quanto stava accadendo pochi minuti dopo, quando entrambi i piloti Ferrari sono tornati in pista per tentare di conquistare la pole con gomme da asciutto. Raikkonen quarto tempo, certo; Vettel nono. Una ricerca accurata ci ha permesso comunque di notare che sino al momento dell'errore nel suo giro veloce Vettel era a un decimo dal miglior tempo di Hamilton. Un decimo.

Televisione

Confronto quasi in contemporanea, domenica l'altra, tra Formula Uno in Giappone e MotoGP in Thailandia sul piccolo schermo (o grande, dipende) della tv di Sky e collaterali. Considerando la diretta e la replica su TV8, la F1 è stata seguita da 1.345.000 spettatori mentre la moto è stata vista da 1.774.000 appassionati. Le due ruote hanno battuto le quattro: e su questo si apre un dibattito tra le due rosse. Quella di Maranello è uscita subito di scena, quella di Borgo Panigale è stata in testa sino all'ultima curva. In aggiunta tra le due gare ballavano due ore di differenza. Il che, all'alba della domenica conta. Bastano questi dettagli per giustificare la differenza o c'è dell'altro? Scriveteci.

Vittoria

Finalmente ha vinto anche Raikkonen. Non in pista, purtroppo, ma sul piano dell'ironia, se tale è davvero. Perché il libro sui suoi Haiku presentato a Suzuka dalla Philip Morris in occasione della campagna "Mission" (che nessuno ha capito bene che cosa sia, ma la scritta è sulle Ferrari e su caschi e tute dei piloti) è una delle più succose delizie di questo campionato. Poesie brevi, molto ermetiche come nel carattere del personaggio, qualche volta inaccessibili nel significato. Una mossa splendida, una idea geniale. Domanda: ma gli Haiku li ha scritti davvero Kimi?

Vietnam

Al Salone di Parigi, che ha avuto le sue giornate stampa nella settimana di Suzuka, tra le poche novità e tante defezioni, c'è stata la sorpresa di un grande stand, vicino a quello della Ferrari, di una marca che nessuno conosceva, la Vinfast. Vi dice qualcosa? Avete notizie? No? Allora vi spieghiamo che si tratta di una nuova industria vietnamita



COLOMBO



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES



GLI HAIKU DI KIMI HANNO TANTO SUCCESSO

Ancora 4 Gp e poi si concluderà l'avventura di Raikkonen alla Ferrari. Nel frattempo sta riscuotendo grande successo il libro sui suoi Haiku, poesie brevi, molto ermetiche, qualche volta inaccessibili nel significato. Sopra, la Vinfast, vettura della nuova industria automobilistica vietnamita con vetture disegnate da Pininfarina. In alto, Jock Clear che dalla prossima stagione diventerà ingegnere di pista di Charles Leclerc



SUTTON-IMAGES.COM

dell'automobile che, per cominciare, ha presentato un Suv e una berlina tutt'altro che disprezzabili nelle linee, disegnate dalla Pininfarina. Dicono, i responsabili, che la produzione, per tutto il mondo, comincerà nel 2019. Nel Vietnam che sta vivendo un momento finalmente florido, senza più divisioni tra Nord e Sud, con l'avvio della motorizzazione di massa è venuta anche voglia di Formula Uno. E Charlie Whiting, per conto della Fia, è andato a visitare la zona, a 12 chilometri da Hanoi, dove potrebbe essere allestito un circuito cittadino per ospitare la F.1 nel 2020. Bello vedere un Paese che rinasce e riscopre entusiasmi sopiti per decenni!

Padripadroni

Ci mancavano i "padripadroni", neologismo che sarà sempre più in voga in Formula Uno da quando è scoppiata la moda dei genitori che acquistano i team per far correre i figli. Ha cominciato Lawrence Stroll prendendosi un pezzo di Williams e poi tutta la Force India. In McLaren c'è lo zampino azionario del papà di Latifi mentre altri papà si agitano

”
CI MANCAVANO I PADRIPADRONI, NEOLOGISMO CHE SARÀ SEMPRE PIÙ IN VOGA IN F.1 DA QUANDO È SCOPPIATA LA MODA DEI GENITORI CHE ACQUISTANO TEAM PER FAR CORRERE I FIGLI

nell'ombra, cercando l'occasione. Il papà di Valery Mazepin, tuttavia, si è infuriato quando Stroll senior gli ha soffiato la Force India, minacciando una causa in quanto la sua offerta sarebbe stata superiore ai 90 milioni di sterline con cui il team è stato aggiudicato. Però prima di concretizzare l'azione legale, dovrà attendere un po', essendo stato arrestato a Sochi per una storia di corruzione...

Spese

Si è parlato, negli ultimi giorni, di una Mercedes che per battere la Ferrari avrebbe fatto ricorso ad un extra-budget di 30 milioni di euro, ovviamente elargiti dal Gruppo Daimler. Ma dove sta la sorpresa? Quando c'è in ballo un mondiale di Formula Uno, con i relativi riflessi di immagine e di pubblicità, si fa sempre uno sforzo in più, perché poi viene compensato dal relativo ritorno. Trenta milioni non sono la fine del mondo. Li avrebbero spesi anche Ferrari e Red Bull, se fosse stato necessario. Basta, però, che questi 30 milioni non diventino ora un alibi per giustificare la sconfitta... ●



”
SI PARLA TANTO DEI 30 MILIONI DI EURO EXTRA-BUDGET DELLA MERCEDES. MA LI AVREBBERO SPESI ANCHE FERRARI E RED BULL FOSSE STATO NECESSARIO



Cartone molto animato

WILLY IL COYOTE PUÒ SEMBRARE VETTEL, MENTRE BEEP BEEP HA TUTTE LE QUALITÀ DI HAMILTON. PROVIAMO A IMMAGINARE IL MONDIALE 2018 COME UN CULT-CARTOON



Pochi giorni fa, preparando il nostro "road to Usa", ossia la base dalla quale parte la contribuzione che potete poi vedere nei nostri pre qualifica e pre gara, cercavo un'immagine americana per rappresentare il momento e la stagione di Vettel e del mondiale in generale. Solitamente utilizziamo anche dei film in programmazione Sky per dare ancora più enfasi al concetto che vogliamo esprimere ed ecco l'illuminazione: Willy il Coyote. Purtroppo, per questioni di diritti, non potremo usarlo, ma pensandoci bene ecco che Willy il Coyote, senza offesa per nessuno spero, si gioca, può dare l'imma-

UN INSEGUIMENTO INFINITO O... QUASI!

Vettel e Hamilton, sopra, sorridono anche se la loro sfida non è fiction ma vita reale. E il tedesco non può certo dirsi contento perché a quanto pare neanche quest'anno è riuscito ad acchiappare la preda!

gine di quanto successo in questo 2018 e se vogliamo anche nel 2017.

Immagino che tutti conosciate il famoso cartone che compirà, nel 2019, il 16 settembre, 70 anni, ma che nonostante l'età resta uno dei cartoon più divertenti... Il primo episodio per di più si intitola Fast & Furry-ous, avo, anche per assonanza, del ben più recente e avvincente fast & furious. Ho anche appreso che il vero nome è Wile E. Coyote e Beep Beep e che Willy o Wily è una storpiatura nostra italiana, o forse solo mia, ma ce ne faremo una ragione a me piace più Willy...



”
**LA CAPACITÀ
 DI HAMILTON
 DI CORRERE
 IMPERTERRITO
 A PRESCINDERE
 DALLE
 CONDIZIONI
 PIÙ O MENO
 FAVOREVOLI**

COLOMBO

Beep Beep è un road runner, corridore della strada ed è un uccello della famiglia Cuculidae dell'ordine dei Cuculiformi. No, non voglio fare una lezione di ornitologia, ma scoprire queste cose mi ha fatto sorridere e aumentare la divertente follia di dare un senso a questi ultimi mondiali così, tra il gioco e il reale.

Willy è sfigato, parliamoci chiaro, non gliene va mai bene una nel suo intento di catturare Beep Beep, ed è maldestro nell'architettrare i suoi piani d'attacco. Beep Beep è ovviamente Hamilton che corre veloce sereno come se nulla fosse mettendo pressione an-

cor di più, con il suo beep beep, al coyote. Beh adesso ci sarete arrivati anche voi e immagino che un "è vero" e un sorriso vi stiano scappando.

Ricapitolando: Beep Beep Hamilton è intoccabile ed ecco che quando sembra essere ormai preso succede la cosa che rovina i piani al Coyote, tipo una trappola che non funziona ed esplose solo quando il coyote va a verificare perché non ha fatto il suo dovere. Fa anche un po' pena. Pensateci.. Vettel sembra mettere le mani sul mondiale 2017 ed ecco il filotto di sfughe mondiali in Singapore, Giappone e Malesia... Beep Beep.... La storia si ripete nel 2018 ed ecco che la sfida inizia a vederci benissimo con la nuvola di Fantozzi che rovina una parte di stagione che era di chiarissima superiorità rossa... Beep Beep... Sia chiaro la sfiga è spesso aiutata e quindi ecco i vari errori, errori, che hanno portato a dipingere più che come un coyote, come un coyo... Sorvoliamo... Beep Beep corre imperterrito più svelto e abile anche quando è più lento perché ad esempio Willy ha un razzo per raggiungerlo che ovviamente poi gli esplose sul più bello...

È vero Vettel ne ha combinata una più di Bertoldo: Francia, Baku, Austria, Germania, Monza e Giappone (parlo più della qualifica che non della gara dove a mio avviso ha fatto bene a provare il sorpasso su Verstappen, tanto ormai..), ma ci sta anche che Hamilton sia effettivamente un membro dei Cuculiformi, tenendo per buone dalla terza alla sesta lettera, perché ha avuto la dea completamente sbendata che lo guardava dritto negli occhi nel momento di massima difficoltà. Saremmo dei coyo... anche noi se ci limitassimo, questo suo mondiale, a parlare solo di fortuna perché lui l'ha saputa cogliere con forza e capacità, senza errori. Ma invece la vera domanda è: il cuculiforme Vettel dove è finito?

Quando era lui a fare Beep Beep dal 2010 al 2013? Ricordate il mondiale vinto in Brasile con una macchina squarciata? E la rimonta ad Abu Dhabi dopo aver sbattuto in regime di satey car? Ecco gli stessi episodi di allora, oggi si trasformano non in imprese, ma in catastrofi... Da quando è in Ferrari ha sempre la peggio. Non c'è stato un corpo a corpo degenerato in un contatto dal quale non ne sia uscito con le ossa, la macchina, rotte, se non con Bottas in Ungheria, manco ci fosse scritto ACME sulle fiancate. Per di più ha sempre nei paraggi Mad Max che nel bene o nel male vede sempre rosso, mai argento se non in Bahrain con Lewis.

Nel cartone Beep Beep sembra a volte impietosirsi per il coyote ed ecco che Hamilton fa un post a difendere il rivale, uscita non brillantissima considerando che Vettel non ha bisogno della sua difesa, anzi potrebbe anche trovarla di cattivo gusto... Della serie "o poverino", su queste cose Hamilton ha perso un po' il controllo nell'onnipotenza che lo sta pervadendo in tutti i pori... Una cosa abbiamo imparato dai 45 episodi di Willy il coyote e Beep Beep, dei quali credo di non averne perso uno, che comunque il coyote non molla mai (anche se non vince mai)... Beep Beep ... Urge cambio di rotta, perché, dite la verità, quante volte avreste voluto che il coyote ce la facesse a prendere beep beep, che alla fine ne usciva anche un po' antipatico... Salviamo il coyote Vettel! ●



Austin primo match

LEWIS È SPECIALISTA DEL TRACCIATO, DOVE HA VINTO CINQUE VOLTE SU SEI. E SARÀ IRIDATO SE TRIONFA E VETTEL NON È 2°

di [Massimo Costa](#)

Tanti saluti all'Asia, ora la F.1 se ne va in America: nord, centro, sud. Si comincia questo fine settimana con la tappa negli Stati Uniti, Texas, sul bel tracciato di Austin, poi subito la settimana seguente si scende in Messico, nella capitale che ospita il circuito intitolato ai fratelli Rodriguez. Infine, il Brasile, all'Interlagos di San Paolo l'11 novembre. Autodromo ormai vecchio e corto, forse anacronistico per la F.1 di oggi. Un tritico che dovrebbe (usiamo il condizionale, non si sa mai...) accompagnare Lewis Hamilton verso il quinto titolo mondiale per entrare con sempre maggiore forza nella leggenda della F.1. Austin, dunque, una pista bella, difficile, disegnata molto accuratamente da Hermann Tilke, una delle sue migliori realizzazioni assieme a Sepang, Shanghai e Istanbul, purtroppo quest'ultimo da tempo uscito dal giro internazionale del motorsport. Quel-

la di domenica sarà la sesta edizione del Gp degli Usa nella cittadina texana e volete sapere quante volte Hamilton è salito sul gradino più alto del podio? Cinque! Soltanto Sebastian Vettel, nel 2013 con la Red Bull, è riuscito a spezzare il dominio impressionante del britannico. Che Ferrari sarà quella che vedremo impegnata dall'altra parte dell'Oceano? Le ultime corse non sono state troppo confortanti, di fatto hanno consegnato su un piatto d'oro il titolo 2018 ad Hamilton e alla Mercedes. Una Ferrari superata nello slancio finale dalla Mercedes che ha azzeccato lo sviluppo della sospensione posteriore, che non ha lesinato investimenti (si parla di 30 milioni) ed ha inesorabilmente allungato su un Vettel apparentemente stordito prima dai suoi indecifrabili errori, poi dalle polemiche interne che sembrano aver minato la serenità (apparente?) che contradd-

distingueva il team di Maranello dell'era Marchionne.

Ma dopo la drammatica, inattesa, triste, uscita di scena del presidente, il meccanismo si è inceppato. Con Kimi Raikkonen che appare svogliato dopo essere stato messo alla porta e Vettel che subisce il suo primo rivale Hamilton come raramente era accaduto in precedenza. Ma il pilota della Mercedes, poco prima di imbarcarsi sul suo Bombardier per raggiungere gli Usa e magari presenziare a qualche sfilata di moda o incontro sportivo, incontrare i suoi amici rapper, ha speso parole dolci per il tedesco: *«Credo che i media dovrebbero mostrare più rispetto per Sebastian. Non potete semplicemente immaginare come sia difficile fare quello che facciamo noi al nostro livello, e questo vale per ciascun atleta al vertice del proprio sport. È prevedibile che in quanto esseri umani anche noi commettiamo errori, ma ciò che conta è come ne veniamo fuori»*.

Una vera carezza quella di Hamilton che sa bene quanto sia stato di altissimo livello il confronto con Vettel messo in atto durante la stagione. Un duello che lo ha costretto a

h point

migliorarsi sempre più fino a divenire una sorta di imbattibile Superman. Usa e Messico saranno un "test" importante anche per le eterne seconde guide Kimi Raikkonen e Valtteri Bottas, che magari si sentiranno più liberi di sparare le loro cartucce in questo finale di stagione con il campionato ormai assegnato. Ma anche per la Red Bull-Renault dove continua il gioco al massacro verbale con il motorista francese. Praticamente ogni giorno dalla squadra di Milton Keynes fanno sapere quanto sta progredendo la power unit Honda, raccontano dei confronti svolti con il propulsore Renault e quant'altro, tutti a vantaggio dell'unità giapponese. Tutti si augurano che sia così, per vivere un 2019 ancora più esaltante, ma per il momento con la Toro Rosso i problemi del motore Honda appaiono ancora piuttosto evidenti. In ogni caso, Austin e Città del Messico rappresentano un passaggio importante per la Red Bull con Max Verstappen che proverà a svolgere il ruolo di terzo incomodo come lo scorso anno e con Daniel Ricciardo che ha le ultime occasioni per uscire dall'angolo del ring in cui è fi-

nito in questi ultimi Gran Premi. Austin è la gara di casa del team Haas, un appuntamento molto importante per il boss Gene Haas che dal nulla si è cimentato in questa avventura che pareva impossibile ed ora si ritrova a lottare con colossi come la Renault per la quarta posizione nella classifica costruttori. Mister Haas non è l'unico americano presente in F1. C'è anche Zak Brown, team principal McLaren, ma il suo approccio nel Mondiale è distante anni luce da quello programmatico e costruttivo di Haas. I risultati del team di Woking, il via via di tecnici e personale, lo conferma. Per non parlare degli impegni esterni, leggi Indycar, che creano solo confusione. Il Messico invece, è la terra di conquista di Sergio Perez. Si fa per dire in realtà, perché il 28enne di Guadalajara sul circuito di casa non ha mai particolarmente impressionato come in altre occasioni in giro per il mondo. Il miglior risultato è un settimo posto ottenuto lo scorso anno, vedremo se tra pochi giorni Perez riuscirà a scaldare ancora di più il già caldissimo pubblico messicano. ●

LE PROBABILITÀ IRIDATE DI LEWIS

Hamilton sarà iridato

- se vince e Vettel non fa almeno 2°
- se è 2° e Seb fa peggio di 4°
- se è 3° e Seb peggio di 6°
- se è 4° e Seb peggio di 7°
- se è 5° e Seb peggio di 8°
- se è 6° e Seb va fuori dai punti

PROSSIMO GP STATI UNITI



21 OTTOBRE
Partenza alle ore **20.10**
Circuito Of The Americas, Austin, 5513 metri, 56 giri

I PRIMATI

In qualifica: L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1'33"108
media 213,158 km/h
In gara: S. Vettel (Ferrari SF70H, 2017) 1'37"766 media 203,003 km/h
Distanza: L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1h33'50"991
media 197,169 km/h

GIOVEDÌ 18 OTTOBRE

SkySportF1	conferenza stampa piloti F.1	18.00
------------	-------------------------------------	-------

VENERDÌ 19 OTTOBRE

SkySportF1	libere 1 F.1	17.00
SkySportF1	libere 2 F.1	21.00
SkySportF1	conferenza stampa Team Principal F.1 (differita)	23.00

SABATO 20 OTTOBRE

SkySportF1	libere 3 F.1	20.00
SkySportF1	qualifiche F.1	23.00
Tv8	qualifiche F.1 diretta	23.00

DOMENICA 21 OTTOBRE

SkySportF1	gara F.1	20.10
Tv8	gara F.1 diretta	20.10

IL GP CON **AUTO SPRI NT**

Diretta delle prove e della gara da **venerdì 19 a domenica 21 ottobre** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

La programmazione è aggiornata a domenica 14 ottobre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

Chi è più veloce?



VA PIÙ FORTE UNA F.1 O UNA MOTOGP? DOVE GUADAGNA UNA E PERDE L'ALTRA? ABBIAMO MESSO A CONFRONTO SULLA STESSA PISTA, QUELLA DI AUSTIN, LE LORO TELEMETRIE. ECCO IL VERDETTO

di Alberto Sabbatini

Chi va più forte in pista, una F.1 o una MotoGP? E chi ci dà più brividi, Hamilton con la Mercedes W09 o Marquez con la Honda RC 213V? O ancora, chi è lo "staccatore" più forte fra i due mondi del motorismo? Ricciardo che può contare sull'enorme grip delle quattro ruote della sua Red Bull RB14 oppure Dovizioso sempre in equilibrio precario sulla sola ruota anteriore della sua Ducati DesmosediciGP? Sarebbe una sfida da sogno. Il confronto fra F.1 contro moto risale alla notte dei tempi. Probabilmente è l'argomento di discussione preferito fra gli appassionati dei due mondi nei bar davanti a una bella birra. Persino gli eroici piloti F.1 ammirano e rispettano il coraggio e il gesto

atletico dei funamboli della MotoGP. Perciò mettendo da parte pregiudizi e luoghi comuni, cerchiamo di capire se in pista ha la meglio la potenza smisurata di una F.1 oppure l'agilità e la maneggevolezza di una MotoGP.

C'è un aspetto che rende questo confronto di strettissima attualità: il mondiale della F.1 sta per affrontare il Gran Premio Usa di Austin, in Texas, dove la MotoGP ha corso appena sei mesi fa. È una delle poche piste dove i due mondi si possono confrontare in tutto e per tutto perché altrimenti le due categorie non si sovrappongono quasi mai in quanto gareggiano quasi sempre su circuiti differenti. E allora abbiamo voluto mettere assieme i dati delle due categorie per elaborare una sfida virtuale. Il risulta-



to sulla carta parrebbe scontato prima di cominciare. Viene spontaneo pensare che la monoposto F.1, dall'alto dei suoi 950 cavalli e dell'aerodinamica raffinatissima, risulti più rapida sul giro complessivo di una MotoGP. La quale però non è inferiore in velocità di punta e nemmeno in accelerazione. Ma se anche la F.1 vincessere, di quanto potrebbe dominare? E dove si manifesterebbe la sua superiorità? In questo articolo vi diamo la risposta. Con l'aiuto di Magneti Marelli e Brembo che ci hanno fornito i dati telemetrici di Austin relativi alla performance di F.1 e MotoGP in accelerazione, velocità e frenata (quelli 2018 per la MotoGP e quelli 2017 per la F.1), siamo andati a scoprire le differenze tra le due categorie regine del motorismo a 2 e 4 ruote. Seguiteci per sapere come finisce la sfida da sogno.

A CONFRONTO SULLO STESSO CIRCUITO

Hamilton contro Marquez, la Mercedes W09 F.1 contro la Honda RC 213V. Un confronto sulla carta impossibile. Ma la pista texana di Austin è una delle poche dove F.1 e MotoGP corrono tutte e due. Così abbiamo analizzato e sovrapposto le loro telemetrie per scoprire le differenze

Potenza e peso diversi ma il rapporto è quasi uguale

Sulla carta il divario di potenza fra i due mezzi è abnorme: una F.1 ibrida che ha un motore 6 cilindri a V di 1600 cm cubici sviluppa circa 950 cavalli mentre una MotoGP - che ha propulsore 4 cilindri a V di 1000 cm³ - eroga 280 cavalli. Sono 600 cavalli/litro contro 280 cv/l. La differenza è dovuta soprattutto al turbo e all'aggiunta della potenza "elettrica" di cui la MotoGP non dispone. Però anche la massa dei veicoli è parecchio diversa: una F.1, incluso il peso del pilota, arriva a 734 kg contro i 226 kg di una MotoGP. Che risulta quindi tre volte più leggera. ➔

← Perciò alla fine il rapporto fra F.1 e MotoGP quasi si equivale: sommandoci un carico di benzina medio (diciamo 50 kg di carburante per l'auto e 7 kg per la moto), la F.1 arriva a un rapporto peso/potenza di 0,82 kg/cv che per la MotoGP diventa 0,83 kg/cv. Pressoché identico.

Se questa definizione - rapporto peso/potenza - vi suona strana, sappiate che indica la sportività e la prestazione pura di un veicolo. E si ottiene semplicemente dividendo il peso del mezzo per la potenza dell'auto (o della moto). Indica quanti kg di peso deve spostare ogni cavallo di potenza. Vale per tutti i veicoli, dalla Panda alla F.1. Più il numero è basso, più è sinonimo di sportività. Per fare un paragone, pensate che anche la più potente delle auto stradali non scende sotto un valore di 2 kg/cv perché il peso è sempre almeno il doppio della potenza; nelle F.1 invece è inferiore... E questo basta a spiegare le sue prestazioni brucianti.

L'aerodinamica fa la differenza più grande

Una enorme differenza fra i due veicoli è determinata dal carico aerodinamico: una F.1 è schiacciata a terra in velocità dall'effetto deportante di ali, alette, spoiler e bargeboards. Ad Austin, nel punto più veloce, la F.1 tocca i 330 km/h e in quel punto riceve una spinta verso il basso di circa 1800 kg. Una MotoGP invece riesce ad andare ugualmente veloce in rettilineo, anzi pure di più - 333 km/h - ma non sviluppa carico aerodinamico: quelle alette che da qualche tempo appaiono sulla carenatura generano una pressione a terra di appena 15 kg. E senza alette la deportanza sarebbe pari a zero. Questo significa che in curva una F.1 è tenuta incollata a terra dall'aria che la schiaccia mentre la MotoGP no. E ciò spiega perché l'auto percorre la curva a velocità incredibilmente superiore rispetto a una moto. Più la curva è veloce, più il divario si fa enorme. Ad Austin nella curva secca a sinistra dopo la partenza, una MotoGP volta a 57 km/h e una F.1 a 82 km/h. Ma già nella velocissima serie di esse successive in discesa la differenza si amplifica in modo pazzesco: la F.1 affronta quella serie di curve a pieno gas a 261 km/h mentre il pilota di MotoGP deve rallentare tra una curva e l'altra se non vuole cadere e parzializzando il gas con attenzione riesce a percorrerle a 147 km/h. Quasi 120 chilometri l'ora di differenza!

Frenata diversa: 4 dischi contro... uno soltanto!

Altra differenza notevole si trova nella frenata. Qui scoprire le differenze è facile perché il fornitore dei due mondi è quasi esclusivamente Brembo le cui informazioni ci permettono di capire cosa cambia. La prima curiosità è che il disco freno in carbonio di una MotoGP è più grande di quello di una F.1 (che è limitato dalla dimensione del cerchio). Il freno anteriore della Honda di Marquez, della Ducati di Do-



CAMBIA LA POTENZA FRENANTE

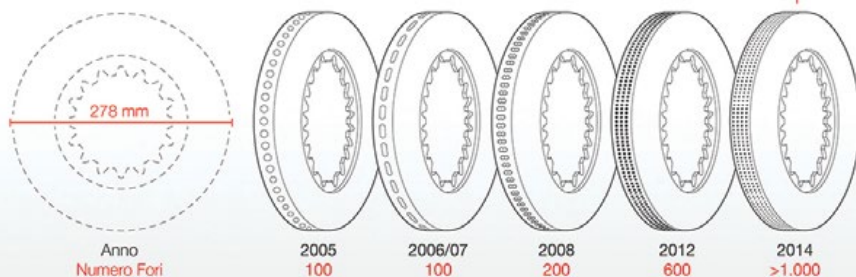
MotoGP e F.1 impegnate nelle staccate di Austin teatro del nostro confronto telemetrico. La frenata è l'aspetto i cui i due veicoli si differenziano di più. La potenza frenante di una F.1 è molto più alta e la monoposto a 300 km/h decelera in meno di 100 metri, mentre alla moto ne servono 300



GETTY IMAGES

FORMULA UNO

Maggior leggerezza ed efficienza di raffreddamento

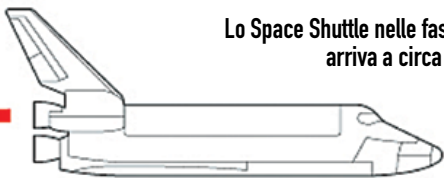




La forza g negativa esprime la violenza delle decelerazioni: una stradale supersportiva **-1,3 g**



La MotoGP nelle frenate più impegnative sviluppa una forza g poco superiore a 1 **-1,5 g**



Lo Space Shuttle nelle fasi di atterraggio arriva a circa 3 g **-3 g**

La F.1 è il veicolo che sviluppa la massima forza g in decelerazione: sfiora i 5 g **-4,98 g**



vizioso hanno un diametro di ben 340 mm contro "appena" i 278 mm di quelli F.1. Solo che una monoposto ha quattro dischi tutti uguali che contribuiscono in ugual misura alla decelerazione, mentre la moto ne usa praticamente soltanto uno. Perché quello posteriore (piccolo diametro) non serve per decelerare poiché in frenata il peso della moto si sposta tutto davanti; la ruota dietro si solleva, non tocca il terreno e non dà aderenza. Perciò non contribuisce a rallentare. Il pilota poi nelle frenate più violente, come si vede spesso in tv, toglie anche il piede dalla pedana per aiutarsi a restare in equilibrio e quindi non usa proprio il freno posteriore a pedale, salvo casi eccezionali.

La conclusione è che una F.1 in frenata poggia su quattro larghissime gomme quindi ha tantissima aderenza per mordere l'asfalto e rallentare (viene aiutata anche dall'aerodinamica), mentre la MotoGP in frenata poggia su una superficie molto più piccola: grande come la suola di due scarpe. Tutto questo spiega perché in frenata una F.1 decelera in un terzo dello spazio di una moto.

Volete la riprova con i numeri? Andiamo alla curva 12 del circuito di Austin, una secca virata a sinistra ad angolo acuto dopo un lunghissimo rettilineo in lieve discesa. Lì F.1 e MotoGP arrivano a velocità elevatissima e molto simile: a 330 km/h la F.1 e addirittura di più la MotoGP: 333 km/h. Essendo una curva lenta, la affrontano tutti e due a bassa velocità: 89 e 67 km/h rispettivamente. La differenza la fa invece la distanza impiegata per rallentare da oltre 300 a meno di 100 km/h. La F.1 quando schiaccia i suoi freni decelera in appena 70 metri, mentre alla MotoGP ne servono 322! Tradotto in tempo, Hamilton impiega appena 2,81 secondi per frenare e raggiungere la giusta velocità di percorrenza della curva, mentre Marquez ci mette più del doppio del tempo: 6,3 secondi. Grazie alla potenza del suo impianto frenante, una F.1 genera una decelerazione violentissima: 4,8 g mentre la MotoGP sviluppa "appena" 1,5 g in frenata.

FRENI BREMBO MA DIVERSI

La maggior parte delle F.1 e delle MotoGP usano freni Brembo ma i dischi, dal diametro allo spessore, sono molto diversi. A sinistra, l'evoluzione dei dischi negli anni



MOTOGP



Diametro disco	320	320	340	340	340
Tipo disco	standard	alta massa (+47% sup. disco)	leggero (+8% sup. disco)	standard (+32% sup. disco)	alta massa (+80% sup. disco)



Un giro di pista testa a testa con la telemetria

Grazie all'aiuto della Magneti Marelli che ha ricostruito per noi l'analisi telemetrica di F.1 e MotoGP, vediamo di simulare un giro virtuale ad Austin testa a testa fra Hamilton e Marquez. Abbiamo preso a riferimento il tempo di qualifica dei rispettivi GP dove entrambi hanno stabilito la pole. Sul rettilineo di partenza la F.1 transita già in lieve vantaggio perché scaricando meglio a terra la potenza, guadagna in accelerazione qualche metro sulla MotoGP. Alla prima staccata la differenza si amplifica: quando Marquez si attacca ai freni, a 237 metri dal punto di corda, Hamilton invece è ancora in piena velocità. Frenerà solo 170 metri dopo, a 68 metri dall'apice della curva. Poi i due voltano a bassa velocità (87 km/h Hamilton e 62 km/h Marquez) ma intanto la Mercedes ha preso già vantaggio in staccata.

È nella accelerazione successiva che immette nelle esse in discesa che la F.1 però si avvantaggia nettamente. Grazie agli oltre mille kg di carico aerodinamico che schiacciano a terra la W09, Hamilton riesce a coprire la sequenza di curve sinistra-destra-sinistra a pieno gas fino almeno alla curva 5, inserendo in successione le marce fino alla settima. Mentre Marquez qui deve parzializzare di continuo il gas piegandosi a destra e sinistra senza poter spalancare a fondo. Sennò verrebbe disarcionato dalla potenza alla ruota. E anche quando apre il gas fino in fondo, ci pensa il controllo di trazione che sulle MotoGP è legale - a sostituirsi a lui e non trasmettere tutti i cavalli alla ruota. In questo punto la differenza è abissale: l'acceleratore di Hamilton è quasi sempre al massimo, quello di Marquez è utilizzato al 30 per cento. Prova ne sia che lo spagnolo non riesce a inserire tutte le marce: utilizza soltanto 2^a e 3^a marcia mentre Hamilton sale in progressione fino alla 7^a.

Al tornantino n.11 di metà giro invece la situazione si riequilibra: Marquez frena 196 metri prima della curva, mentre Hamilton "stacca" a 62 metri ma entrambi scendono sotto i 90 all'ora per compiere la curva. Nel lungo rettilineo successivo finalmente anche Marquez può spalancare il gas in pieno senza subire l'influenza del traction control, così la MotoGP per la prima volta prende il sopravvento sulla F.1. Dal grafico si vede che l'apporto dei cavalli extra "elettrici" della Mercedes fanno inizialmente balzare in avanti Hamilton, ma la moto recupera rapidamente velocità sul rettilineo e alla fine entrambi toccano una velocità quasi identica sfiorando i 330 km/h. Ancora una volta, però, la monoposto si avvantaggia in frenata. La staccata della curva 12 è considerata la più impegnativa di tutto il mondiale MotoGP. Infatti Marquez aziona violentemente i freni a 322 metri dall'apice del tornantino, mentre Hamilton stacca abbondantemente sotto i cento metri. Così la F.1 si avvantaggia di nuovo. Arriviamo nelle ulti-

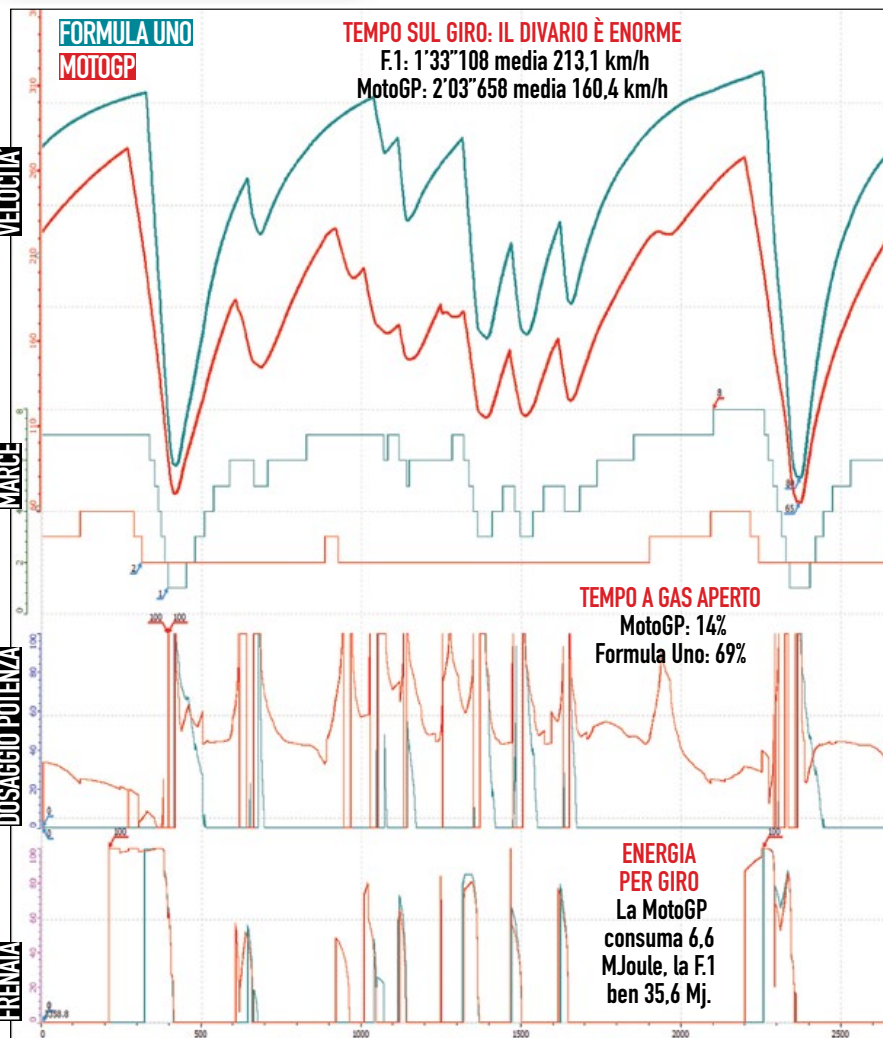


CURVA 12 - FORMULA UNO

Velocità iniziale	330 km/h
Velocità finale	89 km/h
Spazio di frenata	70 m
Tempo di frenata	2,81 sec
Decelerazione massima	4,6 g
Carico max sul pedale	125 kg

CURVA 12 - MOTOGP

Velocità iniziale	333 km/h
Velocità finale	67 km/h
Spazio di frenata	322 m
Tempo di frenata	6,3 sec
Decelerazione massima	1,5 g
Carico max sulla leva	6,6 kg





me curve: nelle più lente, la 13 e la 15; MotoGP e F.1 non sono troppo lontane in velocità di percorrenza curva (75 e 60 km/h contro 93 e 91 km/h rispettivamente); ma è nella penultima - la n.19, una curva a sinistra ad angolo retto - che il divario diventa abissale: Marquez la fa in 2° a 110 km/h mentre Hamilton riesce a percorrerla in 4° marcia al doppio della velocità: 216 km/h. Il vantaggio delle gomme larghe e degli alettoni qui è evidente. Alla fine del giro il divario è abnorme: Hamilton chiude la sua tornata in 1'33"108 mentre Marquez arriva ben 30"5 secondi dopo di lui! La Mercedes ha viaggiato a una

30 SECONDI SUL GIRO DI DIFFERENZA!

La telemetria sotto,
elaborata dalla Marelli, ci fa
capire dove una MotoGP
perde rispetto alla F.1

MAGNETI MARELLI

media oraria di 213 km/h, la Honda a 160 km/h. Ben 53 chilometri l'ora medi di differenza!

Le conclusioni sono chiare; in velocità massima F.1 e MotoGP vanno uguali, anzi Marquez ha toccato una punta addirittura superiore (333,9 km/h contro 330,8 di Hamilton). In accelerazione pura prevale la F.1 ma di poco: il rapporto peso/potenza è simile come abbiamo visto e la differenza viene dalla maggior superficie di appoggio delle gomme F.1.

Le differenze più grandi invece si manifestano in frenata e nelle curve veloci. Nelle staccate c'è un divario enorme perché la F.1 riesce a decelerare in un terzo dello spazio. Nelle curve veloci l'effetto del carico aerodinamico è spaventoso e permette alla F.1 di percorrere a pieno gas curve dove il pilota di MotoGP deve parzializzare l'acceleratore con grande attenzione. Prova ne sia che nel giro di Austin la F.1 sta col gas aperto al massimo per il 69% del tempo, quello della MotoGP appena per il 14% del giro.

VELOCITÀ MASSIMA QUASI PARI
Il grafico che indica la velocità massima prima della curva 12 dimostra che la MotoGP raggiunge la stessa punta della F.1: 330 km/h e 333 km/h rispettivamente

LA F.1 CAMBIA PIÙ VOLTE
Il grafico sotto indica le cambiate: la F.1 cambia 94 volte a giro, la MotoGP solo 18 volte

CHI PARZIALIZZA DI PIÙ?

Nel grafico sotto la linea rossa ha più picchi perché il pilota di MotoGP parzializza molto di più il gas

FRENATA MEDIA

Lo spazio di frenata media MotoGP è di 200 metri, della F.1 di 85 metri.

La MotoGP va più piano ma il pilota pare più impegnato

Però, anche se alla fine sul giro veloce ad imporsi è la F.1, bisogna ammettere che il gesto atletico che fanno Marquez e gli altri piloti di MotoGP nel dominare le moto in frenata e in curva è infinitamente più esaltante e spettacolare di quello che compie Hamilton. Di Marquez vediamo il ginocchio e i gomiti poggiati per terra, il busto che si solleva in staccata, il corpo che si muove nelle curve. Tutto ci trasmette l'immagine dell'impegno nella guida e lo sforzo fisico. Di Hamilton e degli altri piloti F.1 invece, non vediamo né le mani né ormai - a causa dell'Halo - quasi nemmeno tutto il casco ma solo la calotta superiore. Lo sforzo del pilota dall'esterno non si avverte.

Che conclusione possiamo trarne? Che dal punto di vista dinamico, non c'è niente di così veloce sul giro di pista come una F.1. Ma la velocità assoluta in sé non è necessariamente sinonimo di spettacolo. Una F.1 più lenta ma più impegnativa da guidare, più incline a subire le forze fisiche che si generano in pista, un'auto che costringa il pilota a maggiori correzioni di guida, sicuramente renderebbe le corse F.1 più divertenti e spettacolari. In fondo non restiamo tutti a bocca aperta quando Marquez si inclina al limite della caduta appoggiandosi col corpo all'asfalto per non cadere? ●



Renault rincorre decisa

VIAGGIO NELLA SEDE DI ENSTONE E DEI PIANI RENAULT, CASA CHE PER ORA PUNTA AL RUOLO DI QUARTA FORZA MA VEDE IL 2021 COME OCCASIONE DI CAMBIAMENTO E SALTO DI QUALITÀ PER DARE UNA SVOLTA AL SUO IMPEGNO

di [Alessandro Gargantini](#)

RENAULT SPORT FORMULA ONE™ TEAM

CONTINUEREMO
A GUADAGNARE
SUI MIGLIORI
E IL 2021 SARÀ
UN'OPPORTUNITÀ
PER NOI

MARCIN BUDKOWSKI

”



NEL CUORE GLORIOSO DELLO SFORZO RENAULT

L'ex Fia Marcin Budkowski, a destra, è la nostra guida dentro le segrete cose del team Renault F1, a Enstone. nella foto grande

ENSTONE - Il team Renault è quasi giunto al giro di boa del piano di sei anni avviato con il ritorno in forma diretta nella massima serie alla fine del 2015 al termine di un periodo di pausa di quattro anni, nei quali la squadra con sede a Enstone operò con il nome di Lotus, dismettendo la denominazione Lotus Renault usata soltanto nel 2011. È quindi tempo di bilanci, di verificare se si è in linea con il project plan e comprendere quali azioni intraprendere per accelerare il processo di avvicinamento ai team di prima fascia, che è un po' l'obiettivo principe del primo triennio. L'ingaggio del quarantunenne ex commissario tecnico Fia Marcin Budkowski, nel payroll Renault da inizio anno ma operativo soltanto da inizio aprile con un ruolo prettamente imprenditoriale, va certamente nella direzione di colmare un gap di know-how e "intelligence" percepito dalla Renault come un punto di svantaggio.

Ma se il target odierno è di impossessarsi del ruolo di quarta forza del mondiale, è lo stesso nuovo direttore esecutivo, che abbiamo incontrato a Enstone, a spiegare che per il prossimo futuro non c'è da attendersi cambiamenti radicali, perché l'attuale divario che separa la Casa francese da Ferrari, Mercedes e Red Bull non può essere colmato in tempi rapidi. Il manager franco-polacco ha spiegato che la Renault dovrà attendere i regolamenti che entreranno in vigore nel 2021 perché si verifichi una svolta tale da mettere in discussione le attuali gerarchie. «Ovviamente, in cuor mio spero che non serviranno altri tre anni e che impiegheremo meno tempo a raggiungere i primi, ma dobbiamo procedere passo per passo e lavorare con metodo e costanza - ha spiegato Budkowski, che per la prima volta si è visto in pista con i colori della Casa transalpina in occasione del Gran Premio del Bahrain - Ci manca circa 1 secondo e mezzo al giro da recuperare sulle squadre top, che possono contare su strutture enormi e staff super competenti. Farei certamente un errore di sottovalutazione se la pensassi diversamente. Noi siamo cresciuti negli ultime due stagioni, ma loro - da anni - vantano organici di oltre 900 persone. Hanno potuto lavorare in condizioni di stabilità e sarebbe ridicolo pensare che potremo competere con loro già l'anno prossimo».

Budkowski ha in mente un piano assai realistico: «Il nostro obiettivo è di crescere stabilmente, con l'obiettivo di avvicinarci sempre di più ai primi. Il nostro target è di ridurre il gap ma, per il momento nulla di più. Penso che potremo essere più vicini nel 2020, ci stiamo attrezzando e siamo certamente ambiziosi. Il 2021 dovrebbe portare un netto cambio al regolamento e, se ciò avverrà realmente, per noi sarà un'opportunità». Come ogni cambiamento, porterà rischi soprattutto per chi gode di un vantaggio tecnico e opportunità per chi sta rincorrendo. «Esattamente. A noi serve un reset regolamentare e un nuovo start. Il nostro più realistico obiettivo è di allontanarci dal gruppo di metà classifica: dobbiamo farci più forti e trovare la nostra dimensione».





Per ultima cosa, Marcin si è soffermato sulle priorità di sviluppo, ovvero se Renault percepisce un maggior divario nella power unit o nel telaio. «Non vi nascondo che siamo indietro in entrambi gli ambiti. I nostri sforzi saranno massivi in tre direzioni: motore, chassis e organico. Per quel che concerne l'ultimo aspetto, la squadra è cresciuta di circa duecento persone negli ultimi mesi. Dalla prossima stagione potremo schierare accanto a Nico Hulkenberg l'ex Red Bull Daniel Ricciardo, che conosce molto bene i motori Renault e che insieme al pilota tedesco comporrà una delle migliori coppie del mondiale. Per il 2020 penso che si potrà lottare per qualche podio. Vogliamo continuare a investire nella Renault Sport Academy in modo di avere già in casa piloti validi per i prossimi anni. Abbiamo anche iniettato molte risorse nelle nostre strutture, come ad esempio nella nostro quartier generale di Enstone dove nell'ultimo triennio abbiamo investito circa cinquanta milioni di Euro nell'ampliamento degli edifici, nel loro ammodernamento e nelle attrezzature tecniche».

Un passato in Fia che ha indispettito i rivali

L'ingaggio di Budkowski alla Renault è stato annunciato proprio in occasione del Gran Premio del Giappone del 2017 e ha creato un vero e proprio caso diplomatico, visto che fino al mese di settembre è stato a capo della commissione tecnica della Fia, venendo così a conoscenza dei piani futuri di tutte le squadre per quel che concerne gli aspetti telastici e aerodinamici. Di fatto, un vero e proprio insider che la Renault ha sottratto formalmente a ruoli tecnici, affidandogli una funzione prettamente dirigenziale e il mandato di creare una piattaforma adeguata a lottare per il mondiale con l'arrivo dei nuovi regolamenti nel 2021. Resta al technical advisor Bob Bell, al responsabile telai Nyck Chester e al motorista Remi Taffin il compito di difendere la quarta posizione nella graduatoria costruttori e ritrovare nelle ultime quattro uscite della stagione un adeguato livello di competitività per difendersi dagli attacchi della compagine diretta da un agguerritissimo Team Haas, in attesa che si apra l'era Ricciardo e si veda maggiormente la mano del quarantunenne ingegnere aerospaziale Budkowski, che col tempo c'è da scommettere tornerà anche a occuparsi di aspetti sempre più tecnici...

Una sede con tanto fascino e tecnologia

La Casa francese aveva acquisito nel 2002 il quartier generale ubicato a nord ovest di Oxford che era stato costruito su una vecchia cava dalla Toleman nel lontano 1981 e poi passato nelle mani Benetton cinque anni dopo. E la Casa francese non ha mai voluto separarsi da un luogo certamente pieno di fascino, nel quale è stata scritta una bella fetta della storia della massima serie. Ma se nei primi anni duemila servirono poco più di quattro stagioni per mettere le mani sul titolo iridato, al giorno d'oggi la concorrenza è molto più agguerrita. La distanza dai tre costruttori di prima fascia si è certamente ridotta rispetto al 2015, ma c'è ancora molto lavoro da compiere. Il processo di crescita per il team basato nell'Oxfordshire passa certamente dall'acquisizio-



**DAL 2019 I NOSTRI
RICCIARDO
E HULKENBERG
SARANNO
UNA DELLE COPPIE
TOP DELLA F1**
MARCIN BUDKOWSKI





**DOBBIAMO
RECUPERARE
QUANTO A DIVARIO
DI MOTORE,
TELAIO
ED ORGANICO**

MARCIN BUDKOWSKI



ne di personale di spicco, come è appunto il caso del nuovo Executive Director Budkowski, che è stato messo a capo della struttura di Enstone, composta da quasi settecento persone, che si occupano della totalità delle attività tecniche al di fuori della Power Unit, che viene disegnata ed evoluta nella base transalpina di Viry-Chatillon, dove altre trecento persone sono alla dipendenza del capo motorista Remi Taffin. Per quel che concerne la sede di Enstone, gli investimenti fatti dalla Renault sono davvero molto ingenti. Nelle factory inglesi viene svolto

PRESENTE, FUTURO E TRADIZIONE

Renault guarda al domani in F.1 non trascurando il presente, sopra, né il glorioso passato: sotto, la Rs01 la prima F.1 turbo. Questa è quella di Arnoux nel 1979. Sotto e a sinistra, la sede di Enstone

tutto ciò che concerne il ciclo di vita di una vettura: disegno, aerodinamica, dinamica della vettura, costruzione (materiali compositi, parti metalliche, assemblaggio). È stata rinnovata la galleria del vento (scala 60%) e organizzata una "operations room" di 24 persone connessa permanentemente con i circuiti nei fine settimana di gara.

La minaccia del team Haas

Il lavoro svolto nell'ultimo triennio ha portato la Renault a occupare la quarta posizione nella graduatoria costruttori e la nona in quella piloti con Nico Hulkenberg, che sarebbe anche in testa ad una classifica virtuale che non comprende i tre top team. Ma se i numeri raccontano un trend in linea con il plan di crescita, nella realtà il cammino della squadra di Enstone quest'anno non appare poi così solido. Perché le prestazioni nella seconda fase della stagione sono in calo e il ruolo di "primi tra gli altri" è seriamente minacciato dal Team Haas. Senza la squalifica subita a Monza da Romain Grosjean, che a causa di una controversa irregolarità al fondo piatto è stato temporaneamente privato del sesto posto, la squadra americana si troverebbe davanti alla Renault, che sul circuito brianzolo grazie all'esclusione del pilota francese ha anche guadagnato due punti extra con Carlos Sainz, passato dal nono all'ottavo posto. Invece di godere di un vantaggio di otto lunghezze, la squadra di Cyril Abiteboul si troverebbe alle spalle del team con sede a Kannapolis di due lunghezze.

L'appello presentato dallo staff tecnico del team del North Carolina sarà discusso il primo giorno di novembre a Parigi, con concrete possibilità per la compagine diretta da Gunther Steiner di sopravanzare i rivali. I due team sono in questo momento ai ferri corti: il reclamo inoltrato da Renault non è proprio andato giù al team principal altoatesino, che non perde occasione per punzecchiare la Renault, anche perché i francesi avrebbero violato una sorta di gentlemen agreement che prevedeva di non fare reclamo dopo le gare ma di richiedere approfondimenti tecnici in anticipo. Nelle ultime quattro corse della stagione c'è da attendersi una lotta senza esclusione di colpi! ●





Giovinone Italia

di Alessandro Gargantini

In pista, i colori della Sauber Antonio Giovinazzi li ha già vestiti nel 2017, quando ha disputato due sessioni di test a Barcellona, tra la fine di febbraio e l'inizio di marzo, e ha esordito nei primi due Gp della stagione sulla C36 in sostituzione di Pascal Wehrlein. A seguito di una last minute call, Antonio fu chiamato a prendere il posto del pilota tedesco di Toto Wolff, infortunatosi in un incidente con Felipe Massa nella Race of Champions disputata a Miami nel precedente mese di gennaio. Nella stessa stagione, il 24enne di Martina Franca ha anche disputato una giornata di test Pirelli a Sakhir con la Ferrari SF70H e, per sette volte, il primo turno di prove del venerdì dei Gran Premi con la VF-17 del team Haas. Quest'anno, Antonio ha dovuto attendere metà maggio per tornare in pista, quando sul tracciato di Catalunya è stato protagonista per un giorno con i colori della Sauber, per tornare al rosso Ferrari il giorno dopo. La medesima cosa è avvenuta nei test che hanno fatto da coda alla corsa dell'Hungaroring. Nei fine settimana di gara, il pugliese si è nuovamente affacciato per tre volte, a Hockenheim, Budapest e Sochi. La sessione disputata sull'impianto che si affaccia sul mar Nero ha avuto per l'italiano un sapore diverso rispetto alle precedenti, visto che ha rappresentato un'anteprima di quello che vedremo l'anno prossimo, quando il terzo pilota della Ferrari avrà un ruolo di prima guida nel team di Hinwil accanto a Kimi Raikkonen. Per Giovinazzi, divenuto pilota della Casa di Maranello sul finire del 2016, al termine di una stagione molto convincente in Gp2 che suscitò il concreto interesse dei tre top team della massima serie, non si tratta solo del coronamento di un sogno. L'impegno con la scuderia svizzera rappresenta soprattutto un punto di partenza, in un quadro assai differente rispetto a due anni prima. Antonio ha atteso tanto tempo per avere la sua occasione. Considerando però il contesto nel quale sarà chiamato in azione, in una delle squadre con le maggiori aspettative di crescita e un ex campione del mondo al suo fianco, si può davvero affermare che tanta pazienza sia stata ben ricompensata. Dopo 8 anni, rivedremo quindi un italiano titolare in F.1 e con tutte le carte

IL RISORGIMENTO TRICOLORE IN F.1 PASSA ATTRAVERSO ANTONIO GIOVINAZZI. IN UNA LUNGA INTERVISTA ESCLUSIVA IL 24ENNE DI MARTINA FRANCA SI RACCONTA: «AVER SIGLATO UN ACCORDO CON ALFA-Sauber PER IL 2019 NON È CERTAMENTE UN TRAGUARDO PER ME MA UN PUNTO DI PARTENZA»

DOPO 2 ANNI DI PANCHINA DA 2019 SARÀ TITOLARE

Dopo due stagioni in panchina, Antonio Giovinazzi si appresta a diventare titolare in F.1 con la Sauber dal 2019. Dopo tanti anni di attesa l'Italia avrà così modo di riavere un pilota sulla griglia di partenza del Mondiale





in regola per fare bene: il poco visibile lavoro svolto dal terzo pilota della Rossa al simulatore, o accanto a due campioni del mondo come Vettel e Raikkonen all'interno dello staff tecnico Ferrari nei fine settimana di gara, non può averlo che arricchito e reso più robusto nell'affrontare lo snodo più importante della sua carriera. In un'intervista esclusiva, Antonio racconta con quali emozioni affronta il nuovo impegno e perché, il prossimo mese di marzo a Melbourne, ci sarà il suo vero debutto in F.1.

- Con quale stato d'animo affronti la fine di questa stagione, nell'ottica di debuttare con l'Alfa Romeo Sauber nel 2019?

«Con molto entusiasmo, perché questi due ultimi anni mi hanno riempito di motivazioni. Ora finalmente avrò la mia opportunità, in un contesto dove le prospettive sono davvero buone. L'Alfa Romeo

COLOMBO



Sauber è in forte crescita e ricco di energie ed ambizione. Esattamente come me! A Hinwil si stanno preparando molto bene, con la massima professionalità. Nulla viene lasciato al caso e ciò mi rende fiducioso. Già nel 2018, le prestazioni delle vetture svizzere sono cresciute in modo impressionante. Per l'anno prossimo ci sono tutte le condizioni per salire ancora più in alto. Dal punto di vista tecnico e manageriale, la squadra ha un profilo di primissimo livello. E per quel che concerne il line-up, penso proprio che con Raikkonen comporrò una buona combinazione. È un'opportunità unica il poter lavorare con un ex-campione del mondo come il finlandese. Pensate che, da ragazzino, m'ispiravo proprio a lui, essendo Kimi uno dei piloti che mi affascinarono maggiormente. Ritrovarmelo come compagno di squadra mi onora e mi sprona a migliorarmi continuamente: ha tanta esperienza e posso imparare molto da lui».

- Vivi l'approdo alla Sauber come un punto di arrivo?

«Il fatto di aver siglato un accordo con l'Alfa Romeo Sauber non è certamente un traguardo per me, ma è piuttosto una linea di demarcazione nella mia vita e nella mia carriera di pilota. È una base sulla quale costruire nel contesto di una stagione di 21 gare nelle quali darò massimo impegno e massima dedizione come ho sempre fatto nelle mie passate esperienze. L'approdo in Sauber è per me un punto di partenza».

- A Melbourne il prossimo mese di marzo sarà il tuo "secondo" esordio in un Gp?

«Guarda, nel 2017 tutto è accaduto improvvisamente e così velocemente che non me lo sono nemmeno goduto. È stata una cosa inaspettata alla quale mentalmente non mi ero nemmeno prepa- ➔



rato e della quale mi è rimasto davvero poco. Avrò certamente il vantaggio di conoscere il circuito, ma il prossimo mese di marzo sarà per me un esordio vero e proprio. Arriverò in pista qualche giorno prima della gara insieme agli altri piloti e avrò un fine settimana intero per prepararmi. L'anno scorso scesi in pista solo il sabato mattina per il 3° turno di prove libere e con il fuso orario ancora da smaltire, in condizioni tutt'altro che ottimali. Il lavoro di preparazione a un Gp è completamente diverso. Ci sarà certamente la coincidenza di ritrovarmi, a 24 mesi di distanza, sul medesimo circuito e con la stessa squadra, ma le condizioni esterne saranno oggettivamente molto diverse. Ci sarà solo una parte dello staff che era presente due stagioni fa e la monoposto è molto cresciuta. Da qui a fine anno devo approfittare delle sessioni di prove che disputerò il venerdì mattina per entrare in maggior sintonia con tutti i tecnici e i meccanici del team, in modo da arrivare ai test di Barcellona della prossima stagione molto affiatati. Onestamente mi sono trovato bene con la squadra già nel 2017: è un'equipe che ti mette molto a tuo agio, con la quale si lavora professionalmente e con la massima precisione. La squadra rispetto a due stagioni fa è certamente cresciuta, ed io avrò più esperienza. Ripartiremo con presupposti diversi e certamente migliori».

- Cosa ti porti con te del lavoro svolto in Ferrari?

«Gli ultimi due anni sono stati molto importanti perché mi hanno dato la possibilità di lavorare con lo staff tecnico e con gli ingegneri della squadra più importante della F1. Ho potuto entrare in sintonia e comprendere le priorità e il metodo di lavoro di un super top team sia quando sono stato impiegato al simulatore che nei test in pista. Emotivamente, sono stati

mesi lunghi perché non ho corso, ma fondamentali per la mia crescita. Ho anche vissuto direttamente tutti i meeting tra i piloti e ingegneri e appreso come due campioni del mondo come Vettel e Raikkonen si preparavano i Gp, dalle qualifiche alle strate-

gie di gara. Ho osservato da vicino, studiato i comportamenti e ne ho fatto tesoro. Per un pilota non è mai facile guardare gli altri dai box, ma avevo la consapevolezza che stavo investendo per il mio futuro. Questi mesi hanno avuto soprattutto l'effetto di far crescere in me il desiderio di ottenere quello che volevo. Non mi sono mai abbattuto, né ho perso di vista gli obiettivi che mi sono posto. Non è stato nemmeno semplice adattarmi alle sessioni di prove libere del venerdì che ho disputato, sia nel 2017 che nel 2018. Per un pilota che non viene impiegato con continuità il primo turno è sempre insidioso. Da un lato, rappresenta l'unica occasione per avere visibilità; dall'altro, è il primo passo del team nel week-end di gara ed è indispensabile rispettare i piani di lavoro dei tecnici che cercano le prime risposte nella definizione dell'assetto. Considerate poi che un pilota non sale sulla sua macchina, ma



GETTY IMAGES



“ GLI ULTIMI DUE ANNI ALLA FERRARI SONO STATI MOLTO IMPORTANTI ”

LA PRESSE

COLOMBO

ANTONIO E KIMI CHE ACCOPPIATA!

Avrà Kimi Raikkonen come compagno di squadra nella sua prima stagione di F1 da titolare, Giovinazzi che nel 2017 ha corso due Gp con la Sauber (in Australia e Cina) in sostituzione dell'infortunato Wehrlein





GETTY IMAGES



**PENSO CHE AVERE
KIMI COME
COMPAGNO
DI TEAM
SIA LA SITUAZIONE
OTTIMALE**



su quella di un altro pilota e che spesso arriva da un periodo di inattività al volante. La pista è nelle condizioni peggiori, essendo i primi a uscire dalla corsia box e le condizioni sono tutt'altro che ideali nei 10-15 giri al massimo a nostra disposizione. Nella maggior parte dei casi, il team non usa le gomme più performanti così come l'assetto non è quello da qualifica. Il primo turno del venerdì è davvero complicato! All'inizio, sono sceso in macchina con l'idea di voler dimostrare qualcosa e dare il 100%, ma ho capito presto che non è il miglior approccio per affrontare la sessione: bisogna soprattutto portare alla fine la macchina senza fare danni e fornire al team i feed-back richiesti. Il resto, conta davvero poco. Il metro della positività della prestazione di un pilota nella FP1 non è il tempo siglato, ma il sorriso sul volto degli ingegneri!».

- A iniziare da Frederic Vasseur a Sochi hai sorpreso tutti con una posizione nella top-ten. Come ci sei riuscito?

«Come in tutti gli sport, anche in F1 la serenità mentale è indispensabile per dare il meglio. In Russia avevo la tranquillità d'animo data dalla consapevolezza che quella prova non sarebbe stato qualcosa di estemporaneo, ma si trovava in un contesto di continuità di lavoro con la squadra e che porterà i frutti nei prossimi mesi. Inoltre, mi sono trovato benissimo con la macchina rispetto al primo turno di prove che avevo disputato a Budapest. Ciò, insieme al mio stato d'animo, ha fatto la differenza».

- Nel 2019 avrai accanto a te Raikkonen. Vivi la cosa come un'opportunità o un rischio?

«Penso che sia una soluzione ottimale. Io preferisco avere al mio fianco un pilota molto forte ed esperto, dal quale imparare velocemente. Come è capitato in Gp2 nel 2016,

quando mi sono trovato come compagno Pierre Gasly, che era un forte pretendente al titolo. Ho appreso rapidamente dal pilota di Rouen e, dopo tre corse, ero già su buoni livelli. Chiaramente, so che in F1 non sarà la stessa cosa. Sono contento di avere

vicino uno dei piloti più forti della F1 e cercherò di sfruttare l'occasione. Il mio obiettivo sarà però quello di concentrarmi su me stesso, pormi obiettivi sempre più ambiziosi, e migliorarmi durante l'anno. Ho avuto a che fare con Kimi in Ferrari, e vi posso assicurare il finlandese è esattamente come lo vedete all'esterno. Di poche parole ma con un atteggiamento sempre positivo. Ho imparato come lavora soprattutto nei meeting e nei fine settimana di gara. È un ragazzo che conosco bene, ma lavorarci da compagno di gara sarà diverso rispetto a un terzo pilota che deve soprattutto ascoltare. Sono sicuro che sarà un ottimo team mate e sono contento di dividere il box con lui il prossimo anno».

- Ti sei posto degli obiettivi per il 2019?

«Come prima cosa, trascorrerò l'inverno allenandomi in modo specifico per arrivare a Barcellona al top dal punto di vista fisico. Il training sarà ovviamente

LA PRESSE





←
 differente rispetto agli ultimi due anni, visto che dal punto di vista fisico le sollecitazioni di una stagione intera sono diverse. Dal punto di vista tecnico, solo in Catalogna potremo farci un'idea sulla competitività della nostra monoposto e sul nostro potenziale rispetto agli altri team. Personalmente, non voglio pormi alcun obiettivo, se non quello di dare sempre il massimo».

- La stagione 2016 in Gp2 è certamente quella che ti ha dato più visibilità davanti ai tifosi e addetti ai lavori. Hai sfiorato il titolo da rookie e, a fine anno, le tre scuderie top di F.1 si sono interessate a te. Senza esitazioni, hai firmato con la Ferrari. Il fascino impareggiabile della Casa di Maranello ti ha subito sedotto?

«Per qualsiasi pilota la chiamata della Ferrari ha un valore inestimabile. Soprattutto per me che ho iniziato da piccolo nei kart sognando

la Rossa. È come un sogno che si avvera! Poi, crescendo, ho cominciato a seguire assiduamente la F.1, crescendo con il mito di Michael Schumacher. Nulla pesa come correre con la squadra più importante della F.1 e la decisione di legarmi alla Ferrari è stata molto rapida. Chiaramente, in quel momento non avevo certezze su quando avrei debuttato in un Gp, ma non posso che ringraziare la Casa di Maranello per aver creduto in me. In F.1 succedono avvenimenti a volte imprevedibili, e mi sono ritrovato al volante della Sauber C36 a Melbourne l'anno successivo!».



LA PRESSE

**PENSANDO AL 2019
 NON VOGLIO PORMI
 ALCUN OBIETTIVO,
 SE NON QUELLO
 DI DARE SEMPRE
 IL MASSIMO**

- Nel 2017, al debutto in Australia, hai sorpreso positivamente e sei stato esaltato. Nella corsa successiva a Shanghai sei invece stato criticato per l'incidente in gara. Non pensi che spesso i giudizi siano espressi in modo fin troppo sbrigativo? «Come è stato avvertito il primo giudizio, lo è stato il secondo. Ho imparato in fretta a conoscere questo mondo, che nel giro di due settimane crea un personaggio e subito lo distrugge. Queste sono però le regole, e bisogna convivervi. Quello che vale di più è il parere di chi ha vissuto e compreso direttamente le situazioni. Come il feed-back della squadra,

che dopo due stagioni mi ha nuovamente scelto. Anche la Ferrari mi è sempre stata vicina e ciò è stato fondamentale per me. Quelli di Melbourne e Shanghai sono stati due fine settimana stranissimi per me. In Australia non conoscevo la pista e mi sono trovato a di-

sputare le qualifiche con solo un'ora di prove al volante. La macchina non la toccavo dal primo test di Barcellona e c'era molta pressione. Anche nel secondo fine settimana di Shanghai il venerdì non ho girato a causa delle cattive condizioni meteo, mentre in qualifica ho commesso l'errore di voler spingere troppo dopo aver conquistato la Q2. È stato un week-end negativo, dal quale ho imparato tanto. La cosa che mi ha fatto più male è non essermi potuto riscattare prontamente visto che, nella gara successiva, Wehrlein ha ripreso il suo posto».

- In Gp2 hai sfiorato il titolo da rookie contro Ga-



GETTY IMAGES



sly e sei salito sul gradino più alto del podio già al terzo fine settimana di gara. Ti aspettavi che sarresti andato così forte?

«A fine 2015 non ero messo molto bene, nonostante uscissi da un'ottima seconda posizione dell'europeo di F3. L'accordo con la Prema è arrivato all'ultimo minuto. Devo ringraziare Ricardo Gealel per il supporto economico che mi ha fornito e il mio manager Enrico Zanarini, per l'abilità che ha avuto nel farmi correre con la miglior squadra. Mi sono trovato a fianco Gasly, che era tra i favoriti nella corsa al titolo. Mi sono ambientato in fretta in un vero top-team, che sapevo sarebbe stato importante per la mia carriera. È venuta fuori una stagione indimenticabile che ha dato una nuova direzione alla mia carriera».

- Nel 2015 è nato il personaggio Bon Giovi, che ha dispensato nel corso della stagione tantissime emozioni.

Ci puoi dire cosa è scattato in te nel terzo round di Baku, quando hai siglato la pole e vinto entrambe le corse, dopo esserti trovato senza DRS e in ultima posizione nella seconda manche a causa del motore entrato in protection-mode?

«Nelle prime due corse mi era mancata un po' di fortuna, ma avevo capito di avere un buon potenziale. A Baku mi sono ritrovato su un tracciato cittadino che mi ricorda Macao e che era nuovo per tutti. È venuto così fuori un fine settimana da incorniciare, secondo me il più importante della mia carriera insieme a quello di Monza, dove non dimenticherò

SOLIDA CARRIERA IN MONOPOSTO

In monoposto Giovinazzi si è costruito una solida carriera mettendo a segno risultati di rilievo sia nel Fia F3 che in F2: in entrambi i campionati ha chiuso al 2° posto. In alto, il crash di Antonio con la Sauber al Gp di Cina 2016



COLOMBO

“**QUELLI
DI MELBOURNE
E SHANGHAI NEL
2017 SONO STATI
DUE WEEK END
STRANISSIMI**”

mai il supporto dei tifosi, davvero unici! A Baku sapevo di essere solo all'inizio. Avrei dovuto confermarci su una pista classica nel successivo round di Spielberg, dove sono andato ancora una volta molto bene. Alla testa di un pilota, le vittorie fanno sempre benissimo! Così sono arrivato in Austria in forma smagliante, anche se non ho vinto a causa di un problema alla batteria. Ma ho lasciato la pista della Stiria con la consapevolezza che sarebbe stata, con continuità, una stagione ad alto livello e con una sicurezza nei miei mezzi che nelle prime tre corse non avevo».

- Certamente, in quella stagione hai davvero lasciato il segno con sorpassi, rimonte e vittorie che sarà impossibile dimenticare. Sei riuscito ad accendere in tanta gente la passione, ma anche la fantasia. Pensi che qualche volta impressionare sia tanto importante quanto vincere?

«Sono due concetti collegati che hanno la medesima importanza. Perché una vittoria rimane nella nostra mente, come un fatto che ci ha impressionato. La vittoria del campionato è sfumata all'ultima corsa, ma la cosa non mi ha penalizzato. È vero, nel 2016 ho compiuto diverse belle rimonte, ma i sorpassi erano un po' il mio marchio di fabbrica sin dai kart e mi sono allenato tanto per imparare a farli anche in macchina, dove è molto più difficile».

- Come Leclerc, Gasly e Vandoorne sei stato un grande protagonista nella seconda categoria. Il monegasco è passato subito in F1, mentre gli altri due hanno fatto un anno di esperienza in Giappone. Tu hai dovuto attendere due anni per avere un volante nella massima serie. C'è un motivo?

«Alla fine, le carriere dei piloti non sono comparabili e le opportunità che si creano sono spesso frutto di un concatenarsi di situazioni specifiche. Ognuno cerca di dimostrare il proprio valore, ma non ci sono regole. Bisogna semplicemente, come nella vita, trovarsi al posto giusto al momento giusto. E, per me, è servito più tempo. Ma quello che è importante è esserci arrivato e nel modo giusto, al termine di

un percorso molto chiaro e formativo».

- Facendo un passo indietro, nel 2015 sei stato un grandissimo protagonista nella terza serie, dove hai chiuso al secondo posto l'europeo alle spalle di Rosenqvist e hai vinto, primo italiano, il Master di Zandvoort. Ti è

mancata solo la ciliegina di Macao, dove hai portato i colori di Autosprint in Estremo Oriente, e mancato il successo a causa di una discussa penalizzazione che ti aveva molto deluso. Sentivi tua quella vittoria?

«Certo, avevo il potenziale per vincere, ma dopo aver colto il successo nella prima gara ho subito dieci posizioni di penalizzazione, per un dubbio contatto con Daniel Juncadella, che mi hanno impedito di lottare per il successo nella manche conclusiva. Mi è rimasta una sensazione di ferita, visto che lottare per la vittoria con Rosenqvist e Leclerc



sarebbe stato esaltante. Macao è una super corsa, della quale spesso da noi si sottovaluta il valore. Macao, insieme a Zandvoort, è anche la mia pista preferita, peccato che siano due posti dove con la F.1 non si corre! Tornando alla Formula 3, la terza serie è la categoria nella quale ho imparato di più e che mi è servita per essere subito competitivo in Formula 2».

- Spesso ripeti che avrai sempre gratitudine nei confronti di Ricardo Gelael, padre di Sean che è protagonista in Formula 2 con la Prema Racing, che ha supportato la tua carriera fino alla Formula 1. Come è nata questa inusuale fratellanza con una famiglia indonesiana?

«Nel 2011 correvo con i kart con il team PCR, che usava i propri telai, mentre Sean aveva un suo team e correva con i telai Tony Kart. Io andavo molto forte in quella stagione e ciò ha spinto Sean a voler provare i PCR. Ricardo ha chiesto che ai test ci fossi anche io in pista per seguire suo figlio. Da quel momento è nata una forza amicizia, ma è partito tutto come un gioco. Ricardo mi diceva che l'anno successivo avrebbe fatto debuttare Sean e me in macchina, ma io non ho mai dato peso più di tanto alla cosa. La promessa è stata invece mantenuta e, l'anno successivo, sono andato in Indonesia dove ho vinto la Formula Abarth cinese, che si chiama Formula Pilota China. Il test dove è nata la nostra amicizia, e tutto quello che è venuto dopo, è avvenuto sulla pista di Sarno».

- Non dev'essere stato facile lasciare Martina Franca e la tua famiglia per trasferirti in Indonesia. I tuoi erano favorevoli?

«Non è stato facile anche perché con la PCR io correvo gratis e, non avendo i mezzi per correre in auto, puntavo a diventare un pilota professionista dei kart. Ma Ricardo mi dava l'unica possibilità di correre in auto e ho deciso, insieme ai miei, che ne sarebbe valsa la pena provare questa nuova strada che era certamente piena di incognite. In tutta la mia carriera, ho fatto tanti sacrifici, e questo è stato tra i primi. I Gelael mi hanno sempre trattato come un secondo figlio. All'inizio è stato davvero difficile, ma ho pensato al mio futuro. Con mamma e papà ci sentivamo ogni sera su Skype, anche se il fuso orario non aiutava e qualche volta saltava pure la linea e non ci collegavamo più!».

- Sei il primo pilota italiano in F.1 dopo otto anni. Come mai l'Italia non è riuscita e esprimere un pilota in grado di raggiungere la massima serie per così tanto tempo?

«L'Italia è sempre regina nelle corse con il marchio della Ferrari. Spesso si pensa che ciò possa bastare



COLOMBO

“ CI VUOLE SEMPRE UN PO' DI FORTUNA. MA È INDISPENSABILE CREDERCI!



GETTY IMAGES

“ ANCHE CORRERE IN KART ATTUALMENTE È DIVENTATO MOLTO COSTOSO

per rappresentare una nazione. Purtroppo, da noi ci sono pochi sponsor in grado di investire sui giovani piloti, che spesso non riescono nemmeno a fare il passo dal mini-kart ai tornei internazionali. Anche il kart è diventato molto costoso e le risorse

economiche rappresentano un vero e proprio collo di bottiglia per molti ragazzi dal buon potenziale. La mia storia può sicuramente pensare che anche un ragazzo come me, che viene da una famiglia assolutamente normale, con tanta determinazione può coronare i propri sogni. Ovviamente, ci vuole sempre un po' di fortuna. Ma è indispensabile crederci!».

L'IMPORTANZA DI RICARDO GELAEI

Ricardo Gelael, a destra, papà di Sean, è stato davvero fondamentale nel percorso di crescita di Bon Giovi e ha supportato l'inizio della sua carriera



LA PRESSE

Main sponsor:



Anna e i suoi Fornelli

dal lunedì al Venerdì
ORE 13.00 e 19.20

TN TELENORBA **TG** NORBA 24



In collaborazione con:



CAFFÈ
BORBONE



Fornitore ufficiale:





I grandi ex votano Antonio

IL RITORNO DI UN ITALIANO NEL CIRCUS DOPO TANTI ANNI DI ATTESA SARÀ LA GRANDE NOVITÀ DEL 2019. ECCO ALCUNI AUTOREVOLI PARERI

di Alessandro Bucci



Il ritorno di un pilota italiano in F.1 dopo 8 anni d'attesa caricherà Antonio Giovinazzi di tantissima pressione ma, al contempo, la grande stima e il forte calore che riceverà dal mondo del motorsport tricolore potrà caricarlo a mille per affrontare al meglio la sua prima stagione da pilota ufficiale con Alfa Romeo Sauber. Grandi nomi dell'automobilismo hanno espresso il loro pensiero su Bon Giovi inviandogli un caloroso in bocca al lupo, con la speranza che un grande talento italiano possa presto salire sul podio dopo l'ultima impresa di Jarno Trulli a Suzuka con la Toyota nel 2009.

Emanuele Pirro «Per Giovi il 2019 sarà un punto di partenza. Ha tutto per fare bene»

«Sono molto felice per la possibilità che ha avuto Antonio, per due motivi: innanzitutto, perché è un ragazzo che merita, a livello personale. In seconda istanza per l'automobilismo italiano, dal momen-



to che abbiamo sofferto una latitanza dalla F.1 per un tempo decisamente lungo. Conosco bene Giovinazzi, con me ha disputato un test per giovani piloti con Audi e di lui posso dire solo cose positive. È un ragazzo intelligente, in gamba, con i piedi per terra che si è costruito una carriera con talento, volontà, passione e determinazione. Antonio ci dimostra che le belle storie esistono, perché è un ragazzo partito da risorse economiche modeste e sappiamo bene quanto è costoso e discriminante, sotto questo punto di vista, il mondo dell'automobilismo. Giovinazzi deve essere uno stimolo per tutti quelli che pensano di potercela fare e ci provano ogni giorno. Una carriera è costruita da tanti mattoni, più o meno piccoli, nel caso di Antonio penso che la conoscenza con la famiglia Gelael e la bravura nel farsi voler bene, sapendo destreggiarsi con naturalezza confrontandosi con equilibri molto delicati, siano stati dei punti nodali. Deve pensare



HA GIÀ GUIDATO 3 MONOPOSTO DI F1

Nella sua veste di pilota del venerdì, Antonio Giovinazzi ha avuto modo di guidare tre monoposto di F1. Oltre alla Sauber, nella foto, il 24enne di Martina Franca ha pilotato anche Ferrari e Haas, oltre a essere impegnato al simulatore per la Rossa a Maranello

COLOMBO

che la F1 non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza, ponendosi obiettivi realistici salendo un gradino alla volta. Cosa che, peraltro, ha già fatto sin ora conoscendo anche momenti difficili e questo penso potrà aiutarlo molto nella sua crescita. Un compagno di squadra come Raikkonen, inoltre, è il meglio che un giovane possa avere all'inizio della propria carriera. L'Alfa Romeo Sauber è un team giovane che sta vivendo una fase di rinascita, per cui consiglio a Giovinazzi di conquistarsi l'ambiente lavorando per una crescita comune importante».



Jarno Trulli «Antonio gradualmente dovrà battere Kimi»

«Antonio ha tra le mani un'ottima occasione e penso che sarà molto positivo, per lui, avere un compagno come Raikkonen,



Vincenzo Sospiri «In F.Abarth fece subito bene sul bagnato»

«Il mio incontro con Antonio è avvenuto in maniera abbastanza naturale: stavamo disputando la F.Abarth e, uno dei miei piloti, dovette tornare in Giappone per un incontro con uno sponsor importante, non potendo disputare un mini trofeo invernale formato dalle gare suddivise in due giornate. Chiamai così Giovinazzi per sostituirlo, perché ero convinto che fosse un fenomeno vero, dotato di grande sensibilità e doti velocistiche innate. Raggiunsi un accordo con il suo papà Vito, persona straordinaria, e Antonio andò subito forte in condizioni di bagnato senza aver mai pilotato quella vettura, chiudendo 2° alle spalle di Nicolas Costa che aveva già corso e aveva più esperienza. Che fosse un fenomeno me ne ero già accorto ai tempi del kart. Come me e tanti altri piloti, è dovuto andare all'estero per potersi costruire una carriera e il suo approdo in F1 mi ha fatto molto piacere».



Giancarlo Minardi «Ha imparato molto in tutti questi anni di gavetta»

«È stata una grande emozione quando Sauber ha annunciato Giovinazzi come titolare per il 2019. Penso che la Ferrari abbia giostrato molto bene i suoi giovani piloti emergenti: questo mi fa piacere. Antonio si è sempre dimostrato molto competitivo nelle formule minori e, a Sochi, al venerdì ha firmato il 10° tempo nelle FP1. Ha imparato tanto sia in casa Ferrari che nelle prove del venerdì in questi anni di gavetta: ho buone sensazioni».

Giampaolo Dallara «Fiorio mi avvertì: Giovinazzi è un grande talento»

«Qualche anno fa, Cesare Fiorio, mi informò che Giovinazzi avrebbe fatto strada, dicendomi che era un talento ed un ragazzo serio. Cesare ha sempre avuto più esperienza di me su questo fronte e difficilmente si è sbagliato nel corso della sua carriera e i fatti, gli hanno dato ragione anche in questo caso. I test che ha disputato Antonio sono stati positivi e, essendo il team Sauber in rilancio, unitamente al benchmark che il nostro avrà in Raikkonen, potranno consentire a Giovinazzi di dimostrare il suo valore. Non dimentichiamo, inoltre, che Vasseur è un professionista vincente e anche questo contribuirà alle buone possibilità di Antonio. Mi auguro che Giovinazzi





← sia il primo di una scia robusta di piloti italiani: ce n'è davvero bisogno».



Piero Martini «Mi aspetto grandi cose da Giovinazzi e dal team Alfa-Sauber»

«Antonio disporrà di una buona macchina e di un compagno di squadra ideale. Raikkonen sarà un buon maestro. Non vorrei essere troppo ottimista, ma credo che l'Alfa Romeo Sauber possa essere a tutti gli effetti un outsider, realizzando già dal 2019 degli exploit significativi».



Andrea Montermini «Da subito un talento cristallino»

«Era ora che un talento cristallino come quello di Antonio venisse valorizzato. La scuola dei piloti italiana è meglio di quel che si pensa e, sfortunatamente, le aziende italiane non investono più molto nel motorsport. A pagarne le conseguenze è principalmente la nostra

scuola di piloti e quindi è davvero un gran bene che un talento come Giovinazzi sia riuscito ad approdare in F.1. Ho seguito Antonio al suo debutto in Gp2 col team Prema, con il suo compagno di squadra che era Pierre Gasly, già al secondo anno. I due hanno lottato sino alla fine e Giovinazzi ha dimostrato di sapersi adattare bene a piste che conosceva poco, essendo molto veloce. Credo che Antonio sia un talento paragonabile a quello di Leclerc, che ha avuto anche la fortuna di sedere sulla Sauber di quest'anno e non quella dell'anno passato».



Gabriele Tredozi «Mi ha colpito sin dal debutto al volante di una monoposto»

«Sono molto affezionato ad Antonio, perché in qualità di ingegnere di macchina ho fatto con lui la sua prima esperienza in vettura. Mi ha colpito sin da subito e non ho mai dubitato che sarebbe finito in F.1. È un ragazzo a cui voglio molto bene e che stimo. Ci siamo conosciuti quasi per caso, erano i tempi della F.Abarth ed ero vicino a Dallara in quel periodo, a Varano. Con Sospiri ho visto Giovinazzi passare dai kart alle monoposte. Vincenzo mi chiamò per seguirlo e accettai, dal momento che me ne aveva parlato molto bene. Da allora l'ho sempre seguito perché mi fece davvero l'impressione giusta. Antonio è un ragazzo che ha sempre avuto una grande tranquillità, sin dal passaggio alle monoposte dai kart. Mi colpì per la sicurezza che dimostrò in quel frangente, terminando le gare sul podio con prestazioni rimarchevoli. È un ragazzo veloce che non ha paura di niente per cui penso che in Sauber possa fare bene. L'esperienza che ha maturato sin ora in F.1, pilotando ben tre macchine dotate di motore Ferrari (la Rossa, Haas e Sauber) sarà un tesoro prezioso del quale potrà tenere conto. Se è arrivato in F.1, il merito è tutto suo».



Enzo Coloni «Non ha assolutamente nulla da invidiare a Charles Leclerc»

«È bellissimo che un italiano torni in F.1 in seno ad un buon team come la Sauber. Sarà un buon viatico per Antonio e credo stimolerà i piloti italiani che, purtroppo, sono spariti tutti. Giovinazzi merita la F.1 e penso che non abbia nulla da invidiare a Leclerc. Sono felice che Raikkonen sarà il compagno di squadra di Antonio perché è uno che parla poco, ma va forte. L'arrivo di Giovinazzi in F.1 mi auguro possa servire a rilanciare gli italiani nella massima serie».



Vitantonio Liuzzi «Si è costruito una carriera lontano dall'Italia»

«Antonio in Gp2 ha dimostrato di avere ottime doti velocistiche e maturità per gestire la gara. Dal momento che è sempre mancato sostegno dal nostro Paese anche Antonio, come molti di noi, è stato costretto a costruirsi una carriera altrove e va sottolineato che lui è andato in Asia quando ancora era un mondo 'sconosciuto'. Giovinazzi dovrà evitare parentesi come quella di inizio stagione nel 2017, perché quando ci sono alte aspettative su di te e poi magari fai un errore (come accaduto in Cina), la tua aura inizia a indebolirsi purtroppo e questo può finire col destabilizzarti. Tutto dipenderà dalla competitività della Sauber comunque e, a riguardo, ho delle ottime sensazioni. Infine ci terrei a sottolineare l'importanza che ha avuto Sergio Marchionne nella realizzazione di questa bella storia».



Giorgio Pantano «Spero che Antonio possa fare da stimolo per altri giovani italiani»

«Mi auguro che Antonio possa fungere da stimolo ed esempio per tutti i ragazzini giovani che si cimentano nell'automobilismo. Lavoro molto con i giovanissimi che partono dai kart e so quanto è e sarà importante per loro poter avere come riferimento un pilota italiano in F.1. Giovinazzi è un pilota forte e se saprà imparare molto da Raikkonen potrà mirare a superarlo nelle prestazioni. Iceman è ancora oggi uno dei piloti più forti nel Circus e quindi Antonio deve pensare di poterlo battere facendo un passo alla volta».



Gianni Morbidelli «Siamo di due generazioni diverse, ma lo stimo tantissimo».

«Sono entusiasta e felice per l'opportunità che hanno riservato ad Antonio, penso la meritasse di diritto. Giovinazzi è stato molto bravo a sfruttare le sue fortune e spero che la Sauber potrà continuare la sua crescita, in modo che Antonio possa marcare punti costantemente. Ai miei tempi era molto difficile conquistare punti mentre oggi no e questo non lo dico per sminuire l'epoca attuale, anzi. Sono convinto che sia giusto premiare maggiormente i piloti che lottano in un campionato. L'epoca nella quale ho corso io è lontana anni luce da quella odierna per cui difficilmente posso dargli consigli. Nella F.1 del giorno d'oggi è possibile salire su una macchina competitiva sin da giovanissimi e rimediare due decimi di distacco da un top driver, cosa che nella F.1 di fine Anni '80-inizio Anni '90 era impensabile. Dico questo per sottolineare le differenti caratteristiche delle due epoche e quindi Antonio avrà sfide differenti dalle mie da affrontare». ●

NOVITÀ!

Mobile 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**



SUTTON-IMAGES.COM

Russell alla Williams

IL PROTETTO DI MERCEDES TROVA UN SEDILE PER IL 2019. NEL FRATTEMPO TORO ROSSO POTREBBE AFFIANCARE ALEXANDER ALBON AL RIENTRANTE DANIIL KVYAT. ECCO PERCHÉ

George Russell alla Williams è una buona notizia per tutto il movimento del motorsport. C'era il serio rischio che il campione della F.2 non riuscisse a trovare una sistemazione in F.1 e questa eventualità sarebbe stata sportivamente drammatica, un segnale negativo pesante lanciato a chi investe cifre pesanti per partecipare alla serie cadetta. Liberty Media fin dal suo avvento ha sempre sostenuto attraverso le parole di Ross Brawn che la F.1 doveva accogliere il campione della F.2 e così sarà. D'accordo, manca ancora il round di Abu Dhabi per definire la classifica finale della categoria, ma certamente Russell ha notevoli chance per succedere nell'albo d'oro a Leclerc. Il 20enne di Norfolk sostenuto dalla Mercedes che ha avuto un ruolo decisivo nel suo ingresso in Williams, non sarà il solo pilota proveniente dalla F.2 ad accedere direttamente al Mondiale F.1. Con lui, Lando Norris, attualmente 3° nel campionato e che è già stato annunciato dalla McLaren di Zak Brown, guarda caso manager del già campione F.3 europea.

Ma non è finita qui. Si fanno sempre più coinvolgenti le voci che vorrebbero Alexander Albon come compagno di squadra di Daniil Kvyat alla Toro Rosso. La posizione di Pascal Wehrlein, ex F.1 che si è liberato dal contratto che lo legava alla Mercedes proprio per cercare alternative per rientrare nel Mondiale, non sembra essere così solida come si pensava.

E in questi ultimi giorni si è fatta calda la pista di Albon. Questo ragazzino dagli occhi a mandorla, di madre thailandese, è cresciuto a Londra e da anni è presente nel motorsport. È anche stato un Junior Lotus quando correva in F.Renault 2.0 e F.3 europea, senza convincere troppo, tanto che è stato scaricato da quel programma. Albon non si è arreso ed ha trovato il modo di correre in Gp3 con Art nel 2016 risultando vice campione, poi in F.2 sempre con Art, soltanto decimo lo scorso anno. La svolta, con DAMS questa stagione: belle gare, secondo posto in campionato e ben 4 vittorie. Helmut Marko ha cominciato ad interessarsi a questo 22enne e

chissà che non sia lui a scalzare Brendon Hartley. C'è da dire comunque che il neozelandese è ancora saldo al suo sedile in Toro Rosso e sta combattendo per mantenerlo anche nel 2019 nonostante sia consapevole che non sarà facile. Tornando a Russell, l'accordo con la Williams è esteso su più stagioni e permette al team inglese di avere un considerevole sconto sulla fornitura delle power unit Mercedes, ma anche di proseguire il proprio intento di svezzare i giovani piloti al debutto in F.1, trend mantenuto negli ultimi anni con Nakajima, Hulkenberg, Maldonado, Bottas, Stroll e Sirotkin. Proprio per quanto riguarda quest'ultimo, ancora non vi è la conferma per il prossimo anno.

Molto dipenderà dall'oligarca russo Boris Rotenberg che ne sta finanziando la carriera con il progetto SMP Racing. Difficile che la Williams possa accogliere un altro pilota Mercedes (Esteban Ocon, che era il candidato numero uno) dopo lo sforzo economico che il costruttore tedesco ha appena fatto per Russell. Di certo, però, sorprende che Ocon sia stato sacrificato da Toto Wolff, ma forse, considerando le non positive ultime stagioni della squadra diretta da Claire Williams, si è preferito non rischiare inserendo il francese in un contesto non propriamente competitivo che ne avrebbe danneggiato l'immagine acquisita nelle ultime due stagioni con Force India, contesto perfetto invece per un rookie che deve soltanto maturare esperienza. Tornando a Russell, il suo ingresso nel mondo delle monoposto risale al 2014 dopo una brillante carriera in karting.

George ha corso in F.Renault col team Koiranen piazzandosi quarto nella serie italiana ALPS e contemporaneamente vincendo il campionato britannico BRDC F4. Nel 2015 è entrato nel FIA F3 con Carlin chiudendo 6° con una vittoria all'attivo mentre l'anno seguente è passato nelle file del team Hitech terminando 3°, con due successi, alle spalle di Stroll e Gunther. Entrato nel programma Junior Mercedes, Russell nel 2017 ha corso in Gp3 con il team ART conquistando meritatamente il campionato da rookie (4 vittorie) e avendo la possibilità di testare la W08 nei test di Budapest F.1 per due giornate. La Mercedes gli ha poi permesso di guidare la Force India nelle FP1 dei Gp di Brasile e Abu Dhabi. Quest'anno in F.2, nuovamente vestendo i panni del rookie, è in testa alla classifica generale con ottime possibilità di divenire il campione della serie forte di ben sei primi posti. Nuovamente a Budapest ha provato per due giorni la Mercedes mentre nei test post gara di Montmelò ha guidato la Force India per una giornata.

Massimo Costa



I sistemi wireless non si fermano qui

Dalla sicurezza all'infotainment hanno conquistato un ruolo chiave nell'automotive: l'Unicusano Lab analizza i loro possibili sviluppi

Negli ultimi anni l'industria automobilistica ha subito una profonda trasformazione, dovuta principalmente all'introduzione delle moderne tecnologie elettroniche all'interno dell'abitacolo e nell'ambiente circostante. Soltanto per citare un esempio, le auto intelligenti a guida autonoma, che fino a qualche anno fa sembravano relegate alla fantascienza, sono ormai una tecnologia in fase di sviluppo. Alla base di tali cambiamenti vi sono sicuramente anche le tecnologie wireless, o comunicazioni senza fili, che hanno permesso di migliorare la sicurezza, l'efficienza e l'esperienza di guida.

Uno dei primi settori dell'automotive in cui i sistemi wireless hanno trovato applicazione sono i sistemi di informazione e intrattenimento. Nelle auto moderne è infatti possibile connettere il nostro smartphone al sistema multimediale dell'auto attraverso tecnologie come il Wi-Fi o il bluetooth. In questo modo, il sistema multimediale potrà essere gesti-

to tramite comandi vocali migliorando quindi comfort e sicurezza.

I sistemi wireless sono inoltre alla base dei sistemi di navigazione che permettono di localizzare con precisione l'autoveicolo. Le moderne applicazioni di navigazione possono essere integrate nel sistema multimediale, permettendo così all'utente di navigare semplicemente utilizzando i sistemi Gps/Glonass.

Un concetto che nei prossimi anni si svilupperà ulteriormente è invece quello di "auto connessa", ossia di un'autovettura che sarà in grado di comunicare con ogni oggetto fisico dell'ambiente circostante e con l'infrastruttura di rete. In particolare, le comunicazioni tra veicoli (V2V) permetteranno di migliorare i sistemi anticollisione. Le comunicazioni con i pedoni (V2P) permetteranno di rilevare la presenza di persone nell'ambiente circostante anche in assenza di visione da parte del guidatore, avvertendo lo stesso del possibile pericolo. Le comunicazioni con

l'infrastruttura (V2I) permetteranno invece di sfruttare tutta una serie di applicazioni per la sicurezza, per l'introduzione di insegne digitali o per la riduzione della congestione del traffico.

Infine, un altro ambito di applicazione in fase di forte sviluppo è la ricarica wireless di auto elettriche. Sono infatti già stati sviluppati dei sistemi efficienti e veloci per permettere agli utenti di ricaricare i loro veicoli a stazioni di ricarica wireless che possano essere rese disponibili in parcheggi custoditi o direttamente nei pressi della propria abitazione.

Sebbene i sistemi wireless abbiano già un ruolo fondamentale nel mondo automobilistico, le loro possibilità sono quasi illimitate e la loro ulteriore integrazione con le automobili permetterà di offrire in futuro un'esperienza di guida molto più sicura e confortevole.



di Massimo Costa

Le chiamano porte girevoli e sono quelle in cui a Montecarlo sono entrati Daniel Ricciardo e Max Verstappen, compagni di squadra in Red Bull. L'olandese ne è uscito azzeccando la giusta via, l'australiano è finito contro una delle vetrate delle sliding doors e non si è più ripreso. E già, perché Ricciardo dopo quella pole e vittoria nel Principato di Monaco, non sorride più, non ne ha azzeccata una, mentre a Verstappen quel botto nel terzo turno libero del sabato mattina contro il rail in uscita dalla Variante della Piscina ha fatto proprio bene perché da quel giorno devastante per lui, ha imparato la lezione. E il confronto tra i due piloti Red Bull è risultato a senso unico a vantaggio del giovane Max. Ricciardo non è più riuscito a mettersi dietro Verstappen in qualifica e tanto meno in gara. Impressionante. Al termine del GP monegasco, sesta tappa stagionale, il riccioluto era terzo in classifica con ancora speranze iridate avendo 72 punti contro i 110 di Lewis Hamilton mentre il biondino arancione contava 35 punti, la metà del compagno di squadra. Dopo undici corse, Verstappen vanta 173 punti ed è quinto in campionato, Ricciardo è fermo a 146, sesto. Questo significa che nel cammino che

va da Montreal a Suzuka, Max ha realizzato 138 punti, Daniel 74. Vuol dire anche che Verstappen ha ottenuto sei podi compresa la vittoria in Austria, Ricciardo non ha fatto meglio di quattro quarti posti come miglior bottino. Un crollo totale, insomma, che lo ha por-

NON SARÀ FACILE
L'ANNO PROSSIMO
MA PER IL 2020
LE COSE
MIGLIORERANNO
MOLTISSIMO

DANIEL RICCIARDO



Ricciardo attraversa il de

È UN MOMENTO DELICATO PER L'AUSTRALIANO. DA QUANDO HA DETTO DI LASCIARE IL TEAM IL COMPAGNO LO BATTE IN PISTA...



tato a prendere una decisione difficile e per molti versi complicata da capire: abbandonare la Red Bull per la Renault, squadra che fatica a tenere il quarto posto nella classifica costruttori e lontanissima dalle prestazioni del suo attuale team nonostante il medesimo propulsore. Il suo connazio-

nale e mentore Mark Webber teme che Ricciardo rimanga impantanato in questa sua scelta anche se è ottimista: «A volte occorre fare un passo indietro per poi compierne due in avanti», ha detto. È quello che si augura Ricciardo, consapevole che vi sarà molto da lavorare: «Penso che difficilmente nel 2019 potremo puntare al podio, ma nel 2020 ci saremo», spiega neanche troppo convinto a dire la verità. Ricciardo crede nel progetto: «La Renault ha sempre vinto, è un grande costruttore».

Tutto vero, ma se guardiamo al momento attuale, probabilmente il team francese non è mai stato così in crisi nella sua storia agonistica. Ma quello che più dispiace è vedere Ricciardo non esprimersi con la Red Bull ai livelli che sappiamo può

LASCIARE LA RED BULL NON CAUSA MAI UN BEL FINALE

Ricciardo, sotto, attraversa la Monument Valley in un evento Red Bull dello scorso agosto. Immagine che abbiamo scelto per rappresentare la traversata del deserto di cui è protagonista in questo finale di rapporto con la Red Bull, che vede tutto favorevole al compagno di squadra Verstappen

deserto

HO SCELTO
RENAULT PERCHÉ
A VOLTE PER FARE
UN PASSO AVANTI
BISOGNA
ARRETRARE

DANIEL RICCIARDO

”

raggiungere. Sembra incredibile, ma quella pole e quella vittoria a Monaco sono ormai uno sbiadito ricordo e Daniel appare un pilota in difficoltà, soprattutto in qualifica. Al di là delle penalità ricevute per la sostituzione della power unit verificatesi a Hockenheim, Monza e Sochi che lo hanno costretto a partire in ultima o penultima fila, la sua miglior prestazione in Q3 è una quinta posizione a Le Castellet. Per due volte non è entrato in Q3: a Budapest si è ritrovato dodicesimo per una errata scelta strategica, con la pioggia che lo ha privato della possibilità di percorrere un buon giro a differenza dei suoi avversari o semplicemente di Verstappen (poi settimo in Q3); a Suzuka ha concluso quindicesimo per una mancanza di potenza della power unit Renault. In mezzo, il sesto posto di Montreal (problemi tecnici nelle prove libere del venerdì), la settima piazza a Spielberg, la sesta a Silverstone (DRS che non funzionava), l'ottava piazz-

zola riempita sulla griglia di partenza di Spa, la sesta a Singapore. Ricciardo quando rivede i numeri delle qualifiche rabbrivisce e prova a dare una giustificazione: *«Tra me e Verstappen ci sono differenze di assetto della vettura le quali hanno finito per penalizzarmi, scelte non sempre risultate positive. Non è questione che lui ha più palle di me per affrontare certe curve veloci per esempio, ma la verità è che il bilanciamento migliore della sua monoposto gli permette di fare cose che a me non riescono».*

Errori nel definire il set-up sicuramente sorprendenti, soluzioni che finiscono per avvantaggiare sempre Verstappen. Sbaglia Ricciardo a dare indicazioni (da un giorno all'altro?) oppure c'è qualcosa nella gestione della squadra che finisce sempre per penalizzare le prestazioni dell'australiano? Comportamenti, sensazioni negative... Sono queste che magari lo hanno convinto a cambiare aria e fir-

mare per Renault, al di là del non sempre facile rapporto di lavoro con il compagno di squadra? Un Ricciardo che non si sente tutelato, insomma. In gara, dopo Monaco si è piazzato quarto a Montreal, Le Castellet (con l'ala anteriore danneggiata), Budapest dopo gran rimonta da 16esimo, e Suzuka da 15esimo al via. È poi arrivato quinto a Silverstone (*«non avevo potenza per far meglio»*), sesto a Singapore e Sochi mentre a Spielberg si è ritirato per problemi allo scarico, a Hockenheim il motore lo ha tradito, a Spa è rimasto coinvolto nell'incidente alla prima curva dopo la partenza, a Monza la frizione lo ha abbandonato. Insomma, poi si può anche capire perché Ricciardo ora sia piuttosto cupo. C'era un film, famoso, anno 1969, che titolava "Non si uccidono così anche i cavalli?". Ecco, non vorremmo che al cavallino di razza Ricciardo che tanto ci ha fatto saltare sulla sedia per le sue magie, avesse tolto il sorriso... ●



Mercedes

la genesi di una vittoria (non scontata)

ECCO TUTTI I PASSI AVANTI COMPIUTI DALLA MERCEDES IN QUESTA ANNATA COMUNQUE DIFFICILE E DELICATA, MA RICCA DI CRESCENTI GRATIFICAZIONI

di **Paolo Filisetti**

In Formula Uno, si sa, i miracoli non esistono. Ogni miglioramento è frutto di un lungo lavoro, a monte, e talvolta, di fronte alle carenze di una monoposto, non è possibile trovare rimedi definitivi ma solo palliativi, per ridurle senza di fatto eliminarle del tutto. Quando una vettura mostra limiti legati al suo equilibrio, si può macroscopicamente affrontare il problema in due modi, uno per mezzo dell'aerodinamica, cercando ad esempio di aumentare il carico o migliorarne la sua distribuzione, spostando così il centro di pressione ove più necessario. Oppure, si può agire a livello meccanico, vale a dire toccando le sospensioni, ma nella maggior parte dei casi, gli interventi di questo tipo, si evitano o sono ridotti a piccoli aggiustamenti. Questo perché intervenire su di esse in modo profondo, implica di fatto analizzare nei dettagli il progetto originario, cercando di effettuare modifiche che non lo sconvolgano del tutto, evitando così di trovarsi di fronte alla forte probabilità di peggiorare il comportamento della vettura.

Per questo, quando è stato chiaro che il fattore che più aveva pesato nella soluzione dei problemi della Mercedes W09, era legato alla modifica dei cinematismi interni della sua sospensione posteriore ha lasciato interdetto/ammirato più di un tecnico nel paddock, immaginando la complessità e rilevanza dell'operazione compiuta dal team di Brackley, nel pieno svolgimento del campionato. Il disorientamento, peraltro, è stato ancora maggiore di fronte a quella che è parsa, un'inspiegabile resa incondizionata della Ferrari, consumata nelle ultime quattro gare. In poche parole, è sembrato avvolto dal mistero come da un lato Mercedes abbia reagito dopo il Gp del Belgio, e per contro come la Ferrari abbia, usando un eufemismo, perso fiducia dei propri mezzi, dando spazio a strategie, decisioni, rivelatisi autolesionistiche; scelte solitamente adottate come "mossa della disperazione/azzardo", da chi non dispone di un mezzo competitivo.

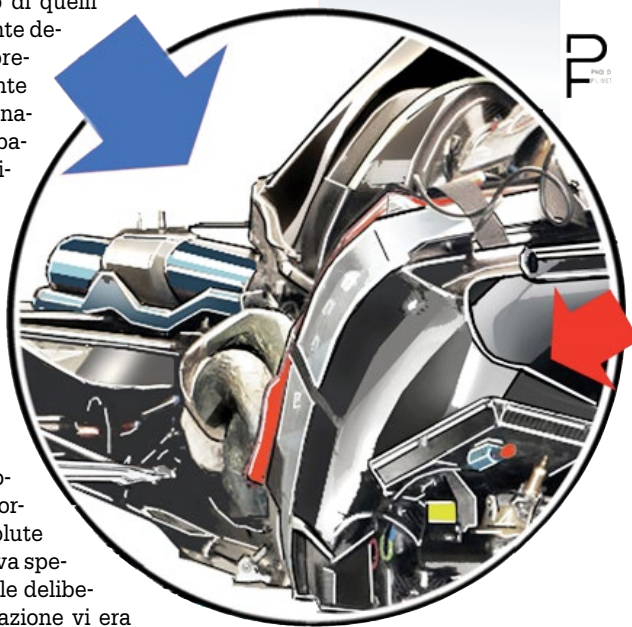
Ecco, la combinazione di questi fattori, con il miglioramento della W09, ha portato alla situazione attuale, potremmo dire in modo inaspettato in una certa misura dagli stessi uomini della Mercedes.

Contrariamente alle apparenze, infatti la SF71H, è tuttora una monoposto estremamente veloce ed efficace e la gara di Suzuka, nonostante tutto lo ha confermato. Ora per capirlo ancora più profondamente, è utile analizzare il percorso seguito dalla Mercedes nel risolvere i problemi della W09 e percepire la costante attenzione alle soluzioni adottate dalla Ferrari a livello aerodinamico, ma soprattutto, sino a Monza, alla sua Power unit. In Mercedes, si sono accorti molto presto dei problemi cronici della W09. La difficile gestione dei pneumatici, l'eccessivo surriscaldamento di quelli posteriori e conseguente degrado prestazionale, preceduto da un evidente blistering, erano i segnali forti che il concetto base della monoposto, rimasto fedele al passo lungo, generava uno squilibrio che nella prima fase della stagione, a Brackley, decisero di risolvere modificando radicalmente la veste aerodinamica, con l'introduzione del pacchetto "Austria". Quelle modifiche erano state fortemente auspiccate/volute da Toto Wolff, che aveva sperato, peraltro, di poterle deliberare prima. La dimostrazione vi era stata in Canada; alla sconfitta subita nei confronti della Ferrari, con Bottas secondo ed Hamilton quinto, il manager austriaco si dichiarò profondamente insoddisfatto, esortando la squadra ad una pronta reazione.

Il pacchetto introdotto a Spielberg, sicuramente produsse un migliore equilibrio della W09, ma non sufficiente ad evitare, una settimana dopo, l'umiliazione della sconfitta a Silverstone, "a casa loro", come ripetuto da Vettel, giubilante nel suo team

POWER UNIT EVOLUTA A SPA

LA TERZA SPECIFICA DELLA POWER UNIT DEBUTTA A SPA, CONTEMPORANEAMENTE A QUELLA DELLA FERRARI. ANCHE QUESTA EVOLUZIONE PARE ESSERE DEFICITARIA RISPETTO AL PROPULSORE ITALIANO. NEL DISEGNO (FRECCIA ROSSA) SI NOTA L'IMBOCCATURA CON PROFILO SINUOSO INFERIORE DEL CANALE INTERNO ALLA PRESA D'ARIA, MODIFICATO IN AUSTRIA.



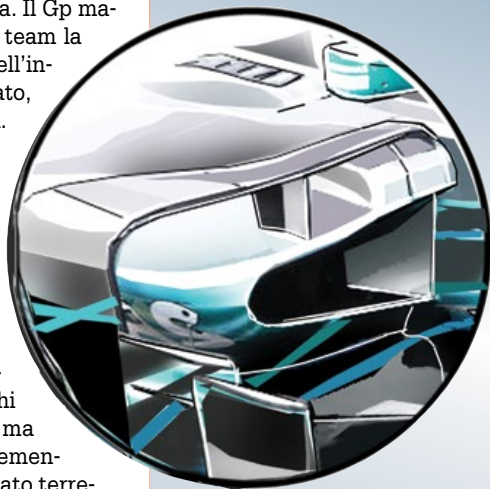
P

a radio dopo il traguardo. Queo sta sconfitta giustificò ancora di più la pianificazione dell'intervento alla sospensione posteriore che in base a nostre informazioni era stato deciso nei giorni del Gp di Francia. Sappiamo, che una versione non definitiva delle nuove cinematiche interne debuttò ad Hockenheim, ma la sua configurazione completa fu montata su entrambe le vetture in Ungheria. Il Gp magiaro, era stato infatti considerato dal team la gara target, per verificare la validità dell'intervento, a causa del layout del tracciato, e delle elevate temperature ambientali. Il risultato ottenuto, non solo a livello sportivo, ma soprattutto di gestione degli pneumatici in gara, dimostrò che il problema del surriscaldamento di quelli posteriori poteva essere considerato risolto. Ciononostante, ulteriori interventi erano previsti dopo la pausa estiva a livello di cetelli dei freni, e prima ancora, dei cerchioni posteriori. A Spa, infatti debuttano i nuovi cerchi forgiati della Oz, dotati di vorticatori, ma nel fine settimana belga, è un altro l'elemento che deve dimostrare di aver recuperato terreno rispetto alla Ferrari, la power unit. In Mercedes, infatti ritenevano che la Phase 2.1, introdotta in Canada, si fosse dimostrata inferiore alla 062 Evo di Maranello. La Phase 2.2, però, in pista parve non avere le stesse prestazioni della terza specifica del propulsore italiano, gelando le aspettative di Wolff & Co. Ciò porta ad un'immediata reazione nei giorni che precedono il Gp d'Italia. Da una lato, Wolff invia il lunedì una mail a tutti i dipendenti di Brackley e Brixworth, esortandoli alla coesione, al massimo sforzo per vincere il titolo. In parallelo da Brackley chiedono alla Fia, di controllare approfonditamente, e ulteriormente, le batterie della Ferrari, ribadendolo anche dopo le qualifiche di Monza. Questo fatto dimostra che nonostante la Mercedes, avesse avuto conferma della soluzione dei problemi della W09, ritenesse che il margine prestazionale della SF71H, non si fosse ridotto.

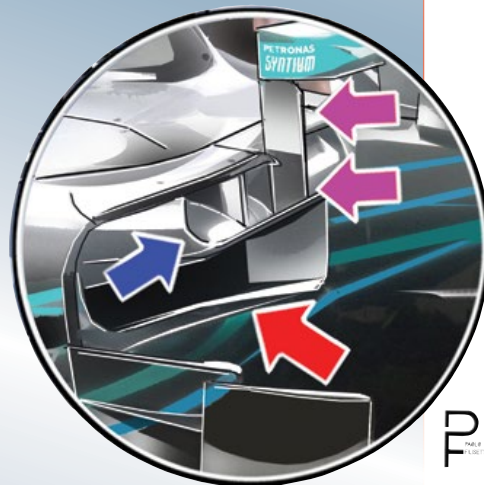
A Singapore gli uomini di Wolff, erano pronti ad una "damage reduction", (gestione de i danni) un approccio che permettesse di non perdere troppi punti. La storia di quella gara, e di quelle che sono seguite, invece, è stata ben diversa, ma nel loro svolgimento, la responsabilità della Mercedes, è stata, contrariamente alle apparenze, minima. La Ferrari ha fatto tutto da sola. Ora ad Austin saranno introdotti nuovi sviluppi aerodinamici, già programmati da tempo, ed è auspicabile funzionino meglio di quelli introdotti e poi rimossi a Suzuka. A Maranello, per tutta la stagione, in ogni reparto hanno lavorato con precisione assoluta, a ritmo elevatissimo. La SF71H deve tornare a vincere, per chiudere con dignità una stagione in cui, a lungo, è stata il riferimento tecnico, l'onore delle armi le spetta. ●

LA PIÙ GRANDE EVO AERODINAMICA W09 IN AUSTRIA

IN AUSTRIA HA DEBUTTATO IL PACCHETTO AERODINAMICO PIÙ AMPIO DI TUTTA LA STAGIONE, SULLA W09. CON ESSO LA MERCEDES, RICERCAVA EQUILIBRIO ED EFFICIENZA CHE ERANO PARSÌ CARENTI NELLE GARE PRECEDENTI. IN PARTE L'OBIETTIVO È RAGGIUNTO, MA NON È SUFFICIENTE PER EVITARE LA SCONFITTA DI SILVERSTONE.



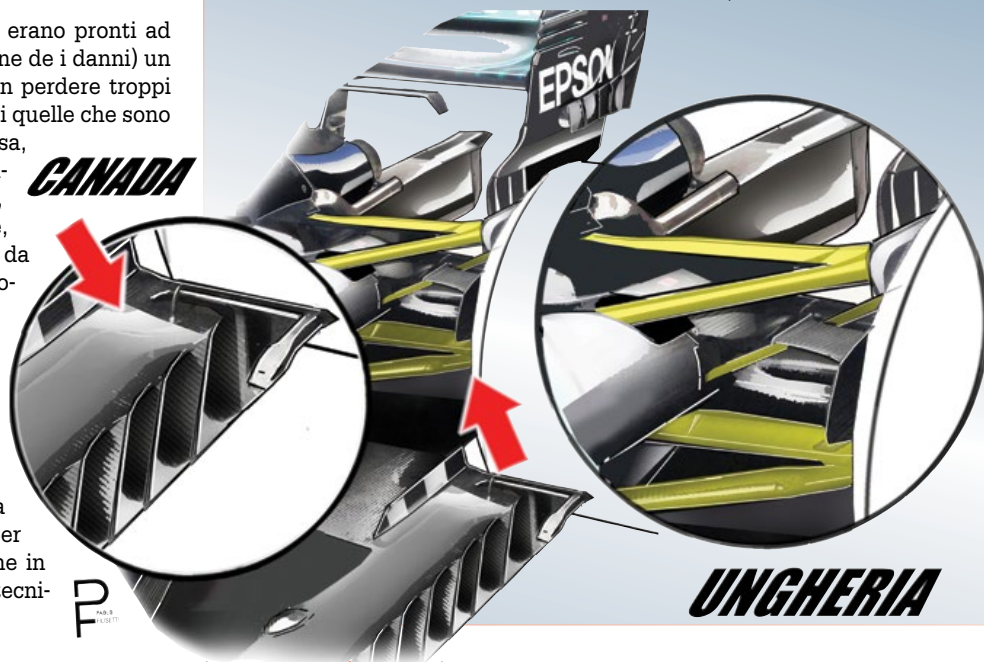
PAUL RICARD



RED BULL RING

IN UNGHERIA DEBUTTA LA NUOVA SOSPENSIONE

IN UNGHERIA DEBUTTA LA SOSPENSIONE MODIFICATA NELLE CINEMATICHE INTERNE. CIÒ CONSENTE ALLA W09 UNA MIGLIORE GESTIONE DEI PNEUMATICI POSTERIORI. EVIDENZIATI IN GIALLO GLI ELEMENTI VISIBILI DELLA SOSPENSIONE. LA GEOMETRIA, È RIMASTA MACROSCOPICAMENTE INALTERATA, MA GLI ANGOLI CON CUI I CINEMATISMI INTERNI LAVORANO, E QUELLO DEL TIRANTE PULL ROD SONO VARIATI MICROMETRICAMENTE MA CON EFFETTI SOSTANZIALI A LIVELLO DI TENUTA LATERALE. IL FONDO MODIFICATO IN CANADA, RIMASTO INALTERATO ANCHE NEL PACCHETTO AUSTRIACO, MIGLIORAVA L'EFFICIENZA DEL DIFFUSORE, E CON LO SLOT ORIZZONTALE RIDUCEVA GLIE EFFETTI DEL TYRE SQUIRT (TURBOLENZA GENERATA DALLA DEFORMAZIONE DEL FIANCO).





Contro i falzi d'autore dei Gp, que viva **Ma**

IL CIRCUS ORMAI È TERRENO DI SCORRIBANDE PER I FALSI CON LA ZETA. TALMENTE VOLGARI DA NON LIMITARSI A TACERE LA VERITÀ, MA DA ESTERNARE GIULIVI IL SUO ESATTO CONTRARIO, PER FAR BELLA FIGURA. E ALLORA, COME ANTIDOTO, BECCATEVI UNA ROBUSTA DOSE DI KEVIN

È un periodo tutto felpatino e unto, in F.1. E dura da troppo, anzi, da secoli, perché i tempi delle corse in cui tiravi e prendevi botte vere in pista e fuori son finiti da quel dì.

Questi dopo aver bonificato e ammosciato curve e terrapieni, hanno tolto sale grosso pure dal cervello dei cristiani.

Tutti buoni e schisci, pilotini e maggiori enti: politically correct, demoprostanti di santaromana ecclesia e pronti a dire con doppiezza tutto il contrario di ciò che si pensa e si sente, perché è opportuno far così, tanto chi sempre striscia, mai inciampa. E via, avanti in tal guisa, più finti e inutili dei Lines Liberty di Platinette.

Ed ecco che Lewis Hamilton, dopo aver battuto in pista e aver fatto sclerare agonisticamente tirandolo scemo Vettel, se ne esce, attraverso una Instagram story, con un meraviglioso e esilarante *«Credo che i media debbano mostrare un po' più di rispetto per Sebastian. Non potete immaginare quanto sia difficile fare ciò che facciamo al nostro livello, vale per qualsiasi atleta di vertice. Sì, è possibile che gli esseri umani commettano degli errori, ma è il modo in cui li affrontiamo che conta»*. Ma va' a scopare il mare, va'.

Gli fa eco Toto Wolff, il quale butta là, più infingardo di Gano di Maganza, uno spassosissimo: *«Stiamo ancora vedendo un motore Ferrari molto potente, è chiaramente ancora il punto di riferimento. Ma nelle ultime gare non è stato un elemento che ha fatto la differenza come nella prima parte di stagione, e onestamente non so perché. Posso dire che non con il nostro motore Spec 3 abbiamo fatto dei passi avanti che hanno aggiunto qualcosina alla performance generale»*. Massi, stocavolo. Dai, sveglia. Mica fare sempre i verginelli e prendere tutti per il culo, neh. E ditela, la verità, una volta nella vita. Per esempio, Wolff & Hamilton potrebbero buttare là un semplice e libberatorio *«Ahò, raga', da un mesetto godemo come i ricci. Che coppia*

sémo!». Aggiungendo un sollazante e celentariano: *«E ce dispiace pe' gli altri»*, che starebbe per un tombale *«Alla fin fine, cavoli loro: rosikassero»*.

Dio, invece, che palle. La carezzina ai rivali. Il frou frou dialettico che fa così chic. Ma non lo fanno solo loro due, quasi tutti, eh. Una volta per disintossicarsi dal linguaggio immaginifico, circonvoluto e astruso della politica, dagli equilibri avanzati, dalle convergenze parallele e della non sfiducia dell'appoggio esterno, ci si rifugiava nello Sport e non raramente proprio nelle arcigne corse. Perché era un posticino nel quale si diceva pane al pane e vino al vino. *«Pura real life»*, per dirla alla Niki Lauda. Difatti, se stavi sui coglioni a Senna, stai sicuro che te lo diceva e dimostrava. Piquet non ne parliamo, godeva a beffeggiare la vittima di turno con allusioni relative perfino alle presunte porno-

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

notti di sua zia, mentre Mansell per una manovrina un minimo eccessiva ti cercava immentemente per attaccarti al muro del box, come un ex voto della Vergine del Carmine. Pure Schumi, peraltro fuori dalla macchina un gran signore, a Spa 98 perse la trebisonda e non fosse stato per Stefano Domenicali avrebbe affrontato David Coulthard col fiero cipiglio d'un camionista sulla Romea con una chiave del dodici. Adesso, invece, se vuoi veder randelli e scapaccioni, vocione, cappellacci, birbanti e sfanculate maschie, segui la politica. Volano più sganassoni a Montecitorio per un emendamento passato a sorpresa con due franchi tiratori, che a Santa Devota dopo di una collisione multipla.

La F.1 è diventata paradiso delle larghe intese, del dico e non dico, del sorriso & lecco, mentre ormai i curvoni a vita persa li prendi da Bruno Vespa, mostrandoti pro o



DI QUELLO CHE DICONO I MIEI COLLEGGI NON ME NE FREGA NIENTE. MICA CORRO PER SUSCITARE SIMPATIA...



gnussen!

contro la finanziaria. Santamadonna, che tristezza. E allora, sai che c'è? Sia lodato Kevin Magnussen, nunc et semper.

Sissignore, Kevin Magnussen, quello che in pista potrebbe essere definito, secondo l'acume popolare, un perfetto stronzo. Incontro in qualifica o in gara o perfino nell'outlap delle Fp3 e vedrai che qualcosa per rovinarti la giornata lui te la farà. Però il danese violante vanta una caratteristica unica e preziosa. Primo è un bel manico. Secondo, è quel che sembra. Parla chiaro e diretto. Non si nasconde. Mai. Se ne frega altamente dell'opinione altrui e dell'utilità politichese-anguillesca che s'ottiene in questo orrido mondo facendosi considerare oliati, elastici e malleabili. Lui non è modellabile, anzi, risulta più incompressibile di un chilo d'olio e chiodi.

All'Hungaroring 2017, a seguito di un'incomprensione con Hulkenberg, dopo che il tedesco lo taccia d'eccessiva durezza e antisportività, KM lo apostofa con un raserenante «Succhiami le palle, dolcezza». E sì, eh, meglio un chupame las pelotas di mille unte e false cortesie, perché se lo sport deve insegnare a esser falsi, anzi fal-

zi, allora meglio mille volte la selvaggia, silvestre ma genuina maleducazione quale ultimo grido di franca libertà.

Magnussen è uno più out che in. Su twitter scrive che prima o poi mette in conto di lasciarci la pelle, in pista. Quindi si corregge addolcendo, ma tanto basta. In un'era di piloti di F.1 che sembrano belve vegane ammosciate e bagianotte, tutto ciò è fantastico. Odia l'halo e lo dice. «Dà fastidio alla visibilità e poi penso che una categoria estrema come la F.1 debba mantenere una dose di rischio. Rischio e adrenalina devono far parte del nostro sport, senno è la fine». Sublime. Duro e puro. Uno vero, finalmente. Era ora, Cristo.

Alonso lo attacca in Malesia 2017: «È ufficialmente un idiota». Gasly dopo Baku 2018: «KM è il pilota più pericoloso che io abbia mai incontrato». Nando rincara la dose a Monza 2018: «Esistono due categorie di piloti: quelli che ti aspetti e quelli della Haas». Hulkenberg, veterano di mille litigate con KM, buttà là un «Dai, come fai a arrabbiarti con Magnussen. Quando lo senti parlare è tipo quando ascolti il fratellino più piccolo. Se non sa come di-

fendersi, la butta a parolacce. Pensi all'età che ha, lo scusi, sorridi e capisci». Jacques Villeneuve dopo Suzuka: «In pista si comporta da criminale, se corressi finirei sicuramente col farci a botte o quasi». Pure il pacioso e lieve Leclerc via radio in Giappone, dopo la doppia mossa del danese in fase di difesa, con tanto di tramvata conseguente e gomma kappaò, va fuori con l'accuso: «Magnussen è e sarà sempre stupido».

KM non si scompone. Manco per idea. Va giù di difesa aggressiva. As ever. «Alonso fa più scene di Neymar per ottenere rigori. Pensa di essere Dio, a Monza mi ha pure riso in faccia. Non sia mai che nella vita io permetta a chicchessia di trattarmi così. Non vedo l'ora che si ritiri». Altro? Altro. «Poi di quello che dicono i miei colleghi non mi frega niente. Non corro per suscitare simpatia, faccio un altro mestiere». E aridaje alzo zero: «Se mi odiano in tanti, vuol dire che corro come devo. Non devo piacere ai colleghi, in pista. Gli amici sono quelli che frequento nella vita privata». Kevin Magnussen è questo. Prendere o lasciare. E, occhio, in classifica generale è tuttora in lizza per diventare il più bravo e il più efficace tra quelli che non hanno le sei monoposto top. Il primo, il migliore coi mezzi terrestri. Sostanza tosta sotto forma ruvida. Cattivismo verace quale risposta al buonismo infido, elogio al pericolo a mo' di preservazione del rischio consapevole, sgradevolezza come antidoto allo sciapo perbenismo corporate. In un Circus ricco di coretti sterilizzati, insulsi e farlocchi, io sto con chi ha ancora il coraggio di cantar da solo e prendersi una bella stecca. ●





Berger a tutto gas

Abbiamo incontrato Gerhard Berger nel paddock di Hockenheim in occasione dell'ultima corsa del Dtm, categoria della quale è il numero uno. L'ex pilota della Ferrari ha lavorato alacremente affinché si realizzasse il progetto Aston Martin, che nella prossima stagione prenderà il posto della Mercedes accanto a Audi e Bmw. Il manager austriaco conosce molto bene Sebastian Vettel, avendo stato anche suo team manager ai tempi della Toro Rosso, e l'ambiente Ferrari. Ne abbiamo approfittato per chiedergli una sua chiave di lettura su come si siano così velocemente ribaltate le gerarchie nel mondiale, a vantaggio della Mercedes, dopo corsa di Spa-Francorchamps e su cosa debbano fare il quattro volte campione del mondo tedesco e la Ferrari per rimettere le cose a posto. Come al solito, Gerhard non ha fatto giri di parole ed è andato subito al dunque. A suo avviso, la Ferrari non può permettersi il lusso di chiudere in sordina questa stagione, ma deve reagire subito avendo il potenziale per farlo nel contesto di una stagione nella quale ha palesemente messo in difficoltà la Mercedes. E gli uomini di Toto Wolff, quando sono braccati, commettono errori. Proprio come Sebastian Vettel, che quest'anno ha commesso qualche passo falso "umano" contro un Lewis Hamilton davvero stellare.

- **Dalla corsa di Monza si sono capovolte le gerarchie nel mondiale. Fino a inizio settembre la Fer-**

GERHARD PARLA DEL DTM, VIVIFICATO DALL'ARRIVO DELL'ASTON MARTIN. E ANCHE DI F1 E DELLA SUA AMATA FERRARI: VETTEL HA SBAGLIATO MA CIÒ PUÒ CAPITARE E LECLERC È UNA SCELTA GIUSTA PER IL FUTURO!

di **Alessandro Gargantini**

rari era avvantaggiata nella corsa al titolo. Ora invece ci ritroviamo con Lewis Hamilton involato verso il suo quinto mondiale. Che opinione ti sei fatto?

«È accaduto qualcosa che non mi aspettavo. Sono molto sorpreso conoscendo l'ambiente della Ferrari e Sebastian Vettel. A inizio stagione, in pochi si attendevano che rispetto alla 2018 la Casa del Cavallino avrebbe fatto un passo avanti così deciso da sovrastare fino al Gran Premio del Belgio la Mercedes. Ed era lecito attendersi una reazione da parte delle Frecce d'Argento, ma non mi aspettavo sarebbe stata così rapida e veemente. Gli uomini di Toto Wolff sono stati straordinari nella loro capacità di reagire. Normalmente, si riescono a modificare i valori in campo soltanto nella stagione invernale, e quando il gap è ridotto. Da ferrarista, avrei voluto vedere la Ferrari combattere fino alla fine, e ora non devono mollare».

- **Conosci molto bene Sebastian. Cosa ne pensi del suo rendimento in questa stagione?**

«Siamo tutti umani e Sebastian ha fatto diverse grandi gare quest'anno, ma anche qualche errore. Come ne fece Lewis Hamilton in passato. In questo momento il pilota inglese è in uno stato di forma eccezionale, forse come non lo abbiamo mai visto. E vincere lo rende ancora più forte e determinato nel raggiungere i suoi obiettivi. L'attuale Hamilton è più forte rispetto a qualche mese fa».

- **Come può uscire la Ferrari da questo momento di flessione?**

«La Ferrari deve avere la forza di reagire subito e dare il massimo per riprendersi già dalla prossima corsa di Austin. Mi aspetto un forte segnale di ripresa sul circuito americano. Sarebbe un gravissimo errore indugiare e pensare alla prossima stagione. La scuderia italiana deve rimettersi alle costole della Mercedes il più velocemente possibile, perché è l'unico modo per metterla in difficoltà. Allentare



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

la presa sarebbe un errore gravissimo, anche perché il potenziale mostrato dalla Ferrari quest'anno è certamente eccellente. Penso che i risultati delle ultime corse vadano ben oltre il valori in campo e che le due contendenti al titolo abbiano livelli di performance molto vicini. Non voglio vedere gli uomini della Ferrari parlare dell'anno prossimo. Devono tirarsi fuori da questo momento subito, anche se le recenti sconfitte possono dare frustrazioni. Non dimentichiamoci che la Ferrari ha fatto un lavoro eccellente quest'anno».

- Cosa ne pensi dell'ingaggio di Charles Leclerc?
 «Amo Kimi Raikkonen, che reputo un grandissimo pilota. Ma è alla fine della sua carriera. Alla Ferrari hanno preso la decisione giusta al momento giusto ingaggiando il pilota del Principato. Come la Red Bull ha in Max Verstappen un pilota sul quale costruire il proprio futuro, ora la Ferrari può puntare su Charles Leclerc, che pronostico sarà campione del mondo con i colori Ferrari. Verstappen e Leclerc sono piloti molto diversi nel loro atteggiamento. L'olandese ha già mostrato molto nella massima serie, ma il nuovo pilota della Ferrari è già sullo stesso livello. La decisione di investire su un lineup più fresco farà bene alla Casa Italiana, e la scelta di avere anche Antonio Giovinazzi in Alfa Sauber conferma la loro nuova strategia».

- Il futuro delle corse è in mano ai giovani e alle donne. Non è un caso che hai accolto nella piattaforma del Dtm la W-Series, destinata a pilotesse del gentil sesso. Cosa ci puoi dire in merito?

«È un progetto che amo. All'inizio ero un po' sorpreso quando siamo stati contattati dagli organizzatori della nuova categoria, che avrà telai Tatuus e motori Alfa Romeo della Autotecnica. Saranno le stesse regole della Regional F3. La nuova serie è supportata da gente con la quale ho lavorato in F1, da persone molto serie. Penso che ci siano gli ingredienti per avere venti ragazze in grado di poter

**VETTEL HA
 COMMESSO ALCUNI
 ERRORI SÌ, MA
 È UMANO. IN
 PASSATO NE HA
 FATTI PURE LEWIS**

GERHARD BERGER



**LA FERRARI DEVE
 AVERE LA FORZA
 DI REAGIRE
 E SUBITO.
 GIÀ A PARTIRE
 DA AUSTIN**

GERHARD BERGER



esprimere in futuro una donna che sarà protagonista e professionista nelle corse. Ci vorrà tempo e passione, ma vorrei vedere i risultati di questa iniziativa. Posso dire che se in Formula Uno hanno fatto una lotta alle ragazze immagine e le vogliono allontanare, noi vogliamo che abbiamo un forte ruolo nella nostra piattaforma!».

- Hai realmente fatto un capolavoro riuscendo a portare nel Dtm l'Aston Martin al posto della Mercedes. Ora che hai messo la serie al sicuro, quali sono i tuoi obiettivi?

«Era importante trovare un sostituto degno della Casa della Stella e penso che abbiamo coinvolto il nome più adatto per competere nel Dtm contro Audi e Bmw. Era il nostro target, le nostre discussioni sono andate avanti per diversi mesi, ma siamo sempre stati positivi. Sarebbe avere sia Mercedes che Aston Martin, ci abbiamo provato ma non ha funzionato. Il prossimo obiettivo è avere un buon mix tra squadre e team di alto livello. Aston Martin non aveva una struttura ed è nata un'ottima joint venture con l'Hwa, che storicamente ha schierato la Mercedes nel Dtm. Ci sarà continuità, visto che la squadra di Affalterbach ha il proprio Dna nel Dtm. Nel 2019 avremo anche due corse in partnership con il Super Gt giapponese: e attendiamo che altre Case di prima fascia arrivino nei prossimi mesi. Non c'è invece al momento il piano di avere un mondiale Fia per vetture Class One». ●



**UN GRANDE AGITATORE
 DI UOMINI E CASE**

A lato, Berger con Toto Wolff e il pilota Auer, nipote di Gerard. In alto, Vettel e al centro, Verstappen davanti a Leclerc

di **Mario Donnini**

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Stavolta a Cuore da Corsa si parla di leggende. Di campioni così grandi da incarnare un'epoca, di volta in volta chiamati a unirsi col mito immortale della F.1, la Ferrari. Per farla tornare grande, riportandola alla vittoria. Questa è la storia del rapporto tra i top della F.1 chiamati a soccorrere il Cavallino allo zenith dell'era Ecclestone, quindi dalla metà degli Anni '90 in poi, regnante in Rosso Luca Cordeiro di Montezemolo.

Il quale sublima per quattro lustri una Ferrari che non si comporta più da sistema a risorse scarse che deve fabbricarsi campioni in casa per spendere meno, ma agisce sul mercato da puro aggressor a portafoglio gonfio, potendo spendere tanto ma senza sprecare niente. Se l'imperativo è vincere, per centrare il target è fondamentale di volta in volta disporre del migliore sulla piazza, affiancato da un compiacente, veloce quanto innocuo gregario.

Lo schema è esattamente questo e, fatto salvo l'interregno Raikkonen-Massa nel triennio 2007-2009, rimarrà in vigore anche nel quadriennio successivo caratterizzato da Marchionne e fino ai giorni nostri.

Il piano di salvataggio con Schumacher

A inizio Anni '90 la Ferrari in F.1 sembra una sfiorata diva alla Gloria Swanson nel film "Viale del Tramonto". Per tornare in zona Oscar ci vuole una svecchiante cura radicale che Montezemolo adotta di concerto col gran padrino Bernie Ecclestone. C'è da superare un digiuno iridato iniziato dopo il trionfo 1979 di Scheckter. E per ripartire, pian piano, si comincia prendendo Jean Todt dalla Peugeot, mettendo poi gli occhi sul dream team che ha creato la Benetton, finendo nel giro di un paio di anni per espianarlo



Pasta del capitano

VETTEL STA ULTIMANDO I SUOI PRIMI 4 ANNI IN FERRARI. PERIODO IN CUI SCHUMI E ALONSO AVEVANO GESTITO LA ROSSA IN MODO ASSAI DIVERSO. ECCO PARALLELISMI E DIFFERENZE TRA UOMINI SQUADRA DEL CAVALLINO

QUELLO DEI PRIMI QUATTRO ANNI IN ROSSO È UN VERO E PROPRIO MANDATO PRESIDENZIALE, PER UN GRANDE PILOTA ARRIVATO A MARANELLO COL SOLO SCOPO DI VINCERE. EPPURE NESSUNO DEI TRE BIG PIÙ RECENTI INGAGGIATI DALLA FERRARI C'È RIUSCITO, ANCHE SE SCHUMI GETTÒ LE BASI PER IL SUO REGNO CHE SAREBBE VENUTO DA LÌ A POCO. POCA LUCE INVECE PER ALONSO E SEB...



**TRE DIVERSI MODI
DI CORRERE IN ROSSO**

Sopra, Vettel, Schumi e Alonso nel 2012 e, da sinistra, in tuta rossa nel corso di momenti felici della loro permanenza in veste di capitani in pista del team Ferrari di F.1



trapiantandolo a Maranello. Si dà così il via al ciclo Montezemolo-Schumacher-Todt-Brawn-Byrne. Ecclestone commenta oggi, ripensando a quei giorni: «Al tempo ci adoperammo affinché Todt passasse alla Ferrari per mettere a posto le cose e gestire una rinascita, quindi così facendo la Casa non era troppo italiana e Michael era il punto di riferimento e il fulcro, quindi tutto era diverso da oggi».

Attenzione, che occorranò anni e anni per tornare vincenti non è affatto vero. L'operazione Schumi funziona da subito. E la Ferrari che con Alesi e Berger faticava a raccogliere briciole, il primo anno, il 1996, va a segno tre volte con altrettante prodezze

del tedesco, la prima sotto l'uragano del Gp di Spagna. In realtà la Rossa sarebbe da mondiale già nel 1997, perché il finale è una drammatica volata, nella quale Schumi perde titolo, trebisonda, punti iridati e tutto il cucuzaro rifilando alla curva Dry Sac un'orrenda tramvata a Jacques Villeneuve che lo sta infilando. Ma, occhio, la F310B è già monoposto

FARÒ DI TUTTO PER RIPIANTARE IL N.1 SUL MUSETTO DELLA FERRARI. I SUOI TIFOSI LO MERITANO

M. SCHUMACHER, 1996



da semi-zona iride, quella. La favola che Michael abbia impiegato cinque annate per far rinascere la Ferrari non sta né in cielo né in terra. Dopo un'annata e mezzo il Cavallino era già allegramente in lizza per il mondiale, altro che storie. Non è mai esistita né mai esisterà in F.1 una rivoluzione che per attuarsi ha bisogno di un lustro, che è un lasso di tempo siderale in un mondo rutilante, cangiante e frenetico come quello del Circus.

La rivoluzione Schumi riesce da subito

Quindi, diciamola tutta. L'innesto di Schumi funziona immediatamente. Michael galvanizza il reparto corse e contribuisce a creare una gioiosa macchina da guerra divenendone virtuoso motore tutt'altro che immobile, sotto gli impulsi delle centraline Todt e Montezemolo. E se la Ferrari 1997 è quasi iridata, lo è pure quella del 1998, che però perde tutto ammutolendosi nella griglia di partenza di Suzuka. Guaio tecnico evitabile, non certo un errore di Schumi, il quale soffre e tace, facendo squadra. Lo stesso incredibile, beffardo destino del 1999, quando per un problema a un freno Michael perde una stagione vinta uscendo catastroficamente alla Stowe, nel Gp di Gran Bretagna a Silverstone, rompendosi una gamba.

Zitto di nuovo, cementando un team che sta per diventare dream. È un anno in cui perfino il gregario Irvine con la Ferrari vola e schizza in zona titolo, con il co-co-co Mika Salo che rischia di vincere il Gp di Germania, donandolo infine all'improvvisato capitano. Il resto lo sanno tutti. Torna Schumi, aiuta Eddie in Malesia, poi a Suzuka nel finalone anche no. Morale, quel titolo che non faceva neanche troppo comodo vincere con Irvine, è perso, ma il 2000 sarà l'anno buono.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

SCHUMI A SEGNO ALLA QUINTA STAGIONE

In alto, Schumi in Spagna 1996, al primo trionfo in Rosso, sotto la pioggia. A lato, è con Villeneuve nell'epilogo negativo del mondiale 1997 a Jerez e, sotto, out a Suzuka 1998. In basso al centro, eccolo sul podio di Sepang 1999, la resurrezione dopo il crash di Silverstone, a destra





BILANCIO TOTALE (primi 4 anni di ciascuno)

	GP	VITTORIE	POLE	GP VINTI
Schumacher	57	16	13	16
Alonso	98 (79)	11	4	8
Vettel	76	13	10	11

POSIZIONI IN CLASSIFICA MONDIALE ANNO PER ANNO

	1° ANNO	2° ANNO	3° ANNO	4° ANNO	5° ANNO
Schumacher	3°	SQ (2°)	2°	5°	1°
Alonso	2°	4°	2°	4°	6°
Vettel	3°	4°	2°	2°	-

PROGRESSIONE DI VITTORIE

	1° ANNO	2° ANNO	3° ANNO	4° ANNO	5° ANNO
Schumacher	3	5	6	2	9
Alonso	5	1	3	2	0
Vettel	3	0	5	5	-



Che ci vogliano cinque anni per vincere non è vero

Dai, riassumiamo. L'inizio della stupenda striscia iridata vincente di Schumi sulla carta ha bisogno di cinque stagioni di sudore e lacrime, ma in realtà il vero salto di qualità avviene assai prima. In F.1 tutto accade troppo velocemente per pensare di impiegare anni e anni. Da lì in poi, dalla magica epopea Schumacher in poi, s'ingenererà una specie di falsa credenza, tuttora in parte in corso, la quale pare dire che bisogna aver pazienza, che lo stesso Michael per vincere il primo titolo ha impegnato un lustro, quindi, se è così per lui, sarà così per tutti. Macché. Manco per niente. È vero esattamente il contrario. Se le cose funzionano davvero, lo fanno da subito, sennò è più facile che non funzioneranno mai.

Il ciclo Alonso

Con l'ingaggio di Alonso per il 2010 la Ferrari torna alla schema a una punta, caro all'era Schumi. Stesso sistema. La F.1 ha bisogno di una Ferrari vincente, così Bernie vende meglio lo show e la Rossa riprende il migliore sulla piazza, cioè lo spagnolo, con Santander che ora pro nobis. Le cose si mettono subito bene, perché la prima annata di Nando a Maranello pare fedele alle aspettative: si arriva al finale di Abu Dhabi con la concretissima possibilità di vincere. Ma eccoti l'harakiri tattico di Chris Dyer, capo delle strategie Ferrari, che richiama prematuramente e malamente Nando ai box. Addio a game, set e match: mondiale a sorpresa a Bellopampino Vettel su Red Bull. Duo che dà inizio al ciclo tecnico degli scarichi soffiati e alla new-wave targata Newey.





Nando fa di tutto ma non ce la fa

Okay, cinque annate, zero titoli, eppure quella Ferrari alonsiana va guardata con rispetto. Due le vere occasioni. Di Abu Dhabi 2010 s'è detto e in quel caso alla cappella di Dyer va aggiunto il braccino terrorizzato di Nando che resta per una vita imbottigliato dietro alla Renault di Petrov senza mai tentare il sorpasso, sfoggiando per la prima e unica volta nella sua vita un celomoscismo inspiegabile e traumatizzato quanto traumatizzante.

Interlagos 2012, invece, è showdown strano e elettrizzante, che alla fine (ri)premia giustamente Vettel e la Red Bull dopo una rimonta esaltante da fondo gruppo. Niente da addebitare a Nando e al team, stavolta. Semplicemente, era così che doveva andare. Eppure, tempo un paio d'anni senza luce e la storia finirà, con lo spagnolo lamentoso, tormentato e iperpolemico verso una squadra che per lui ha sempre fatto quello che ha potuto. Ma tant'è. Partendosene da peccato e insalutato ospite, Nando altrove troverà ben peggio, condannato a rimpiangere i difetti della Ferrari se paragonati ai pregi di chi poi l'accoglie propiziandone l'addio alla F.1.

Dal 2015 la Rossa s'affida a Bellopampino

Montezemolo ammette - nella fattispecie in un'intervista rilasciata alla tedesca RTL - che la Ferrari seguiva Vettel da tempo, preferendogli però Alonso a fine 2009 per una questione di esperienza: *«Schumacher più volte ci aveva parlato di Seb, spiegandoci quanto fosse bravo. Noi lo seguivamo già quando correva per l'italiana Toro Rosso con la quale si era dimostrato molto veloce, ma cercavamo qualcuno con maggiore esperienza: proprio per questo prendemmo Alonso, che con noi ha trascorso cinque anni pieni di emozioni e bei momenti»*.

D'altronde già nel dicembre 2012 Mister LCDM dichiarava preciso: *«Se si facesse da parte Alonso, voglio Vettel»*. E così è, anche se ciò accade a partire dal 20 novembre 2014, quando viene annunciato il passaggio di Seb alla Ferrari per la stagione 2015, mentre Montezemolo un mese prima, il 13 ottobre 2014, ha già lasciato la Presidenza della Ferrari a Sergio Marchionne.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





stabilire le distanze. La prima volta per crollo d'affidabilità della Rossa, la seconda, questa, per un calo di prestazioni unito agli errori fin troppo frequenti di Vettel, a Baku, in Francia, in Austria (in qualifica), in Germania, Italia e Giappone, dove in Q3 va in tilt pure il muretto.

Le conclusioni

Tirando le somme, non è vero che siamo solo all'inizio di un nuovo corso. In F.1 le cose non vanno così. Una malinterpretata analisi del ciclo Schumi non deve far pensare che ci vuole un lustro di semine prima di raccogliere.

Michael ebbe sfortuna, ma dimostrò che l'ottimo giardiniere fa spuntare subito bei fiori. Alonso da solo non bastò a spopolare né, soprattutto, la sua Ferrari fu più al livello di quella dell'era Todt. Quanto a Vettel, cifre, realtà e logica dimostrano che la leggenda che voleva un nuovo tedesco pronto a riportare la Rossa a un periodo di fasti tale e quale a quello del Kaiser è, appunto, solo una leggenda.

La Ferrari che ha perso Marchionne dopo quattro anni con Seb non è alla vigilia di una grande raccolto atteso dopo una laboriosa semina, ma sta vivendo un guado delicatissimo ricco d'instabilità e incognite. Laddove il pilota di punta a volte fa parte delle soluzioni e in altri casi purtroppo è il problema.

Per ora di lezioni ne va capita una e non molto bella: Schumi era Schumi, Vettel è Vettel. Un'altra cosa proprio. E adesso bisogna ricominciare. Con impegno e umiltà, quasi da zero, anche se la Ferrari di oggi vale molto, molto di più.

Forza, ragazzi. ●

Gli alti e i bassi dell'era Seb

È una Ferrari tutta da rifondare, quella che trova Vettel. Operazione complicata dall'era turboibrida che vive la F.1 da 2014, alchimia tecnica iperselettiva sfociante in un monopolio Mercedes tale da impensierire i primati ottenuti dal Cavallino stesso nel glorioso regno di Schumi.

Alla fine Marchionne crea la Ferrari orizzontale degli italiani, visione orgogliosamente autarchica di un Cavallino che arriva due volte, nel 2017 e nel 2018, a infastidire il predominio Mercedes, anche se i finali di stagione vedono le Freccie d'Argento ri-

NON CI SONO STATI
MOMENTI DI
POLEMICA, MA FASI
DIFFICILI QUANDO
FINIVAMO OTTAVI O
QUATTORDICESIMI

FERNANDO ALONSO



LUCI E OMBRE DI CAMPIONI IN FERRARI

A sinistra, Schumi, 1° a Suzuka 2000, riporta il mondiale Piloti a Maranello dopo 21 anni di digiuno. Sotto, Alonso dietro Petrov a Abu Dhabi 2010, giornata nera per la Rossa. Sopra, Seb vola a Spa 2018, dopo la delusione, sotto a sinistra, di Hockenheim. Nell'altra pagina, Nando giù di morale dopo Interlagos 2012





Mick onora il padre

HOCKENHEIM - Mick Schumacher è il nuovo re della terza serie continentale. Al diciannovenne figlio d'arte tedesco, schierato dalla Prema Racing, è bastata una piazza d'onore nella seconda frazione del sabato per laurearsi campione della categoria dopo Lando Norris, che aveva interrotto un periodo di monopolio della scuderia italiana protrattosi per ben sei stagioni consecutive. Va subito detto che Mick è senza dubbio la migliore espressione di un'annata molto valida, nella quale si sono alternati sul gradino del podio diversi piloti dal sicuro avvenire. Nella prima parte della stagione la lotta al vertice della categoria è stata molto aperta e soltanto dal quinto round stagionale, disputato a Spa-Francorchamps, il campionato ha iniziato ad avere un vero dominatore. Mick Schumacher, al secondo anno nella categoria, nella terza corsa dell'appuntamento in terra vallo-

**CON DUE
SECONDI POSTI
SCHUMI JR
CHIUDE ALLA
GRANDE UNA
STAGIONE
CHE GLI REGALA
IL TITOLO
E UN BEL FUTURO
NELLE CORSE**

di **Alessandro
Gargantini**

ne è salito per la prima volta sul gradino più alto del podio. Una volta rotto il ghiaccio, il tedesco si è realmente scatenato e si è ripetuto per altre sette volte nei successivi undici appuntamenti. Il driver di René Rosin si è così presentato all'epilogo stagionale con un tale vantaggio da rendere quasi una formalità l'assegnazione del titolo.

Dopo aver sprecato il primo match-point a causa di un tamponamento nella corsa d'apertura sul tracciato del Baden Wurttemberg, alla seconda occasione Mick non ha fallito e ha messo le proprie mani sul titolo. Il nuovo campione della categoria ha espresso un totale predominio soltanto quando ha avuto la percezione di avere ogni elemento sotto controllo: da quel momento, il tedesco si è rivelato un vero e proprio rullo compressore. La prima vittoria ha certamente dato molta fiducia al tedesco, che alla vigilia del suo primo successo occupa-

OOK
NCE TIRES

va un modesto decimo in classifica ed era ultimo tra i piloti della sua scuderia. Anche in Formula 4, Mick rese nettamente meglio quando fu alle prese con la seconda stagione. Passato al Team Prema dopo una stagione da Van Amersfoort, Mick colse ben dieci successi e conquistò la piazza d'onore nella serie tedesca e in quella italiana. Rispetto al 2017 il pilota della Prema ha mostrato una tangibile crescita soprattutto nella gestione delle qualifiche, che in passato erano state un po' il suo punto debole. Il teenager tedesco ha ben appreso l'arte di sfruttare al meglio le gomme fresche nei turni di prove ufficiali, riuscendo così a primeggiare per ben sette volte.

È questo un elemento decisivo in una categoria come la terza serie, che è spesso protagonista su circuiti come Zandvoort, il Nurburgring o Spielberg dove superare è tutt'altro che semplice. In questa stagione Schumacher ha vinto otto corse, esattamente il doppio rispetto ai suoi rivali diretti Ticktum e Vips. Dopo la corsa di Spielberg il pilota inglese che porta i colori della Red Bull, nettamente sconfitto in pista da Mick Schumacher, ha provato a innervosirlo asserendo che il cognome pesante del rivale si stava rivelando decisivo nella corsa al titolo e che il pilota della Prema godeva indirettamente di alcuni vantaggi, pur non denunciando direttamente l'irregolarità della sua vettura. In realtà, il driver della Motopark ha soltanto dato sfoggio a una malcelata frustrazione, finendo per smarrire lui stesso il focus a tal punto di perdere a vantaggio di Juri Vips il ruolo di riferimento nel team di Timo Rumpfkeil.

Ticktum potrebbe anche veder sfumare il sostegno di Helmut Marko, che aveva addirittura valutato la sua candidatura per un posto alla Toro Rosso. Tornando a Mick Schumacher, che nei tratti somatici ricorda sempre di più il padre, parlando con il pilota tedesco si ha la percezione della sua riservatezza e predisposizione naturale a non esternare le proprie emozioni. Anche di fronte al traguardo più importante della sua carriera. Il tono della voce è lineare anche se qualche volta si accende nei suoi occhi una luce che non può non far pensare al padre, che se potesse essere al suo fianco ne sarebbe certamente fiero. ●

ENTUSIASMO PER UN MITO CHE RINASCE

A destra, Mick Schumacher rende omaggio dal podio a Robert Shwartzman, che si è aggiudicato la terza e ultima gara del weekend. Nella foto grande, il figlio di Schumi mostra gioia incontenibile per il titolo la cui certezza è arrivata col secondo posto ottenuto nella seconda frazione. In alto, Zhou, al top in gara-1



VINCONO ZHOU E SHWARTZMAN

Prema a segno altre due volte

Il decimo appuntamento stagionale ha visto grandi protagonisti i colori della Prema Racing, tornata dopo una stagione di pausa regina della terza serie continentale tra le squadre in aggiunta al titolo colto con Mick Schumacher. A salire sul podio nella prima manche è stato il driver cinese della FDA Guanyu Zhou, che ha preceduto l'altro pilota di Massimo Rivola Robert Shwartzman e l'estone Juri Vips. Il driver della Motopark Academy si è rifatto nella corsa del pomeriggio, precedendo il duo della Prema Racing composto da Mick Schumacher e Ralf Aron. Nella manche finale della stagione, il vincitore della graduatoria rookie Robert Shwartzman

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zhou; 2. Shwartzman; 3. Vips. Gara-2: 1. Vips; 2. Schumacher; 3. Aron. Gara-3: 1. Shwartzman; 2. Schumacher; 3. Palou.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

ha colto il secondo successo stagionale precedendo il neo campione Mick Schumacher e lo spagnolo Alex Palou. Il pilota russo della FDA ha anche scavalcato Juri Vips e acciuffato la terza posizione nella classifica di campionato. Daniel Ticktum non è andato oltre due quinti e un settimo posto. Le monoposto che hanno animato questo campionato avranno un altro anno di vita, accompagneranno il DTM nella prossima stagione ma perderanno la titolazione FIA. Diverse scuderie protagoniste in questa stagione, come Motopark e Van Amersfoort, non sono ricomprese nell'elenco di dieci team selezionati dalla Federazione per disputare la F3 International. Le squadre ammesse sono: Prema, Trident, MP, ART, Campos, Hitech, Charouz, Jenzer, Carlin e, a sorpresa, HWA, che si vocifera abbia rilevato la licenza della Arden International anche in Formula 2. Sembrebberne dunque che la Mercedes stia provando a emulare il modello Ferrari e voglia utilizzare strutture a lei prossime.





Mick, orgoglio dolce ma concreto

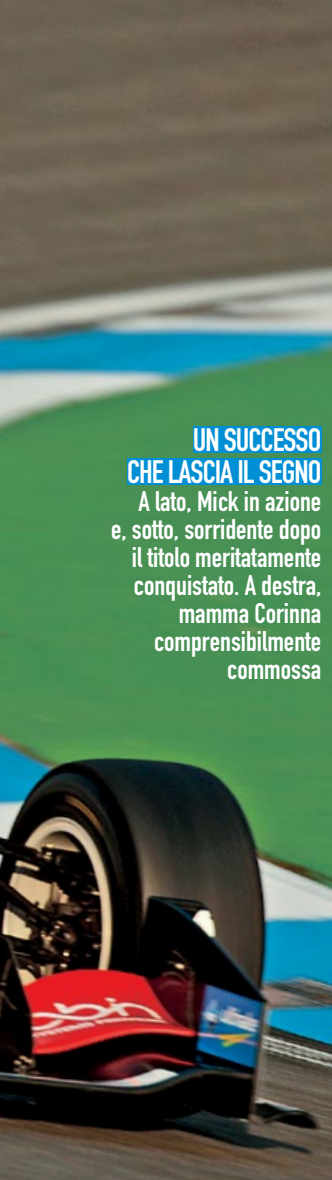
Non tutti i teenager impegnati nel motorsport saprebbero convivere con la pressione di un cognome come Schumacher. Essere figlio del sette volte campione del mondo con Ferrari e Benetton può certamente fornire un vantaggio legato al peso mediatico, ma può anche rivelarsi un pesantissimo macigno. Anche perché è difficile sottrarsi dal meccanismo mentale di fare paragoni. Ed essere paragonati al pilota che con la Ferrari ha vinto più di tutti nella Formula Uno moderna, senza uscirne mortificati, è realisticamente impossibile. Mick non si è mai fatto schiacciare dal peso del suo cognome e, anche in occasione della sua più importante successo nel motorsport, ha spiegato che per lui papà Michael è sempre stato un esempio e una fonte di ispirazione. Mick era il primo a voler essere come suo padre, e i confronti non gli creano gros-

IL FIGLIO DI MICHAEL, RAGGIANTE, SPIEGA COME GLI DIA FELICITÀ RIPORTARE IL SUO COGNOME AL TOP A LIVELLO INTERNAZIONALE

di **Alessandro Gargantini**

si problemi. «Ci sono molti suggerimenti che papà mi ha dato quando ero piccolo e che si sono rivelati per me una guida. Ci siamo sempre detti molte cose e se sono qui è soprattutto grazie a lui – ha spiegato Mick poco dopo essere sceso dal podio – Spesso mi chiedono se portare il mio cognome sia una benedizione o una condanna. Penso che certamente porti vantaggi e svantaggi, come ogni cosa nella nostra vita. Nel mio caso, ci sono stati quasi esclusivamente risvolti positivi. Sono felice e orgoglioso quando leggo il mio cognome sulla mia monoposto e lo porto nuovamente sui circuiti di tutto il mondo».

Il nuovo campione della terza serie europea si è anche soffermato sulle opportunità che si aprono davanti a lui grazie a questo importante risultato. «Aver vin-



UN SUCCESSO CHE LASCIA IL SEGNO

A lato, Mick in azione e, sotto, sorridente dopo il titolo meritatamente conquistato. A destra, mamma Corinna comprensibilmente commossa

ANCORA NON C'È
NIENTE DI DECISO
PER QUANTO
RIGUARDA
I MIEI FUTURI
PROGRAMMI

MICK SCHUMACHER



ancora definito la nostra strategia per i prossimi anni, fino ad oggi era importante non perdere il focus su questo risultato. Ci sono certamente delle ottime possibilità, ma dobbiamo ancora valutarle a fondo. Saprete qualcosa nelle prossime settimane».



to uno dei campionati più formativi e difficili mi dà una grande soddisfazione, anche se non farò particolari feste se non all'interno della mia squadra e con le persone che mi hanno aiutato ad arrivare fino a qui. Da diversi mesi sono contattato da diversi team che partecipano a differenti categorie. Con il mio management non abbiamo

ancora definito la nostra strategia per i prossimi anni, fino ad oggi era importante non perdere il focus su questo risultato. Ci sono certamente delle ottime possibilità, ma dobbiamo ancora valutarle a fondo. Saprete qualcosa nelle prossime settimane».

Voci raccolte nel paddock di Hockenheim vanno nella direzione di un possibile accordo biennale con una delle scuderie di riferimento della Formula 2. Ovvio pensare a un possibile proseguimento del rapporto con la Prema Racing, che spesso Mick indica come cruciale nella sua crescita e nel raggiungimento dei suoi risultati. L'obiettivo più vicino ora è la conquista del Gp di F3 di Macao. A fine novembre il tedesco cercherà di ripetere il successo che papà Michael ottenne sulle strade dell'ex Protettorato portoghese nel lontano 1990, quando il sette volte iridato fu protagonista di un discusso contatto con Mika Hakkinen e andò a vincere su Mika Salo e Eddie Ervine. Quando sul finale della chiacchierata abbiamo chiesto a Mick a chi volesse dedicare la vittoria del campionato, il teenager tedesco non ha avuto esitazioni nel citare il Team Prema, perché «mi hanno spinto a migliorarmi in tutti e modi e hanno avuto fiducia in me anche quando le cose non andavano bene». Ed abbiamo avuto la sensazione, dalla luce nei suoi occhi, che il sodalizio con la scuderia italiana potrebbe continuare. ●

DEVO TANTO
ALLA PREMA CHE
MI È STATA VICINA
ANCHE QUANDO
LE COSE NON
ANDAVANO BENE

MICK SCHUMACHER



Acisport gestisce la F.3 Regional

IL CONSIGLIO MONDIALE DELLA FIA HA ASSEGNATO ALLA FEDERAZIONE E A WSK LA NUOVA SERIE CHE DEBUTTA NEL 2019

Con il successo di Mick Schumacher va in archivio l'attuale format della terza serie. In linea con la direzione tracciata tre anni fa dalla Sigle Seater Commission diretta da Stefano Domenicali, nel 2019 prenderà una forma sempre più definitiva la piramide che si erge dalla F4 e prevede una F3 Regional come passaggio intermedio verso la F3 International, che sostituirà la GP3 Series e sarà presentata a fine novembre a Abu Dhabi. Passaggio successivo è, ovviamente, la F2. Il FIA Motorsport World Council venerdì scorso ha assegnato ad ACI Sport e WSK la gestione della F3 Regional, che avrà chassis Tatuus e propulsori Alfa Romeo 1750cc turbo da 270cv preparati da Autotecnica.

Avere WSK nel ruolo di organizzatore genera una cruciale sinergia con il mondo del kart e la F4. Grande orgoglio della Federazione Italiana è aver vinto questo importante mandato superando la forte concorrenza della Renault. Dapprima, la Casa Francese si era proposta prima con i telai Mygale, per poi tirarsi indietro e ripresentare una proposta simile a quella italiana, con telai Tatuus e motori Renault. Le Associazioni Nazionali hanno premiato la proposta di ACI Sport, assai efficacemente rappresentato da Massimo Rivola, perché meglio rappresentava lo spirito voluto dalla FIA, che ora ci si attende premi con un numero adeguato punti (almeno venti) sulla Super Licenza la neonata Regional F3. Il successo ottenuto da ACI Sport è rilevante e non potrà che giovare alla crescita di nostri giovani talenti. ●





STAVOLTA L'ONORE DEL SUCCESSO TOCCA MERITAMENTE A KOBAYASHI-CONWAY-LOPEZ CHE SOPRAVANZANO DI BUONA LENA I COMPAGNI ALONSO, BUEMI E NAKAJIMA

di [Diego Funderò](#)

Toyota vince comunque

Una vittoria netta e meritata quella di Kobayashi-Conway-Lopez alla 6 Ore del Fuji, la prima ottenuta nella Superstagione Wec 2018/19 ed arrivata solo alla 4ª gara, quella del giro di boa del campionato. Una bella soddisfazione per il trio della #7, autori di una prova senza macchie nella corsa di casa Toyota e che già nella prova di apertura di Spa avrebbero meritato il successo, con Conway allora convinto via radio nel finale a non andare all'attacco di Alonso. Questa volta invece non c'è stato alcun ordine di squadra, la vittoria della #7 è maturata fin dalle prime fasi di gara ed è stata netta. L'annullamento dei tempi ottenuti in qualifica da Kobayashi e Lopez a causa di un eccesso di velocità in pit lane di 8.7kmh da parte dell'argentino, aveva costretto la Toyota #7 a schierarsi come ultima delle LmP1. Ma le condizioni di fondo

DOPPIETTA GIAPPONESE TERZA LA REBELLION

In alto, i vincitori Lopez, Kobayashi e Conway davanti a Alonso e Buemi (Nakajima è fuori campo), mentre a destra si vedono Senna e Lotterer, ai quali va aggiunto l'altro componente dell'equipaggio, Jani, anche lui fuori dal taglio dell'immagine. Nella foto grande, la Toyota vincente e, nell'altra pagina, L'Oreca Jackie Chan al top in LmP2 con Jaafar-Tan-Jeffri

bagnato in cui è partita la gara addirittura ne facilitavano la risalita, tanto che al termine del 3° giro Kobayashi era già alle spalle di Nakajima, staccato di poco più di 6". Al muretto si diversificava la strategia nei pit stop tra le due vetture, con la prima sosta della #7 anticipata per montare pneumatici full wet. Al termine della prima ora si verificava poi l'unico ingresso della safety car, causata dai detriti lasciati in pista dalla Ferrari 488 di Ishikawa, vittima di una esplosione della gomma posteriore destra in pieno rettilineo. Ciò coincideva anche con il passaggio alle gomme intermedie per Nakajima e per 11 giri si ritrovava in testa Jenson Button con la Br1-Dallara Smp, per la prima volta al comando dal suo approdo in endurance.

Questa fase vedeva anche l'uscita di scena della Rebellion vincitrice a Silverstone di Menezes, che



NELLA CATEGORIA LMP2

Oreca al top con Jackie Chan

Il weekend del Fuji era cominciato con la consegna ufficiale del trofeo di Le Mans ai vincitori di categoria, la Signatech Alpine che aveva ereditato la vittoria dopo la squalifica del G-Drive arrivata il lunedì successivo a causa di una irregolarità al regolatore di flusso carburante del team fresco campione Elms. La gara ha poi regalato il quarto vincitore in altrettante prove, dove l'unica costante resta la vettura, l'Oreca 07 che negli ultimi due anni è pressoché invincibile da Ligier e Dallara. Questa volta è stata la Jackie Chan DC Racing di Jaafar-Tan-Jeffri a far sua la gara e se per il team anglo-cinese non si tratta di una novità, per il giovane trio di piloti malesi si tratta del primo successo assoluto. La scelta fatta ad inizio stagione di puntare su questi piloti dall'esperienza minima in campionati di alto livello ha iniziato a dare i primi frutti a Silverstone con la conquista della pole position, la vittoria al Fuji ne è stata la consacrazione: la professionalità del team Jota è una garanzia di crescita per i giovani piloti e la doppietta centrata con il secondo posto dei più esperti e già vincitori in Inghilterra Tung-Aubry-Richelmi ne è la ulteriore conferma.

con le slick perdeva il controllo in una parte di pista ancora umida finendo contro le barriere. Con le condizioni di asfalto sempre più asciutto iniziava allora un'autentica sfida tra i due samurai Toyota, nella quale Kobayashi si dimostrava più efficace di Nakajima anche nella gestione delle gomme nei doppi stint, dove riusciva a mantenere un passo più veloce del rivale oltre a mostrare una maggiore resistenza, lasciando il volante a Conway dopo avere completato ben 92 giri, mentre Nakajima arrivava a chiuderne solo 62 prima di cedere i testimone a Buemi. Conway e Lopez completavano quindi al meglio il grande lavoro iniziato dal giapponese: l'inglese reggeva tranquillamente il confronto con Buemi e lo manteneva a distanza di sicurezza, così come l'argentino che, contrariamente a ciò che era avvenuto nella notte della 24 ore di Le Mans, riusciva a vincere il confronto con Fernando Alonso senza commettere quegli errori che fino ad ora ne avevano reso opache le sue prestazioni in Toyota. La prima vittoria ed il giro più veloce della gara hanno quindi il sapore del riscatto per Lopez, che sembrerebbe essere tornato quello che dominava il Wtcc con la Citroen.

Dopo due vittorie ed una terza sfumata in sede di verifiche, Alonso-Buemi-Nakajima si sono quindi accontentati del secondo gradino del podio, incapaci di reggere il passo dei compagni di squadra che sono stati semplicemente più bravi di loro nell'adattarsi a nuovo EoT aggiustato in due riprese prima della gara. I 26 kg aggiunti ed i due giri tolti ad ogni stint hanno parzialmente modificato l'ef-



ficienza della Ts050 Hybrid e Kobayashi, Lopez e Conway ne hanno tratto un vantaggio, come stanno a dimostrare i cronologici dei giri veloci in gara, dove i tre della #7 sono riusciti ad arrivare a 1'25"6, mentre i compagni non sono mai scesi sotto 1'26", pagando un gap di 4 decimi che nell'arco delle 6 ore si è fatto sentire. ●



Porsche si conferm

Dopo il trionfo a Le Mans, anche il Fuji diventa terra di conquista della Porsche 911 Rsr a motore centrale, nuovamente vincitrice con Estre-Christensen che rinforzano così il loro primato in Gte-Pro nella classifica di campionato: «La vittoria è stata per l'80% merito della strategia - ha commentato Kevin Estre - la squadra ha azzeccato ogni mossa ed io e Christensen abbiamo solo dovuto stare attenti a non fare errori». Errori che invece arrivano con troppa frequenza nel box gemello del Team Manthey, dove stavolta un problema in un pit stop ha rovinato la gara di Bruni: «Durante un cambio gomme di Richard Lietz un meccanico ha serrato male il dado di una ruota. Ciò ci ha costretto ad un extra pit stop e da lì in poi ogni cambio gomme abbiamo perso quasi 20" per riuscire a fissare la ruota. Un vero peccato, perché avevamo passo e velocità per vincere come dimostrano i nostri compagni di squadra. Ma a loro sta girando tutto bene, a noi decisamente meno». Il 3° tempo assoluto ottenuto da Gimmi in gara non fa che confermare le parole del pilota romano, a cui il 5° posto finale non può che andare stretto.

Se a Bruni al Fuji le cose non sono andate al meglio, sulla stessa linea troviamo la sua ex squadra.

**IN GT PRO
VINCE ANCORA
LA 911 RSR
CON ESTRE E
CHRISTENSEN
LA FERRARI AF
CORSE È SOLO
QUARTA CON
PIER GUIDI E
CALADO, FINITI
DIETRO ANCHE
A BMW E FORD**

In Af Corse non può esserci soddisfazione per 4° posto dei campioni in carica Pier Guidi-Calado, dove la loro gara è stata condizionata dal semaforo rosso trovato all'uscita della pit lane durante la safety car entrata per i detriti lasciati in pista dalla 488 Gte di Ishikawa: proprio su quei detriti Calado ha patito una foratura che lo ha costretto a rientrare ai box ed a perdere un giro in attesa del nuovo passaggio della vettura di sicurezza ed il relativo semaforo verde. Se si considera che ciò è successo dopo appena un'ora di gara, il distacco di 1'18" dai vincitori la dice lunga su quanto fosse competitiva la Ferrari 488 Gte Evo sulla pista giapponese. Altro discorso per la #71 di Rigon-Bird: l'inglese è stato autore di una fase iniziale arretrante, che lo aveva portato anche al comando della gara; purtroppo Rigon ha poi avuto un contatto con la Oreca Dragon-speed di Maldonado ed ad averne la peggio è sta-



a

SOLITO DOMINIO TOYOTA E LA PORSCHE GODE IN GT

A sinistra, il via con le Toyota attaccate alla Rebellion, ma senza reali possibilità. Sotto, a destra, la Porsche 911 a motore centrale Rsr di Este-Christensen che ha vinto la classe Gt Pro. In basso al centro, la vettura gemella di Bruni-Lietz, quinti di classe, dietro Calado-Pier Guidi su Ferrari Af Corse, in basso a destra

AL TRAGUARDO

Fuji (J) 13-14 ottobre 2018
Assoluta: 1. Kobayashi-Conway-Lopez (Toyota TS050) 230 giri in 6.00'21"800 alla media di 174,738 km/h; 2. Nakajima-Fuemi-Alonso (Toyota TS050) a 11"440; 3. Lotterer-Jani-Senna (Rebellion R13-Gibson) a 4 giri; 4. Petrov-Aleshin-Button (BR1-AER) a 11 giri; 5. Dillmann-Webb-Rossiter (Enso CLM P1-01-Nismo) a 11 giri; 6. Tan-Jaafar-Jeffri a 13 giri; 7. Aubry-Tung-Richelmi a 13 giri; 8. Negrão-Lapierre-Thiriet (Alpine A470-Gibson) a 13 giri; 9. Vaxivière-Parrodo-Vergne a 14 giri; 10. Ricci-Cread-Ihara (Ligier JSP217-Gibson) a 19 giri; 11. Este-Christensen (Porsche 911 RSR) a 23 giri; 12. Da Costa-Blomqvist (BMW M8 GTE) a 23 giri; 13. Tincknell-Priaux (Ford GT) a 23 giri; 14. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488 GTE) a 23 giri; 15. Bruni-Lietz (Porsche 911 RSR) a 23 giri; 16. Pla-Mücke (Ford GT) a 24 giri; 17. Thiim-Sørensen (Aston Martin Vantage) a 24 giri; 18. Catsburg-Tomczyk (BMW M8 GTE) a 24 giri; 19. Martin-Lynn (Aston Martin Vantage) a 24 giri; 20. Maldonado-Gonzalez-Davidson a 25 giri; 21. Van Der Garde-Van Eerd-De Vries (Dallara P217-Gibson) a 26 giri; 22. Bird-Rigon (Ferrari 488 GTE) a 28 giri; 23. Lindsey-Bergmeister-Perfetti (Porsche 911 RSR) a 29 giri; 24. Roda Jr-Hoshino-Cairolì (Porsche 911 RSR) a 29 giri; 25. Adam-Yoluc-Eastwood (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 26. Lamy-Dalla Lana-Lauda (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 27. Barker-Wainwright-Preining (Porsche 911 RSR) a 29 giri; 28. Castellacci-Flohr-Fisichella (Ferrari F488 GTE) a 30 giri; 29. Sawa-Mok-Griffin (Ferrari F488 GTE) a 30 giri; 30. Andlauer-Ried-Campbell (Porsche 911 RSR) a 54 giri; 31. Hanley-Allen (BR Engineering BR1-Gibson) a 51 giri; 32. Orudzhiev-Sarrazin-Isaakyan (BR Engineering BR1-AER) a 98 giri; 33. Laurent-Beche-Menezes (Rebellion R13-Gibson) a 207 giri; 34. Beretta-Ishikawa-Cheever (Ferrari F488 GTE) a 216 giri (gli altri su Oreca 07-Gibson).

Giro più veloce: López in 1'25"603 alla media di 191,895 km/h.

In Gt-Am svetta il team Project 1

AL TOP LE PORSCHE, CON BERGMEISTER-LINDSEY-PERFETTI SU HOSHINO-RODA JR E CAIROLI DELLA DEMPSEY PROTON

Come a Le Mans Porsche ha fatto il pieno in Gte, aggiungendo alla vittoria in Pro quella in Am, addirittura mettendo a segno una doppietta. Bergmeister-Lindsey-Perfetti, in giubilo nella **foto sotto**, hanno costruito la loro vittoria nella fase di safety car iniziale, azzeccando l'entrata ai box nel momento più vantaggioso e come i colleghi Pro hanno poi gestito la gara restando lontano dai guai. Piazza d'onore per Hoshino-Roda jr-Cairolì, partiti dalla pole ed anche loro gratiati a fine gara dai commissari per eccesso di velocità con bandiere gialle. Sfortunata invece la gara di Eddie Cheever III: in equipaggio con Ishikawa e Beretta, il figlio d'arte romano non è riuscito nemmeno a prendere il volante della 488 Gte #70, con il pilota giapponese costretto al ritiro dalla foratura avuta nel suo primo stint per un probabile surriscaldamento delle gomme scolpite sull'asfalto ormai asciutto. 6° posto invece per Flohr-Castellacci-Fisichella, con il pilota romano autore di uno spettacolare e correttissimo duello con Matthew Griffin nei giri finali della gara, con continui scambi di posizioni fino all'ultima curva e che ha visto il pilota romano prevalere sull'irlandese di appena 0"251. ●



ta proprio la Rossa, con cerchio e disco freno della posteriore sinistra danneggiati, 5 giri persi ai box per le riparazioni ed un solo punto raccolto: «Siamo delusi - ha poi commentato il responsabile delle attività Ferrari Gt Antonello Coletta - la vittoria era alla nostra portata, invece non siamo nemmeno saliti sul podio. Contiamo di capitalizzare l'ottimo lavoro fatto in questo weekend dalla squadra già alla prossima gara di Shanghai».

In Bmw il BoP adottato al Fuji è stato decisamente un toccasana: 20 kg tolti e l'incremento della pressione del turbo hanno dato i loro frutti e la M8 di Da Costa-Tomczyk ha regalato alla Casa bavarese il primo podio in Gte-Pro. A lungo in bilico invece il 3° gradino del podio della Ford di Priaux-Mücke, sotto investigazione nel finale di gara per via di un eccesso di velocità durante una fase di bandiere gialle. Dopo circa 4 ore dal termine della gara, nel loro lungo conciliabolo i commissari sono giunti alla decisione di comminare 30" di penalità...con la condizionale. Come a dire: "Se lo rifai ti penalizziamo!" Una decisione quantomeno discutibile, visto che le bandiere gialle vengono esposte in caso di condizioni anomale di sicurezza e proprio per questo andrebbero rispettate da tutti, nessuno escluso. ●



Meister Paffett

HOCKENHEIM - È arrivato alla fine della stagione con il fiatone, ma è riuscito a portare alla Mercedes l'undicesimo titolo nel DTM nell'anno della sua uscita dalla categoria. Gary Paffett, nato trentasette anni fa a Bromley e padre di tre figli, è considerato tra i piloti più esperti della serie, nella quale ha debuttato nel 2003 cogliendo dopo due sole stagioni il suo primo titolo. Paffett, che ha integralmente legato la sua carriera alla Casa di Stoccarda, è anche stato tester McLaren F.1 dal 2001 al 2013. Con la squadra di Woking ha sostenuto ben 74 giorni di test, scendendo per l'ultima volta in pista con la monoposto britannica sulla pista di casa di Silverstone. Nel 2017, Gary è stato chiamato dal Team Williams per una sessione di test sulla FW40 a Sakhir al fianco di Felipe Massa.

Il pilota di Ulrich Fritz ha costruito il suo primato nella prima parte della stagione, quando le Mercedes AMG C63 si sono rivelate assai più veloci rispetto a Audi e Mercedes. Nelle prime cinque uscite stagionali il pilota britannico ha collezionato tre

13 ANNI DOPO IL SUO PRIMO TITOLO NELLA SERIE GARY CONCEDE IL BIS. ED ESULTA: «È IL GIORNO PIÙ BELLO DELLA MIA VITA». ORA ANDRÀ A CORRERE IN F.E.

di **Alessandro Gargantini**

vittorie e un numero complessivo di sei podi che gli hanno consentito di accumulare un bottino di punti che è risultato sufficiente nel finale della stagione per arginare la rimonta di Renè Rast, al quale non sono bastate sei vittorie consecutive per ribaltare le gerarchie. Il pilota tedesco di Dieter Gass, per ben sette volte sul gradino più alto del podio in questa stagione, si è aggiudicato gli ultimi sei round stagionali, chiudendo distanziato di soli quattro punti dal rivale. Il portacolori della Casa di Ingolstadt si è presentato alla finale di Hockenheim con trenta punti da recuperare sul capoclassifica Paul di Resta e ventisei su Gary Paffett. Mentre il pilota scozzese è incappato in un fine settimana disastroso nel quale ha raccolto soltanto un'ottava posizione, il nuovo campione ha tenuto botta, conquistando un quarto ed un terzo posto nella manche conclusiva che gli consentito di festeggiare sul podio il secondo titolo nella sua ultima corsa nel DTM. L'inglese dalla prossima stagione sarà impe-





Aston Martin entra in gioco

MENTRE ESCE DI SCENA LA MERCEDES NEL 2019 DEBUTTA NELLA SERIE IL COSTRUTTORE BRITANNICO. AVRÀ 4 VETTURE AL VIA?

La consueta folla oceanica – vicina alle 150 mila presenze nei tre giorni! - che ha invaso l'impianto ubicato a sud di Francoforte ha salutato l'ultimo round del DTM con la certezza di poter tornare ad inneggiare i propri paladini sulle tribune del Motodrom il prossimo mese di maggio. Quello che in molti temevano sarebbe stato un addio alla fine si è tramutato in un caloroso arrivederci. Questo campionato non era cominciato sotto la miglior stella, con una grossa spada di Damocle che pendeva sul futuro della serie a seguito dell'annunciato ritiro della Mercedes alla fine del 2018.

Il giovedì precedente la corsa disputata sul tracciato del Baden Wurttemberg è arrivato l'atteso annuncio che l'Aston Martin prenderà il posto della Casa della Stella. Il costruttore britannico è certamente un sostituto più che all'altezza, e va lodato il colpo da maestro di Gerhard Berger e dalla sua squadra. Una joint venture tra la svizzera AF Racing e l'HWA, che è sempre stata la prima squadra Mercedes nel DTM, è alla base della partecipazione della R-Motorsport e della Aston Martin nel DTM 2019. La factory di Affalterbach continuerà a essere rappresentata da Uli Fritz, come accade ora con le Mercedes e avrà piena responsabilità su tutte le attività racing, sviluppo e test. R-Motorsport, con sede a Niederwil, avrà come Team Principal Florian Kamelger. Non è escluso che nel 2019 si possano vedere ben quattro Aston Martin. Audi e BMW saranno in pista con le vetture in configurazione 2019 già nel mese di novembre. L'aerodinamica sarà ridisegnata a causa delle necessità del nuovo motore turbo da due litri, ma non ci saranno grossi sconvolgimenti sulle vetture del 2018. ●

gnato in Formula E con il Team HWA, con il quale ha corso negli ultimi anni nel DTM e che nel 2019 porterà al debutto le Aston Martin.

«Non esagero quando affermo che oggi è il giorno più bello della mia vita! – ha commentato il nuovo Meister, festeggiato anche da Toto Wolff – Ho vinto precocemente il mio primo titolo nel lontano 2005, ma ho speso ben tredici anni di duro lavoro per riuscire a ripetermi. Oggi ho corso quasi in solitario, cercando di tenermi lontano dai guai. Ho così avuto del tempo per riflettere su quanto sia faticoso ripetersi in questa categoria e quanto basti poco ritrovarsi in fondo al gruppo. Negli ultimi giri ero nervoso: mentre stavo facendo il count-down dei giri che mi mancavano alla fine sono quasi finiti in testacoda».

Nella prima manche del sabato, Rast ha colto il sesto successo stagionale precedendo Robin Frijns e Timo Glock. Nella finale del giorno successivo, il trentunenne pilota dell'Audi ha prevalso su Marco Wittmann e sul due volte campione Gary Paffett. A Hockenheim è stato presentato anche il calendario 2019, che avrà nove corse. Ci saranno anche due eventi in gemellaggio con il Super GT. La corsa di Misano è stata anticipata da agosto a giugno e potrebbe non essere in notturna. Non compaiono tre tracciati storici come l'Hungaroring, Spielberg e Zandvoort. Erano inattese le novità di Assen e Zolder. Hockenheim potrebbe ospitare la corsa Europea del mini torneo con il Super GT, mentre la tappa nel Paese del Sol Levante sarà a novembre al Fuji. ●



Gary Paffett festeggia la conquista del secondo titolo in carriera nel DTM. A Rast, sotto, non è bastata una doppietta per riconfermarsi campione



AL TRAGUARDO

Hockenheim (Ger),

13-14 ottobre 2018

Gara-1: 1. Rast (Audi) 34 giri 56'59"934 alla media di 163,704 km/h; 2. Frijns (Audi) a 0"354; 3. Glock (BMW) a 1"856; 4. Paffett a 2"641; 5. Duval (Audi) a 5"136; 6. Rockenfeller (Audi) a 6"066; 7. Muller (Audi) a 6"982; 8. Di Resta a 7"952; 9. Spengler (BMW) a 8"709; 10. Mortara a 10"023; 11. Wehrlein a 11"001; 12. Eng (BMW) a 11"653; 13. Green (Audi) a 12"299; 14. Juncadella a 13"030; 15. Eriksson (BMW) a 13"400 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Paffett in 1'34"743 alla media di 173,800 km/h.

Gara-2: 1. Rast (Audi) 36 giri 58'03"981 alla media di 170,147 km/h; 2. Wittmann (BMW) a 3"786; 3. Paffett a 15"838; 4. Muller (Audi) a 17"241; 5. Frijns (Audi) a 18"942; 6. Spengler (BMW) a 21"004; 7. Farfus (BMW) a 21"460; 8. Eng (BMW) a 24"458; 9. Eriksson (BMW) a 28"683; 10. Glock (BMW) a 30"003; 11. Rockenfeller (Audi) a 33"406; 12. Duval (Audi) a 33"587; 13. Mortara a 34"985; 14. Di Resta a 38"204; 15. Juncadella a 38"869; 16. Auer a 39"611; 17. Green (Audi) a 40"132; 18. Wehrlein a 44"638 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Frijns in 1'34"512 alla media di 174,225 km/h.

Campionato finale: 1. Paffett 255 punti; 2. Rast 251; 3. Di Resta 233; 4. Wittmann 164; 5. Glock 144; 6. Mortara 140; 7. Auer 121; 8. Wehrlein 108; 9. Eng 102; 10. Muller 96; 11. Rockenfeller 87; 12. Spengler 85; 13. Frijns 84; 14. Eriksson 72; 15. Juncadella 61; 16. Farfus 56; 17. Duval 54; 18. Green 27.

Loeb arbitro del triello

NEL PENULTIMO ATTO DELLA STAGIONE SULLE STRADE DELLA CATALUNYA, C'È ANCHE UNA VARIABILE IMPAZZITA

di **Marco Giordo**

Una cosa è certa, dopo la grande vittoria di Ogier in Galles, di sicuro tra due weekend in Catalogna molto difficilmente si potrà mettere matematicamente scrivere la parola fine alla lotta per il titolo mondiale piloti visti i soli 7 punti di distacco tra i primi due in classifica. Per quello marche invece, se la Toyota riuscisse a finire la sua gara in Spagna con 23 punti in più della Hyundai portando il suo vantaggio a quota 43, i giochi sarebbero già fatti. Tommi Makinen e i suoi ragazzi potrebbero quindi stappare la tanto agognata bottiglia di champagne già a Salou. La squadra nipponica ha ora 317 punti, 20 più della Hyundai che segue a quota 297, mentre con 273 la MSport Ford è terza. Considerando che ogni team può marcare al massimo 43 punti per gara e che la squadra di Wilson ha già 44 punti di distacco dalla Toyota, possiamo praticamente considerare il team angloamericano fuori dai giochi, visto che mancano solo due gare al termine. Diverso invece il discorso tra Toyota e Hyundai. I giapponesi hanno 20 punti di vantaggio sui coreani, un bel tesoretto, tant'è che al team nipponico basterebbe come già detto segnare 23 punti in più al Catalunya per griffare sul lungomare di Salou il suo quarto mondiale, dopo quelli vinti nel 1993, '94 e '99. Cosa tra l'altro possibilissima, vista la qualità dei suoi piloti e la competitività sull'asfalto messa già in mostra dalla Yaris prima in Corsica e poi in Germania. Ci sono tante combinazioni ipotizzabili da qui alla fine, certo è però che nelle ultime quattro gare la grande rimonta e l'allungo del team gestito da Tommi Makinen, fa sì che da qui alla fine sia proprio la casa diretta da Akio Toyoda la principale favorita per il successo finale.

Piloti, lotta aperta

Per vedere scorrere i titoli di coda del mondiale riservato ai piloti bisognerà invece quasi sicuramente attendere la trasferta australiana in programma a Coffs Harbour sugli sterrati del Nuovo Galles del Sud a metà novembre. In realtà però una probabilità di vedere Neuville già campione in Catalunya c'è. Se il pilota belga finisse la gara iberica con 31 punti di vantaggio su Ogier sarebbe infatti già matematicamente il nuovo campione. Thierry Neuville dovrebbe mettere a segno un 24 a 0 su Sébastien Ogier opzione possibile solo vincendo a Salou con il suo rivale che marca al massimo un punto, è questa



2 soluzioni per chiudere i "giochi"

In pratica sono solo due le combinazioni possibili perché i leader dei due campionati, vale a dire la Toyota e Neuville, possano laurearsi campioni a Salou il 28 ottobre:

- la Toyota termina la sua gara in Spagna con 23 punti in più della Hyundai portando il suo vantaggio a 43 lunghezze sui rivali coreani;
- Thierry Neuville a fine gara ha in classifica 31 punti in più di Sébastien Ogier.

In tutti gli altri casi entrambi i titoli verrebbero assegnati in Australia a Coffs Harbour il prossimo 18 novembre.

l'unica condizione possibile per chiudere subito la contesa vista l'attuale situazione molto aperta con soli 7 punti di differenza tra i due favoriti per l'alloro iridato 2018. Per Ott Tanak invece i numeri oggi parlano chiaro, la sua sarebbe un'impresa davvero titanica al limite dell'impossibile.

La classifica vede in testa Neuville con 189 punti, seguito da Ogier con 182, mentre Tanak è più indietro con 168. Sono quindi ora saliti a 21 i punti di distacco tra l'estone e il leader belga, francamente tantissimi e forse troppi visto che al massimo i piloti possono segnare un totale di 60 punti nelle prossime due gare. Molto più aperta invece è la bagarre tra Neuville e Ogier, ed oggi come oggi è incredibile



Ott **Tänak**



14 prove da godere

Il Consiglio Mondiale della FIA ha approvato venerdì scorso a Parigi il calendario del mondiale rally 2019. Come già anticipato da AS le gare salgono a 14, ma con una sola "new entry" il Cile e con la conferma a sorpresa del Tour de Corse e l'esclusione inaspettata del Giappone. Rispetto al recente passato la data del Portogallo è stata spostata due settimane più avanti, mentre quelle di Sardegna, Finlandia e Germania scalano di una sola settimana (restano da confermare da parte degli organizzatori le date di Germania, Galles, Spagna e Australia).

CALENDARIO WRC 2019

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



Thierry **Neuville**



Sebastien **Ogier**



Il Consiglio Mondiale di Parigi ha inoltre stabilito quanto segue:

- i piloti prioritari potranno scegliere il numero da portare sulla loro vettura tutta la stagione eccetto il numero 1, che va di diritto al campione del mondo in carica;
- per ridurre i costi le giornate di test scendono da 55 a 42 e la durata massima delle gare da 500 a 350 km cronometri;
- viene istituito un nuovo campionato, il "mondiale Wrc 2 Pro" riservato a piloti, copiloti e costruttori di una casa ufficiale, mentre l'attuale "mondiale Wrc 2" resta riservato ai piloti privati (le vetture restano le attuali R5 per entrambi);
- viene abolito il mondiale Wrc 3 mentre resta lo Junior riservato a vetture R2.

evidenziare quanto pesano sul piatto della bilancia i sette decimi di secondo che hanno diviso i due in Sardegna. Se il mondiale alla fine si decidesse per quei sette decimi sarebbe davvero pazzesco. Perché facendo due conti se ad Alghero avesse trionfato Ogier, Neuville avrebbe in classifica 8 punti in meno ed Ogier 8 in più e la situazione sarebbe oggi invertita. Quegli 8 punti pesano davvero come un macigno nella classifica di questo mondiale, e forse potrebbero addirittura rivelarsi decisivi. In Spagna l'unica variabile che potrebbe spargliare le carte è "l'effetto Loeb", perché in Catalogna il nove volte campione del mondo sarà al via della gara e potrebbe tranquillamente inserirsi nella lotta

per la vittoria. Nella prima tappa sulla terra l'alsaziano partirà dietro in posizione favorevole e come il suo compagno di squadra Breen, visto che l'anno scorso Kris Meeke vinse il Catalunya in scioltezza al volante della Citroen C3, potrebbe togliere punti importanti e pesanti ai tre contendenti per il campionato. Le combinazioni possibili con 60 punti in palio sono molteplici, di certo però mai come stavolta un punto e un solo decimo di secondo saranno decisivi nel decidere le sorti di questo campionato. Un mondiale piloti, quello del 2018, che da la sensazione di essere quello più equilibrato tra tutti quelli sinora disputati in ben 45 anni di storia del mondiale rally. ●

fotografie GETTY IMAGES

Su il capi

PAOLO UNDICI VOLTE CAMPIONE D'ITALIA

Ha il sapore dell'impresa l'undicesimo tricolore conquistato in carriera da Paolo Andreucci (il 10° per Anna Andreucci) dopo una seconda parte di Cir davvero travagliata. Con il 3° posto alle spalle di Rossetti e Crugnola il duo della Peugeot ha messo le mani sull'ennesimo titolo



pezzo!

PAOLO ANDREUCCI E ANNA ANDREUSSI CONQUISTANO LO SCUDETTO PIÙ DIFFICILE DELLA LORO CARRIERA ALLA FINE DI UNA STAGIONE IN CUI È SUCCESSO DI TUTTO

di Daniele Sgorbini



VERONA - La cornice è sempre quella lì. L'arena accanto, la piazza gremita di gente, il tramonto che scivola svelto in notte vera. L'inno nazionale, il podio, lo spumante e tutto il resto. Quel che cambia, stavolta, è l'intensità delle emozioni. Perché se il decimo titolo era una sorta di sigillo, un marchio, un cerchio che si chiudeva, lo scudetto numero undici di Paolo Andreucci e Anna Andreussi è qualcosa che va oltre. È la vittoria dell'umano contro le vetture più moderne, il trionfo della costanza, della classe e della capacità di rialzarsi contro le botte che a volte riserva il destino a chi sceglie di intravedere per mestiere. Li davano entrambi per finiti dopo l'incidente nei test al Ghimbegna e invece eccoli ancora lì, a cucirsene un altro sul petto. Non ha gli occhi lucidi Andreucci, e l'emozione che si porta dentro la lascia uscire lentamente, scandendo le parole e tracciando un'analisi lucida, netta, obiettiva: «Il campionato lo avevamo iniziato molto bene - dice - con tre vittorie e un se-



foto grafie BETTIOL

condo posto. Poi ci siamo un po' complicati la vita da soli e dopo l'incidente le cose si sono fatte davvero difficili. È vero, ho passato un brutto momento e lo ammetto. Ma al tempo stesso sapevamo che, in condizioni normali, avevamo a disposizione tutto quanto serviva per raddrizzare la situazione e far nostro il campionato. E così è stato».

Ha ragione da vendere l'eterno campione di rallylandia, che ad anni cinquantatré resta ancora l'uomo da battere. Da quanto il toscano s'è messo addosso la tuta del Leone, l'unico a riuscire nell'impresa è stato Giandomenico Basso (se si esclude il 2013 quando Andreucci corse in gran parte con la 208 R2) e la storia si è ripetuta pure stavolta, anche se seguendo un percorso decisamente più tortuoso. Che lo scudetto potesse prendere la via per casa sua, Ucci l'ha capito prima ancora di mettere in moto la sua 208, buttando un occhio alle previsioni del tempo e rendendosi conto che sarebbe stato un Due Valli anomalo, tutto asciutto e decisamente caldo. Le condizioni ideali per le sue Pirelli (che ha monopolizzato le prime quattro posizioni dell'asso-
→

luta) e le peggiori possibili per le DMack di Scandola, già vincenti sulla terra e decisamente più competitive sull'asfalto umido e a basso grip. Anche il veronese che ha collezionato l'ennesimo argento in campionato, alla fine riesce a dipingere un quadro chiarissimo di gara e stagione: «Se a inizio anno ci avessero detto che avremmo chiuso secondi, sinceramente ci avrei messo la firma. Poi arrivati qui in testa alla classifica, ovviamente ci speravamo, soprattutto dopo i tempi fatti nella prima tappa. Invece non è andata così, ma ho grandi aspettative per l'anno prossimo».

Pensa già al 2019 quando le scarpe che calza la sua Skoda verranno prodotte in Italia e spera. Intanto chi si gode il momento – e ne ha ragione – è Luca Rossetti. Che esattamente come l'anno passato, è tornato a frequentare l'aria del Cir in occasione dell'atto finale e ancora una volta ha suonato tutti. Questa volta sin dal primo metro e questa volta con una vettura che altri (leggi Campedelli) non hanno voluto considerare per dare l'assalto al titolo. Con la Hyundai i20 l'ex campione italiano ed europeo aveva incantato al Rally del Friuli e qui ha semplicemente dominato: «Lo scorso anno avevo vinto con la Skoda, ma era una vettura che conoscevo già da due anni. Con questa ci avevo fatto invece appena una gara ma devo dire che mi sembra perfetta per le nostre strade. È maneggevolissima e ha un potenziale semplicemente enorme».

A chi prima chiede come abbia trovato il livello del Cir, il Rox abbozza e non risponde. Più tardi riflette sul fatto che gli altri si stavano giocando il campionato e magari usando qualche strategia. Ma lui, intanto, li ha appunto suonati tutti. Altro strumento, ma melodia identica a quella di un anno fa. ●



LA HYUNDAI
È DAVVERO
MANEGGEVOLE E
HA UN POTENZIALE
SEMPLICEMENTE
ENORME

LUCA ROSSETTI



fotografie BETTIOL

Campedelli finale amaro

DURA POCHISSIMO IL SOGNO DEL ROMAGNOLO TRADITO
DAL MOTORE FATTO ARRIVARE APPOSTA DA MSPORT



È durato pochissimo il sogno di Simone Campedelli. Il tempo di far qualche chilometro nel primo passaggio ad Erbezzo e poi silenzio. Quello del quattro cilindri fatto arrivare apposta da M-Sport, assieme a un ingegnere del team inglese per assisterlo, che si è ammutolito e non ha più saputo di riprendere vita. Il pilota sui social se l'è presa – nemmeno troppo velatamente – con la Vieffecorse, rea a suo dire di non aver ultimato in tempo la vettura per il test del mercoledì. La squadra ribadisce invece di aver sempre fatto del proprio meglio per mettere in condizione Simone di lottare per il titolo, ma la rottura si è ormai consumata ed è un peccato che quella che poteva essere una bella sfida sia finita così. Come è un peccato che un Cir così combattuto debba avere uno strascico, con l'esposto presentato dal patron di Orange 1 contro Andreucci, per il famoso video pre Adriatico in cui il neo campione d'Italia avrebbe anticipato dettagli del percorso ancora segreto. Il filmato non rivelava nulla di particolare e anzi era anche più brevi degli altri. In realtà di misterioso c'è ben poco: tutti i costruttori ricevono un report pre-gara da Luciano Tedeschini e in quello che riguarda l'Adriatico, inviato il 16 luglio a tutti, si parlava del percorso e di "tratti ampiamente collaudati", dando le indicazioni poi usate nel filmato sotto accusa. Ma se l'iter della giustizia sportiva dovesse andare avanti, è probabile che possano uscire altri veleni, pure da altre parti. ●



Tricolore Asfalto a **Crugnola**

UNA GARA STREPITOSA DA PARTE DI ANDREA CHE SI PIAZZA SECONDO ASSOLUTO E CONQUISTA LO SCUDETTO RISERVATO AGLI ASFALTISTI

Secundo al **Ciocco** e di nuovo secondo al Due Valli. Il Tricolore di Andrea Crugnola e Danilo Fappani era iniziato con un risultato da urlo ed è finito allo stesso modo, dopo una gara praticamente perfetta, condita da due scratch e da una serie di prestazioni convincente e sempre senza errori. Di parole non ne spende poi molte il lombardo e quelle che usa sono spesso di circostanza, per rendere merito a chi gli permette di far traversi – bene – su e giù per lo stivale. Ma coi fatti sa parlare bene assai e i suoi numeri lo dimostrano. La matematica teneva pure lui in corsa per lo scudetto, che però avrebbe potuto arrivare solo grazie a una serie improbabile di coincidenze. È arrivato invece – con pieno merito – il Campionato Italiano Rally Asfalto, nel quale Crugnola ha chiuso davanti a Michelini (qui sesto) e Scattolon (fermato da noie meccaniche). Ed è arrivato anche il titolo Costruttori per la Ford che ancora una volta vince nell'Italiano grazie ai risultati dei suoi clienti. ●



MONTEPREMI E TROFEO R1

Terra 2019 in sei round

«È stato un incontro costruttivo, alla fine credo di poter essere soddisfatto». Oriano Agostini, patron dell'Adriatico che secondo i rumors è destinato a uscire dal Cir, assieme al San Marino, per lasciar posto al Sardegna mondiale, è appena uscito dalla tavola rotonda con Federali e gommisti per parlare del futuro delle gare su terra e vede il bicchiere mezzo pieno: «A dire il vero non si è parlato di calendari e validità, ma ci è stato detto che una decisione definitiva verrà presa a fine ottobre». Sul tavolo sono state però messe alcune idee per dare nuova linfa alle gare sulle strade bianche. Il prossimo Tricolore Terra sarà composto da sei gare, dovrebbe arrivare un montepremi, garantito da Aci Sport e gommisti ed è allo studio l'ipotesi di portare un Trofeo R1 per stimolare i giovani a cimentarsi sulla terra, così come si sta valutando l'ipotesi di varare un campionato destinato alle tante vetture N4 ancora in giro tra i preparatori italiani e che sulla terra potrebbero conoscere una nuova giovinezza.

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Con una gara sempre al vertice, Rossetti, in alto a sinistra, ha conquistato la seconda vittoria di fila a Verona esaltandosi con la Hyundai i20 R5. Il friulano vincitore anche quest'anno nell'Irc ha preceduto Crugnola, sopra, vincitore nel Trofeo Tricolore Asfalto. Sotto, Scandola, che proprio sulle strade di casa ha visto svanire ancora una volta il suo sogno tricolore ed è giunto 5°. Nell'altra pagina subito out Campedelli kappà



Ciuffi artiglieria il trofeo

TOMMASO CONQUISTA IL MONOMARCA PEUGEOT E SI GUADAGNA UN VOLANTE DA UFFICIALE PER LA PROSSIMA STAGIONE. MAZZOCCHI CEDE CON ONORE



Verdicti già scritti al Due Valli per le sfide che riguardavano le tuttoavanti. Il Tricolore Due Ruote Motrici, Damiano De Tommaso l'ha fatto suo prima ancora del via, dato che con Ferrarotti unico alla partenza della gara scaligera in R3T (e ritirato dopo un gran botto) non c'erano i numeri per superarlo. Il portacolori di Peugeot Italia lo ha onorato con una gran prestazione nell'assoluta, dove ha chiuso a ridosso della top ten e primo tra le trazioni anteriori. Nel Trofeo Peugeot Competition Top, Tommaso Ciuffi doveva solo chiudere la pratica e così ha fatto, nonostante una foratura che gli ha fatto provare qualche brivido. Bravo il toscano ad aggiudicarsi il posto da ufficiale nel 2019 e bravissimo anche Mazzocchi a rendergli dura la vita durante tutta la stagione. Sul fronte giovani, però, le notizie vere riguardano il futuro prossimo e remoto, con svolte importanti all'orizzonte per il Supercorso federale e per il Tricolore Junior che verrà.

Nel primo caso è in dirittura d'arrivo un bando per permettere ai giovani piloti interessati di partecipare allo stage formativo che si terrà in Sardegna dal 27 al 29 novembre e che avrà un costo di 5.000 euro, che verrà però restituito a coloro che decideranno di prendere parte al Campionato Italiano Junior dell'anno prossimo. Sugli sterrati sardi i ragazzi si cimenteranno con le Ford Fiesta R2 della M-Sport. Per la serie riservata agli under, prende sempre più forma il progetto di schierare dieci vetture - gestite dalla stessa M-Sport - per altrettanti equipaggi selezionati anche attraverso il Supercorso. Per loro la stagione avrà un prezzo "politico" di 50.000 euro e per il vincitore è prevista la partecipazione al Mondiale Junior nel 2020. Non è tutto: per assicurare ai ragazzi la giusta dose di esperienza su tutti i fondi, lo Junior attingerà al calendario sia del Cir sia del Terra. ●





POLLARA CHE BOTTO!

Tommaso Ciuffi ha messo la sua firma sul Trofeo Peugeot Competition Top. Sotto, Cogni che si è imposto nel Trofeo Suzuki. A lato, il crash di Pollara e in alto, Guagliardo vincitore tra le Storiche

fotografie BETTIOL



Cogni mette il turbo

AL DEBUTTO CON LA VERSIONE SOVRALIMENTATA DELLA SWIFT, GIORGIO CHIUDE LA SUA STAGIONE IN BELLEZZA

Cambia la vettura, ma non il risultato. Dopo essersi assicurato matematicamente sia il Tricolore R1 sia il Trofeo Suzuki all'Adriatico, Giorgio Cogni si è presentato al via del Due Valli con la Swift sovralimentata, lo stesso esemplare usato da Suzuki Italia per la presentazione dell'auto nuova a inizio stagione. Il piacentino ha messo le mani sul successo dopo una gara decisamente sopra le righe di Simone Goldoni, che ha guidato il gruppo sino alla penultima prova speciale, quando ha dovuto suo malgrado cedere il passo per una spanciata piuttosto violenta. Ha da recriminare anche Stefano Martinelli, davanti a Cogni sino alla ripetizione della prova di Cà Del Diaolo e poi rallentato da una foratura sulla ripetizione della Santissima Trinità, prova decisamente tecnica e con l'asfalto in condizioni veramente molto difficili. Tra le Twingo R1, ancora un successo di Paris, già vincitore del Trofeo. ●

GUAGLIARDO STORICO

Successo per Domenico Guagliardo e Francesco Granata nel Rally Due Valli Storico. La vittoria dei siciliani rappresenta il sesto successo diverso in otto gare di campionato. Ritiro amaro per Lucky-Pons, che hanno visto cedere la ruota anteriore sinistra della loro Lancia Delta mentre erano in testa. Sicilia in festa anche per la classifica di campionato, con il titolo del 3. raggruppamento andato alla coppia formata da Natale Mannino e Giacomo Giannone.

RALLY REGIONALE

In una gara decisamente più affollata degli altri appuntamenti validi per il Regionale che solitamente vanno in scena in coda al Cir, si è imposto al Due Valli il trevigiano Rudy Andriolo, che con una Ford Fiesta R5 e Roberto Scopel alle note ha avuto la meglio su Giancarlo Cunegatti e Federico Righetti (Skoda Fabia R5) per appena 1"2. Terza piazza per Michele Degani e Daniele Marai (Ford Fiesta R5).

FEDERIGHI REGINA

Si è chiusa al Due Valli anche la sfida per la Coppa Aci femminile, per la quale erano in corsa ancora Corinne Federighi e Rachele Somaschini. L'ha vinta la pilotessa toscana, che in coppia con Silvia Rocchi ha così bissato i successi del 2015 e 2016. Per Rachele Somaschini una gara compromessa dalla toccata nella prima tappa: rientrata grazie al super rally, la milanese ha visto il traguardo ma non le è bastato per mettere le mani sullo scudettino rosa.

POLLARA CHE BOTTA!

Grande spavento per Marco Pollara e Giuseppe Princiotto nella prima prova speciale della gara, ad Erbezzo. L'equipaggio siciliano di Peugeot Italia è uscito violentemente di strada in una sinistra due molto insidiosa, alla fine di un tratto veloce in discesa. La vettura ne è uscita piuttosto malconca ma loro se la sono cavata per fortuna senza troppi danni. Un finale amaro per una stagione che non ha riservato troppe gioie all'ex Campione Italiano Junior.

L'EVENTO



Breen prima firma

L'UFFICIALE CITROEN VINCE LA SEDICESIMA EDIZIONE DI RALLYLEGEND: «PUBBLICO FANTASTICO E PIACERE PURO DI GUIDA». ANCORA UNA VOLTA A SAN MARINO LA POESIA DEL RALLY DI UNA VOLTA AGGREGA E RIUNISCE TANTI APPASSIONATI. SCOPRIAMO PERCHÉ



di Leonardo Todisco Grande

SAN MARINO - See you nex year, ci vediamo il prossimo anno. E qui, nello striscione che Kris Meeke ha mostrato, insieme a Vito Piarulli e Paolo Valli, l'invito a Rallylegend 2019. Che nello specifico era rivolto a Luis Moya, ambasciatore di Rallylegend, assente quest'anno per motivi di salute, ma che si è esteso alla moltitudine di appassionati e a tutti i campioni che sono affezionati a Rallylegend. «Che è stata una volta di più una grande festa di sport, di agonismo, di spettacolo, di amicizia in nome della passione per i rally. Di ieri e di oggi» come chiosava alla fine Vito Piarulli, dal ponte di comando.

CRAIG VINCE ALLA PRIMA PARTECIPAZIONE

Prima partecipazione a Rallylegend e prima vittoria per Craig Breen che nella tre giorni sammarinese si è imposto al volante della Citroen C4 Wrc



È IN EDICOLA
DAL 2 OTTOBRE
UN AUTOSPRINT
COLLECTION
IMPERDIBILE

Rosati batte Cesarini

È stata l'ultima prova speciale, la spettacolo The Legend a decidere il duello all'ultimo secondo, tutto sammarinese, tra Stefano Rosati e Davide Cesarini, che ha tenuto banco per tutta la gara. Alla fine l'ha spuntata Stefano Rosati, con Sergio Toccaceli e la Talbot Lotus, con cui hanno vinto altri due Rallylegend in passato. Davide Cesarini, con Mirco Gabrielli (Ford Escort Rs 2000) hanno dovuto accettare il verdetto del cronometro, e dietro di loro, a chiudere un podio tutto bianco-azzurro, colori della Repubblica di San Marino, si è issato un felicissimo Nicola Bonfè, con Lorenzo Ercolani e la Ford Escort Rs del 1978, al suo miglior risultato a Rallylegend, corso in quasi tutte le edizioni.

Totò Riolo cala il poker

Il siciliano Totò Riolo, con Rappa, ha confermato la sua supremazia con la Subaru Legacy, concludendo davanti a tutti e siglando la sua quarta affermazione a Rallylegend. Luruguaiano Gustavo Trelles, con Bicho Del Buono e la Toyota Celica St 205 ha combattuto, ma ha dovuto rassegnarsi alla pur prestigiosa piazza d'onore. A chiudere il podio è andato alla fine Carlo Boroli, con Paolo Vercelli alle note, a bordo di una Subaru Impreza del 1998. Dietro a Fabio Galli, con Gabriele Romei, ottimi quarti con una Renault Clio Williams, solo quinto si è piazzato il sammarinese Marcello Colombini, con Selva, e la Bmw M3 E30, per un errore nella speciale spettacolo conclusiva della seconda tappa.

Breen svetta e assicura: «Voglio tornare»

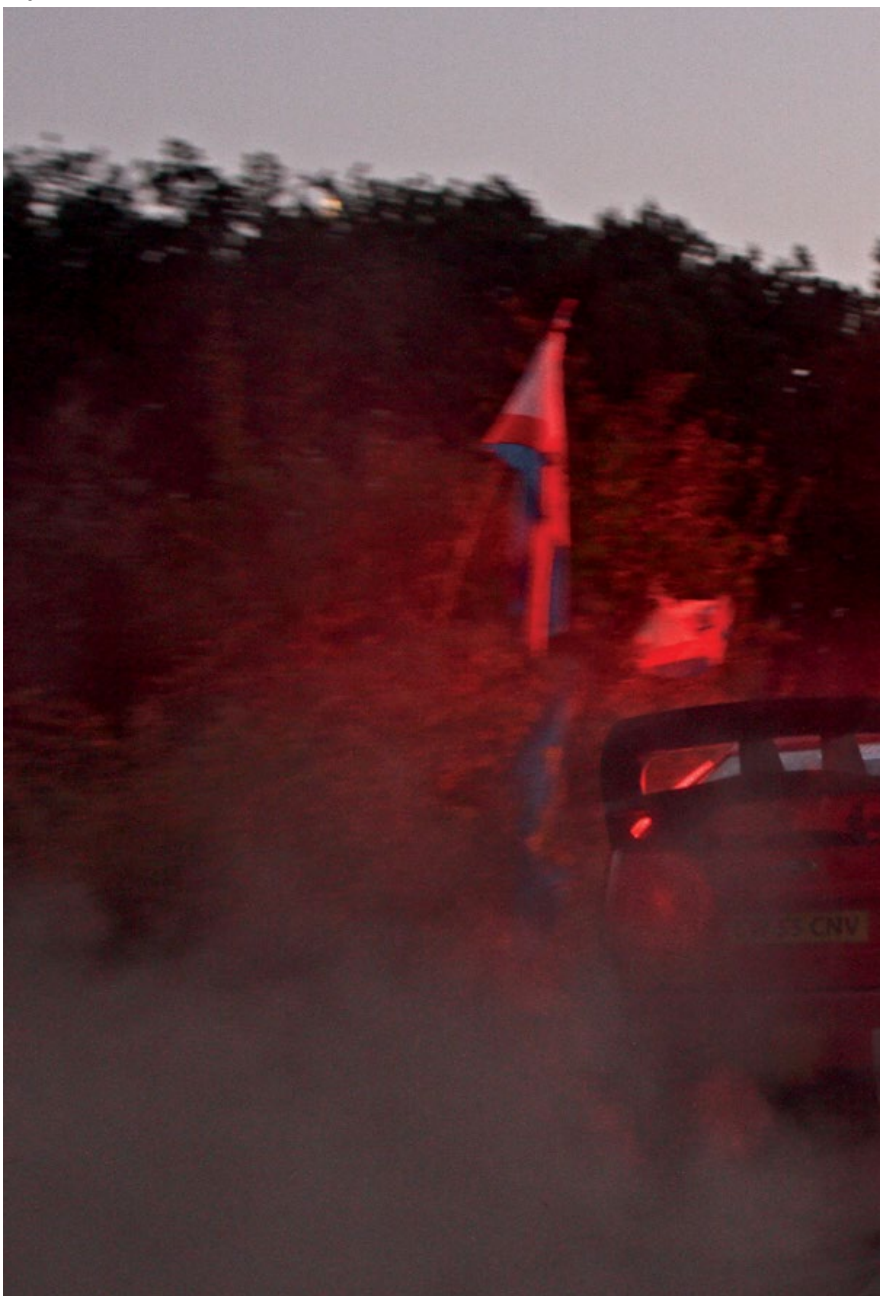
Dato il buon vantaggio accumulato nelle prime due tappe, Craig Breen, pilota ufficiale nel Mondiale Rally del team Citroen Wrt, ha confermato senza affanni il suo primato tra le Wrc, con alle note il fido Scott Martin. «Voglio tornare anche l'anno prossimo, è stata una bellissima esperienza qui a Rallylegend: pubblico fantastico e piacere puro di guida. Complimenti agli Organizzatori, oggi ho scoperto una bellissima realtà», le parole di Craig Breen sul palco di arrivo. Oltre alle coppe in palio, l'equipaggio vincitore si è aggiudicato due orologi della collezione Tazio Nuvolari messi in palio da Eberhard&Co, Official Time Keeper di Rallylegend. Al secondo posto si piazza Luca Pedersoli, con Anna Tomasi a fianco, con un a vettura gemella di quella del vincitore, mentre il finlandese Mikko Hirvonen, con Jarmo Lehtinen e la Ford Focus WRC, conclude terzo, dopo essersi divertito, per due tappe, con la Ford Focus WRC, a fare tondi e numeri spettacolari per divertire il pubblico.

Spettacolo Legend Stars

Il pubblico si è esibito anche in "ola" e con un tifo sfrenato al passaggio delle "Legend Stars". Che è vero non hanno il rilevamento dei tempi, ma lo spettacolo di traversi, salti, "tondi", burn-out e compagnia bella è senza soluzione di continuità. Anche Kris Meeke, il fuoriclasse inglese in predicato di vestire i colori Toyota Gazoo nel prossimo Mondiale Rally, non ha lesinato numeri e show con la Ford Fiesta WRC Tamauto e, come lui, tutti gli altri piloti che hanno scelto di esibirsi in questa categoria,



foto grafie BETTIOL





MEEKE È TORNATO AL VOLANTE

A sinistra, Kris Meeke ha ritrovato il volante di una vettura da rally proprio nella gara sammarinese dopo essere stato messo alla porta da Citroen nel corso di questa stagione. Sotto, lo spettacolare Hirvonen in azione con la Focus. In alto, a destra, Riolo e a lato, Rosati



con macchine cariche di gloria agonistica. A Meeke è andato anche il premio di pilota più spettacolare di Rallylegend 2018.

Martini Racing parata da sogno

Le Martini Racing Parade sono state uno spettacolo che gli appassionati presenti a Rallylegend non dimenticheranno presto. Una ventina di macchine cariche di gloria rallystica, tutte nella inconfondibile livrea Martini Racing e con al volante un gruppo di quei piloti Biasion, Kankkunen, Alen, Patrese, Pirro, Cunico, Aghini - che le hanno rese leggendarie, hanno deliziato occhi e orecchie delle tante migliaia di spettatori assiepati sulla prova spettacolo The Legend per una celebrazione unica e esclusiva.

Di Rosati il salto più bello

La giuria era di quelle importanti: a giudicare il miglior salto sulla P.S.1 The Legend sono stati infatti Franco Cunico, Tonino Tognana e Massimo De Antoni. A vincere i premi messi in palio da Pirelli per il balzo più bello sono stati Stefano Rosati e Sergio Toccaceli (Talbot Lotus), davanti a Luca Pedersoli, con Anna Tomasi (Citroen C4 WRC) e a Nicola Bonfè, con Lorenzo Ercolani (Ford Escort RS).

Antigua Legend Cup2

Totò Riolo è risultato anche vincitore del Trofeo Antigua Legend Cup, con la partecipazione gratuita alla Antigua Legend Cup2, gara di tipologia X-Rally - Rallycross, che si disputerà il 22 e 23 dicembre ad Antigua, compreso volo aereo a/r Antigua-Milano, ospitalità di una settimana nel resort di lusso Antigua Yacht Club Marina and Resort, iscrizione gratuita alla gara e utilizzo gratuito della vettura per la gara.

Mario Isola naviga nello shakedown

Venerdì 12 ottobre, durante lo shakedown, a bordo di una splendida Lancia Delta Integrale "vestita" Martini Racing e gommata Pirelli, si è costituito, per qualche ora, un equipaggio insolito, composto dal pilota Shannon Falcone, team member di Luna Rossa nella prossima sfida di Americas Cup, e dallestemporaneo navigatore Mario Isola, Pirelli Head of F1 and Car Racing. Un professionista del motorsport Pirelli e un professionista sailing con Luna Rossa, uniti dalla partnership tra le due realtà (Pirelli sarà co-title sponsor di Luna Rossa nella Americas Cup in Nuova Zelanda nel 2021, che si sono divertiti e hanno fatto divertire il folto pubblico che assiepava lo shakedown. ●



PARATA SPETTACOLARE

Spettacolare ed emozionante la parata delle vetture griffate Martini Racing che hanno avuto piloti d'eccezione come Alen, Aghini, Pirro, Kankkunen, Biasion e Cunico, nelle foto in basso



foto grafie BETTIOL





**ISOLA LEGGE LE NOTE
NELLO SHAKEDOWN**

Anche Mario Isola della Pirelli, a lato, ha provato l'ebbrezza di un giro lungo le speciali del Rallylegend, navigando Shannon Falcone nel corso dello shakedown



WEEK-END MASTER FIA HILL CLIMB GUBBIO

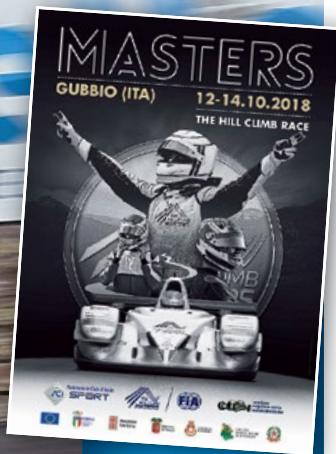
Merli re delle nazioni

L'ALFIERE DELL'OSELLA AL TOP IN ITALIA E IN EUROPA SBANCA ANCHE NEL TROFEO INTERNAZIONALE, DAVANTI AL RIVALE DI SEMPRE FAGGIOLI E AL FRANCESE PETIT



foto grafie GIUSEPPE RAINIERI





**OSELLA TRIONFATRICE
BATTE DUE NORMA**
Merli, in azione, a Gubbio con l'Osella di punta si è dimostrato senza dubbio il più veloce. A sinistra, eccolo festeggiato dai fumogeni dei tifosi e, al centro, è tra Faggioli, secondo, e Petis, terzo

di Gianluca Marchese

GUBBIO - Mancava soltanto la supersfida al Fia Hill Climb Masters di Gubbio a Christian Merli, all'Osella Fa30 Evo Zytec e alla Avon per piazzare l'en plein in una stagione che ora più che mai si colora d'oro. Come il Re Mida delle corse in salita 2018, nell'appuntamento clou che da tre edizioni la Fia vuole per celebrare la specialità mettendo la ciliegina sulla stagione internazionale, il trentino neo-campione italiano ed europeo si mette al collo la medaglia più preziosa mentre, all'opposto di quanto accaduto nel 2016 a Sternberk, a

FIA HILL CLIMB MASTERS

Gubbio (Pg), 13-14 ottobre 2018
Manche più veloce: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Zytec) in 1'17"85; 2. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) a 0"73; 3. Petit (Norma M20 Fc Mugen) a 2"05; 4. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 2"76; 5. Steiner (LobArt La01 Mugen) a 3"60; 6. Cubeda (Osella Fa30 Zytec) a 3"83; 7. Degasperri (Osella Fa30 Zytec) a 4"01; 8. Fattorini (Osella Fa30 Zytec) a 4"88; 9. Hall (Force Wh Xtec Aer) a 5"42; 10. Moran (Gould Gr61x Nme) a 5"62.

Categorie. Cat.1: 1. Peruggini (Ferrari 458 Gt3) in 1'32"97; 2. Iaccangeli (Emw Z4 Gt3) a 1"02; 3. Gaetani Ferrari 458 Gt3) a 1"91. Cat.2: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Zytec) in 1'17"85; 2. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) a 0"73; 3. Petit (Norma M20 Fc Mugen) a 2"05. Cat.3: 1. Schnellmann in 1'33"12; 2. Ratajczyk a 0"82; 3. Lukaszczyk a 1"52. (tutti su Mitsubishi Lancer Evo). Cat.4: 1. Hall (Force Wh Xtec Aer) in 1'23"27; 2. Moran (Gould Gr61x Nme) a 0"20; 3. Willis (Oms 28 Rpe) a 0"51. Under25: 1. Ryder (Empire Evo 2 Suzuki) in 1'34"33. Femminile: 1. Menzies (Gould Gr55B Cosworth) in 1'40"45.

Nations Cup: 1. Lussemburgo; 2. Italia; 3. Slovenia; 4. Francia; 5. Regno Unito.

Simone Faggioli resta in mano un argento che, stavolta sulla Norma M20 Fc Zytec gommata Pirelli abitualmente utilizzata nel Cem, va a replicare il risultato ottenuto in giugno alla Pikes Peak. I due driver ufficiali hanno attirato gran parte dell'attenzione sportiva, perché sì, la classifica a squadre della Nations Cup è senza dubbio da spirito olimpico e le altre categorie sono state altrettanto combattute, ma, oltre alle motivazioni personali e di tifosi e appassionati, a Gubbio sono giunti tutti i vertici di Osella-Avon e di Norma-Pirelli.

Premiate le idee chiare di Merli

A parte la sfida tecnica e tra "gommisti", con Merli che ha forse avuto le idee più chiare fin dall'inizio sulla mescola da utilizzare, mentre Faggioli ha più volte testato nel corso del weekend con il variare delle temperature, uno dei momenti chiave della sfida è stato il testacoda in cui è occorso quest'ultimo dopo una pizzicata nella prima manche di gara.

**HO ATTACCATO
E CE L'HO FATTA.
È STATO UN ANNO
PERFETTO. I TITOLI
SONO ARRIVATI
TUTTI INSIEME!**

CHRISTIAN MERLI



Un episodio che il fiorentino ha pagato in termini psicologici e che ha inciso sul risultato personale. Dall'altro lato Merli è stato perfetto lungo l'intero weekend e i tre migliori tempi assoluti fatti segnare alla domenica sono il sigillo inequivocabile della competitività raggiunta. Da lui e dall'intero pacchetto, che rispetto al rivale presenta anche una preparazione Zytec

by Lrm (invece che Armaroli). Tutto ciò per la gioia di Osella, di Avon, con Walter Maganza deciso nel convincere la casa madre inglese a operare dei cambiamenti di rotta sul fronte sviluppo, e dello stesso Christian. Che da par suo quasi quasi non ci crede, in questo titolo, e sul podio commenta: «*Sapevo che avrei dovuto attaccare fino in fondo perché Simone ci avrebbe certamente provato fino alla fine, la macchina è stata perfetta come il lavoro delle gomme e l'impresa è riuscita. Ancora non riesco a credere che sia stato un anno perfetto. Dopo tutti questi anni a inseguire un titolo ora sono arrivati praticamente tutti insieme!*».

Gli alti e i bassi della Norma

Sul fronte Norma a Gubbio si è conclusa lottando al vertice una stagione da "montagne russe", con momenti difficili legati all'affidabilità della versione 2018 della biposto che ora appaiono lontani e un finale in deciso crescendo. Ci sono particolari da affinare nel complesso, ma Faggioli, soprattutto in un'atmosfera speciale come quella vissuta a Gubbio, con la medaglia d'argento al collo può guardare il bicchiere mezzo pieno: «*Tutto sommato siamo contenti, è stata una bellissima esperienza e uno straordinario evento. Complimenti agli organizzatori e a tutti i partner, oltre che ai miei fortissimi avversari, in particolare a Christian. Ci abbiamo provato fino in fondo ma l'inconveniente di questa*

«mattina ci ha un po' condizionato». Così come ha forse condizionato il risultato globale del Team Italia nella Nations Cup, per il quale si è dovuto scartare proprio quella prima manche. Con l'aggiunta di Domenico Scola e Domenico Cubeda, la nazionale "azzurra" ha comunque difeso ai vertici il Tricolore nel primo Fia Masters casalingo. La Nations Cup prende in considerazione un indice di regolarità che ha premiato il Lussemburgo, che ha conquistato l'oro grazie alla costanza dei bravi Canio Marchione (Bmw 320), Guy Demuth (Norma M20 Fc Judd), Daniele Donkels (Tatuus F.Renault) e Charles Valentiny (Subaru Impreza Sti). Capitanata da Fiorenzo Dalmeri («Questa esperienza della nazionale è stata fantastica, una squadra, e ci comprendo tutti i 38 piloti, unita in un evento straordinario»), l'Italia si mette al collo d'argento e sale sul 2° gradino del podio appunto con Merli, Faggioli, Scola e Cubeda, mentre si tinge di bronzo la Slovenia di Matevz Cuden (Renault Clio Rs), Ales Prek (Honda Civic Type-R), Peter Marc (Mitsubishi Lancer Evo) e Milan Bubnic (Lancia Delta Hf Integrale). ●

PROVA D'ORGOGGIO PER SIMONE FAGGIOLI. SECONDO

A lato, Faggioli su Norma, secondo assoluto. Al centro, la nazionale italiana, composta da 38 piloti. Sotto, la Ferrari di Peruggini, oro in Categoria 1. e, in basso, il podio con i ragazzi del Lussemburgo vincitori tra le Nazioni



fotografie GIUSEPPE RAINIERI

HANNO DOMINATO LA CATEGORIA 3

Britannici assai entusiasti

Entusiasta dell'evento e di Gubbio, tracciato del tutto diverso rispetto ai loro standard, la delegazione inglese presente in massa al Masters. I driver britannici e le loro agili monoposto hanno dominato la Categoria 3, quella delle auto da competizione "non Fia", dove il podio è tutto colorato dalla Union Jack e ben tre piloti diversi hanno staccato i migliori tempi a ogni salita. Una battaglia senza esclusione di colpi eppure vissuta all'intero con il proverbiale fair play per il quale sono noti a volte anche oltre ai meriti. Il loro fare da "garagisti" ultra-appassionati e il non tirarsela manco un po' hanno a loro volta attratto simpatie, mentre sul fronte performance sono presto progrediti.

In gara (con il nono riscontro assoluto) la medaglia d'oro è finita al collo del vice campione britannico Will Hall, primo al fotofinish su Force-Aer dopo la "pole" del sabato. In mezzo secondo c'erano pure il sei volte campione nazionale Scott Moran, che dopo i trionfi in Lussemburgo e Repubblica Ceca al terzo FIA Masters è d'argento su Gould-Nme, e Trevor Willis con la Oms-Rpe.

Agonismo sul filo ei decimi anche nella Categoria 3 (Turismo/GT "open"), dove ha brillato l'oro dello svizzero Roger Schnellmann sulla Mitsubishi Lancer Evo VIII.

Gubbio ne esce alla grande

UN'ORGANIZZAZIONE IMPECCABILE TANTO CHE ADESSO I PROGETTI GIÀ GUARDANO AL FUTURO, CON POSSIBILITÀ CHE APPAIONO STIMOLANTI

In Italia le corse in salita hanno visto un evento internazionale straordinario che ha rilanciato in pieno il Fia Hill Climb Masters e il suo stesso format, "salvati" un po' in extremis dal comitato del Trofeo Luigi Faggioli e da Gubbio soltanto nella tarda primavera scorsa dopo che altre location erano state proposte invano e l'evento era già stato trasformato da annuale in biennale dopo la prima edizione in Lussemburgo. Gara a parte, che ha fornito contenuti sportivi, agonistici e tecnici di massimo livello, e i record di partecipazione, hanno lasciato il segno l'entusiasmo e i tanti eventi ufficiali e collaterali, in primis la presentazione e la parata di tutti i piloti e le squadre nello scenario di Piazza Grande, ma anche la disco music e i tanti momenti di svago di ogni sera. Vista anche l'esperienza e l'atmosfera vissuta in Umbria, il capitano del Portogallo (una delle delegazioni più "chiassose" con tanti fan

al seguito a Gubbio), supportato dalla federazione, ha confermato la volontà di ospitare l'edizione 2020, per la quale evidenzia una sicura copertura economica. Si tratterà di convincere la Fia a portare l'"Olimpiade" delle salite in una nazione geograficamente non centrale rispetto a tutta Europa. Azione diplomatica e operativa che ora non è più così scontata proprio perché nuove candidature sono all'orizzonte. ●



Faggioli davanti al forte Petit

DERBY IN CASA NORMA PER LA SECONDA POSIZIONE, COL FRANCESE DEBUTTANTE A GUBBIO CHE SI È DOVUTO ARRENDERE AL TOSCANO



Il podio della Categoria 2 (che poi come previsto è stato in pratica l'assoluto) dietro a Merli e Faggioli è stato completato da Sebastien Petit con la Norma-Mugen. Non è stato facile per il pluricampione francese raggiungere l'obiettivo che si era posto all'esordio a Gubbio, ma una notevole progressione nei riscontri gli ha permesso di far prevalere la maggior potenza del suo 3000 sulla Pa2000 Honda di Scola, che alla fine ha concluso quarto nell'individuale: «Oltre questo non si poteva con un 2 litri - ha detto il calabrese -, anche se un po' di rammarico rimane per il podio sfumato.

**MIGLIO DI COSÌ
NON POTEVO FARE.
È STATO UN EVENTO
FANTASTICO E UNA
ESPERIENZA
INDIMENTICABILE**

DOMENICO SCOLA

”

È stato un evento fantastico e un'esperienza indimenticabile». Alle sue spalle lo svizzero Marcel Steiner sulla LobbArt-Mugen e, sesto, Cubeda sulla Fa30: «Sono soddisfatto del contributo che sono riuscito a dare alla nazionale italiana e anche della prestazione individuale malgrado un piccolo problema al cambio nella prima manche e una pizzicata nella seconda. Questo evento è stato di uno spessore assolutamente particolare». Il bottino di medaglie italiane si è particolarmente appesantito grazie ai protagonisti della Categoria 1. Podio tricolore con oro per Lucio Peruggini (confermato la domenica prima neo-campione italiano 2018 a Luzzi dopo le verifiche post-gara) su Ferrari 458. Come nel 2016 a Sternberk. E dopo aver attaccato e portato l'affondo nell'ultima manche sul diretto rivale dell'intera stagione Marco Iacoangeli, argento, vincitore delle prime due salite sulla BMW Z4 e poi andato in crisi di pneumatici. Terzo con medaglia di bronzo il rientrante Luca Gaetani sull'altra 458 Gt3. Tornando alla Categoria 2, il campione italiano E2Sh Manuel Dondi ha conquistato la seconda piazza nel gruppo delle silhouette sulla Fiat X1/9 Alfa Romeo cedendo il passo solo ai tanti cavalli in più dell'attesissima

Mercedes Slk340 Judd V8 dello svizzero Reto Meisel. Sotto i riflettori anche Ivan Pezzolla, in gran forma sulla Osella Pa21 BMW da 1000cc, partito immediatamente all'attacco della classe, dove ha preceduto un concreto Achille Lombardi sulla Pa21 Jr/B, anche se non nel suo weekend migliore dopo che in Civm ha vinto la classe. Tra le biposto di gruppo Cn affermazione per Francesco Turatello sull'Osella Pa21 Evo. In Categoria 1 per il gruppo N Antonino Migliuolo su Mitsubishi ha vinto con prestazione maiuscola davanti a un'agguerrito concorrenza internazionale. Tra gli Under 25 si è imposta la 22enne promessa delle salite britanniche Matthew Ryder con la monoposto Empire Evo 2 Suzuki, mapure tra i giovani l'Italia ha concluso il Masters con una soddisfazione, quella del secondo posto di Andrea Palazzo, il 23enne pugliese sulla Peugeot 308 Racing Cup. Altra piazza d'onore è arrivata nella femminile grazie a Gabriella Pedroni, la campionessa italiana di gruppo N al volante della Mitsubishi Lancer con la quale le ha provate tutte per restare almeno in scia della vincitrice Nicola Menzies, l'inglese che ha utilizzato al meglio le elevate prestazioni della monoposto Gould GR55B Cosworth. ●

Le classifiche

VELOCITÀ

FIA F3

Resoconto della gara a pag. 50
Hockenheim (Ger),
13-14 ottobre 2018

Gara-1: 1. Yu Zhou 19 giri in 33'52"874 alla media di 152,830 km/h; 2. Shwartzman a 2"339; 3. Vips (Dallara-VW) a 2"988; 4. Palou a 5"638; 5. Tictum (Dallara-VW) a 6"330; 6. Aron a 8"588; 7. Fenestraz (Dallara-VW) a 9"374; 8. Troitskiy (Dallara-VW) a 13"531; 9. Ahmed a 14"287; 10. Vesti a 15"076; 11. Hanes (Dallara-VW) a 16"606; 12. Schumacher a 17"053; 13. Petrov a 18"187; 14. Hingeley a 20"085; 15. Floersch a 20"962; 16. Aberdein (Dallara-VW) a 22"732; 17. Andres a 23"299; 18. Fernandez (Dallara-VW) a 23"495; 19. Sato (Dallara-VW) a 24"249; 20. Vaidyanathan (Dallara-VW) a 25"401 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Yu Zhou in 1'33"072 alla media di 176,921 km/h.

Gara-2: 1. Vips (Dallara-VW) 21 giri 35'34"771 alla media di 161,981 km/h; 2. Schumacher a 3"472; 3. Aron a 6"299; 4. Daruvala (Dallara-VW) a 7"775; 5. Shwartzman a 9"021; 6. Scherer (Dallara-VW) a 10"179; 7. Tictum (Dallara-VW) a 10"925; 8. Palou a 11"618; 9. Aberdein (Dallara-VW) a 17"794; 10. Troitskiy (Dallara-VW) a 21"752; 11. Yu Zhou a 22"548; 12. Habsburg (Dallara-VW) a 25"226; 13. Hingeley a 30"297; 14. Sato (Dallara-VW) a 30"952; 15. Fernandez (Dallara-VW) a 31"353; 16. Petrov a 31"675; 17. Andres a 33"657; 18. Vaidyanathan (Dallara-VW) a 35"129; 19. Floersch a 37"704; 20. Vesti a 1'19"269 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Vips in 1'34"088 alla media di 175,010 km/h.

Gara-3: 1. Shwartzman 22 giri in 34'34"214 alla media di 174,649 km/h; 2. Schumacher a 10"511; 3. Palou a 11"585; 4. Aron a 12"016; 5. Tictum (Dallara-VW) a 12"726; 6. Yu Zhou a 13"181; 7. Habsburg (Dallara-VW) a 13"552; 8. Aberdein (Dallara-VW) a 14"834; 9. Ahmed (Dallara-VW) a 16"731; 10. Vips (Dallara-VW) a 17"950; 11. Floersch a 20"754; 12. Petrov a 21"762; 13. Scherer (Dallara-VW) a 27"044; 14. Fernandez (Dallara-VW) a 27"412; 15. Hanes (Dallara-VW) a 27"741; 16. Vesti a 28"280; 17. Sato (Dallara-VW) a 32"236; 18. Vaidyanathan (Dallara-VW) a 33"151; 19. Hingeley (Dallara-VW) a 48"698; 20. Andres a 49"745; 21. Troitskiy (Dallara-VW) a 1'10"951 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Vips in 1'33"421 alla media di 176,260 km/h.

Campionato: 1. Schumacher 365 punti; 2. Tictum 306; 3. Shwartzman 294; 4. Vips 283; 5. Armstrong 260; 6. Aron 254; 7. Palou 204; 8. Zhou 201; 9. Ahmed 172; 10. Daruvala 136,5.

IMSA

Road Atlanta (Usa), 13 ottobre 2018

Assoluta: 1. Van Der Zande-Taylor-Hunter-Reay (Cadillac DPi) 443 giri in 10.00'29"165 alla media di 180,940 km/h; 2. Jarvis-Nunez-Di Grassi (Mazda DPi) a 5"306; 3. Bomarito-Franchitti-Pigot (Mazda DPi) a 7"605; 4. Albuquerque-Vautier-Fittipaldi (Cadillac DPi) a 9"458; 5. Castro-neves-Taylor-Rahal (Acura DPi) a 30"450; 6. van Overbeek-Derani-

Bernhard (Nissan DPi) a 45"065; 7. Bennett-Braun-Dumas (ORECA LMP2) a 56"543; 8. Nasr-Curran-Chaves (Cadillac DPi) a 1 giro; 9. Trummer-Alon-DeFrancesco (ORECA LMP2) a 2 giri; 10. Miller-Simpson-Goikhberg (ORECA LMP2) a 8 giri; 11. Sharp-Dalziel-Nato (Nissan DPi) a 10 giri; 12. Pilet-Tandy-Makowiecki (Porsche 911 RSR) a 24 giri; 13. Gavin-Milner-Fassler (Corvette C7.R) a 24 giri; 14. Krohn-Edwards-Mostert (BMW M8 GTE) a 24 giri; 15. Sims-De Philipp-Auberlen (BMW M8 GTE) a 24 giri; 16. Briscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) a 24 giri; 17. Bamber-Vanthoor-Jaminet (Porsche 911 RSR) a 24 giri; 18. Hand-Mueller-Bourdais (Ford GT) a 25 giri; 19. Magnussen-Garcia-Fassler (Corvette C7.R) a 26 giri; 20. Vilander-Bertolini-Molina (Ferrari 488 GTE) a 27 giri; 21. MacNeil-Serra-Jeannette (Ferrari 488) a 36 giri; 22. Legge-Parente-Hindman (Acura NSX) a 36 giri; 23. Sellers-Snow-Lewis (Lamborghini Huracan) a 37 giri; 24. Long-Nielsen-Renauer (Porsche 911) a 37 giri; 25. Bell-Cressoni-Montecalvo (Ferrari 488) a 37 giri; 26. Mies-Morad-van der Linde (Audi R8) a 37 giri; 27. Perez-Fraga-Buhk (Mercedes-AMG) a 37 giri; 28. Keating-Bleekemolenz-Stolz (Mercedes-AMG GT3) a 38 giri; 29. Potter-Lally-Davis (Audi R8) a 38 giri; 30. Hawksworth-Heinemeier Hansson-Rayhall (Lexus RC F) a 44 giri; 31. Saavedra-Gutierrez-Owen (ORECA LMP2) a 76 giri; 32. Cameron-Montoya-Pagenaud (Acura DPi) a 133 giri; 33. Baumann-Marcelli-Frommenwiler (Lexus RC F) a 217 giri; 34. French-Masson-Bouille (ORECA LMP2) a 239 giri; 35. Marks-Aschenbach-Farnbacher (Acura NSX) a 257 giri; 36. Pumphelly-Henzler-Pappas (Porsche 911) a 321 giri; 37. Machavern-Palttala-Yount (BMW M6 GT3) a 375 giri.

Giro più veloce: Bomarito in 1'11"490 alla media di 205,844 km/h.

RALLY

CIR

36° Rally Due Valli

Resoconto della gara a pag. 62
Verona, 12-13 ottobre 2018

Assoluta: 1. Rossetti-Mori (Hyundai i20 R5) in 1.46'06"6; 2. Crugnola-Fappani (Ford Fiesta R5) a 28"5; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 46"0; 4. Chentre-Giovenale (Skoda Fabia R5) a 1'02"4; 5. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'06"2; 6. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 2'42"8; 7. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5) a 3'56"4; 8. Tosi-Del Barba (Ford Fiesta R5) a 4'26"2; 9. Maestrini-Michi (Skoda Fabia R5) a 7'37"3; 10. Zaglia-Gaggioli (Peugeot 208 T16) a 8'02"3.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Dal Castello-Zanet (Peugeot 106 Xsi) in 2.03'35"8.

Classe 2000: 1. Spiga-Ghislini (Renault Clio RS) in 2.14'43"5.

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Rancan-Rancan (Peugeot 106 Xsi) in 2.16'49"8.

Classe 1600: 1. Micheloni-Antonelli in 2.02'20"8; 2. Marchi-Aldegheri a 1'48"9; 3. Mirandola-Modenini (Citroen C2) a 10'31"2 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 2000: 1. Sartori-Dusi in 1.59'11"6; 2. Zamperini-Ballini a 55"2 (tutti su Renault Clio Williams).

Super 1600: 1. Targon-Prizzon (Renault Clio S1600) in 1.55'13"6; 2. Mastella-Panato (Renault Clio S1600) a 9'39"0; 3. Zantedeschi-Righetti (Suzuki Swift S1600) a 11'38"2; 4. Stizzoli-Anselmi (Citroen C2 S1600) a 12'02"5.

Super 2000: 1. Strabello-Ceschi (Peugeot 207 S2000) in 1.58'23"4.

GRUPPO R

R1A: Paris-Benellini in 2.09'08"2; 2. Catalini-Rossi a 4'39"4; 3. Sgorbini-Ferrari a 12'22"2 (tutti su Renault Twingo R1).

R1B: 1. Martinelli-Baldacci in 2.0707"8; 2. Rivia-Guglielmetti a 24"8; 3. Scalzotto-Andrian a 2.12'7; 4. Denaro-Corradini a 5'20"5 (tutti su Suzuki Swift R1B).

R2B: 1. De Tommaso-Ferrara in 1.54'11"4; 2. Mazzocchi-Gallotti a 1'22"4; 3. Bernardi-"DJMcRae" a 1'26"9; 4. Nerobutto-Nerobutto a 2'23"6; 5. Ciuffi-Gonella a 4'56"3; 6. Nicelli-Matioda a 5'34"3; 7. Perosino-Verzoletto a 18'02"7 (tutti su Peugeot 208 R2).

R3C: 1. Federighi-Rocchi (Renault Clio R3C) in 2.01'52"2.

R3T: 1. Somaschini-Lombardi (Citroen DS3 R3T) in 2.12'12"1.

R5: 1. Rossetti-Mori (Hyundai i20 R5) in 1.46'06"6; 2. Crugnola-Fappani (Ford Fiesta R5) a 28"5; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 46"0; 4. Chentre-Giovenale (Skoda Fabia R5) a 1'02"4; 5. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'06"2; 6. Michelini-Perna (Skoda Fabia R5) a 2'42"8; 7. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5) a 3'56"4; 8. Tosi-Del Barba (Ford Fiesta R5) a 4'26"2; 9. Maestrini-Michi (Skoda Fabia R5) a 7'37"3; 10. Zaglia-Gaggioli (Peugeot 208 T16) a 8'02"3; 11. Rusce-Farnocchia (Skoda Fabia R5) a 13'37"8.

Gruppo RGT: 1. Modanesi-Mometti (Abarth 124) in 1.59'56"3.

GRUPPO RS

RS 1.6 Plus: 1. Rossignoli-Bonaiti (Suzuki Swift) in 2.15'25"1.

RSTB 1.0: 1. Coggi-Zanni in 2.06'50"9; 2. Goldoni-Garella a 9"1; 3. Poggio-Cavallotto a 33"4 (tutti su Suzuki Swift Boosterjet).

Campionato - Assoluta: Andreucci 72 punti; Scandola 66,5; Crugnola 63; Campedelli 52. **Junior:** De Tommaso 77 punti; Mazzocchi 58; Ciuffi 50; Nicelli 37; Nerobutto 31. **Costruttori:** Ford 120 punti; Skoda 115,5; Peugeot 82. **Asfalto:** Crugnola 70,5 punti; Michelini 48; Scatolon 41.

ERC

Rally Liepaja

Liepaja (Let), 13-14 ottobre 2018

Assoluta: 1. Gryazin-Fedorov in 1.40'14"5; 2. Ingram-Whitlock a 43"3; 3. Åhlin-Sjöberg a 48"8; 4. Kreim-Christian a 57"0; 5. Habaj-Dymurski a 1'56"1; 6. Mareš-Hloušek a 2'25"7; 7. Yates-Edmondson a 3'42"8; 8. Avcioglu-Korkmaz a 7'29"0; 9. Kristensson-Appelskog (Opel Adam R2) a 8'38"4; 10. Saks-Francis (Opel Adam R2) a 8'59"1; 11. Erdi jun.-Papp a 9'52"1; 12. Hokkanen-Hämäläinen (Peugeot 208 R2) a 10'49"4; 13. Remennik-Rozin (Mitsubishi Lancer Evo X) a 10'50"9; 14. Linnamäe-Roosimaa (Peugeot 208 R2) a 14'54"8; 15. Stengg-Dorfbauer (Opel Adam R2) a 16'59"1; 16. Sosa-Peñate (Mitsubishi Lancer Evo X) a 17'16"7; 17. Munnings-Stein (Peugeot 208 R2) a 18'55"9; 18. Jurkevicius-Bieliauskas (Peugeot 208 R2) a 28'31"6; 19. Klausz-Csányi (Peugeot 208 R2)

Dovesicorre

VELOCITÀ

20-21 ottobre

GP USA

Mondiale F1 ad Austin

www.autosprint.it

GT OPEN

a Montmeló

www.gtopen.net

EUROFORMULA

a Montmeló

www.euroformulaopen.net

TCR EUROPE

a Montmeló

www.tcr-europe.com

EUROCUP RENAULT

a Montmeló

www.renaultsport.com

V8 SUPERCARS

a Surfers Paradise

www.supercars.com

STOCK CAR BRAZIL

a Taruma

www.stockcar.com.br

LOTUS CUP

a Misano

www.lotuscup.it

3 ORE ECC

a Misano

www.gruppoperonirace.it

ENTRY CUP

a Misano

www.gruppoperonirace.it

COPPA ITALIA TURISMO

a Misano

www.gruppoperonirace.it

MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

a Misano

www.gruppoperonirace.it

NOVEDENTOUNDICI RACE CUP

a Misano

www.gruppoperonirace.it

RALLY

19-21 ottobre

RALLY DI COMO

CIWrc a Como

www.rallydicomo.com

TROFEO MAREMMA

Regionale a Follonica

www.maremmacorse.com

a 32'58"6; 20. Falcón-Delgado (Peugeot 208 R2) a 36'59"9; 21. Tempestini-Itu (Abarth 124 Rally RGT) a 46'55"9 (gli altri su Skoda Fabia R5).

COPPA ITALIA

39° Città di Pistoia

Pistoia, 6-7 ottobre 2018

Assoluta: 1. Michelini-Perna in 1.08'50"7; 2. Cavallini-Farnocchia a 43"2; 3. Morici-Garavaldi (Hyundai) a 43"6; 4. Della Casa-Pozzi a 1'28"7; 5. Vellani-Castiglioni (Peugeot 208) a 2'13"5; 6. Della Maggiora-Ghilardi a 2'55"8; 7. Tabanelli-Vellini (Mitsubishi Evo IX) a 3'49"7; 8. Gasperetti-Ferrari (Renault New Clio) a 3'55"3; 9. Giordano-Giordano (Mitsubishi) a 4'04"7; 10. Cavallieri-Bazzani (Citroen DS3) a 5'06"2 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Quiriconi-Vighi (Fat 600 Abarth) in 1.58' 31"-

Classe 1400: 1. Vaccai-Silvestri in 1.23'50"5; 2. Pedretti-Olivi a 6'01" (entrambi su Rover MG105Zr).

Classe 1600: 1. Magliani-Alfieri in 1.22'05"4; 2. Boccardi-Guidotti a 9"3; 3. Paladini-Bugliosi (Citroen Sazzo 16 v.) a 1'03"9; 4. Quarta-Martinelli a 8'20"3; 5. Losi-Sassoli a 9'54"2 (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

Classe 2000: 1. Zilocchi-Della Torre in 1.18'17"7; 2. Verardo-Rinaldi a 44"5; 3. Boschetti-Garbin (Renault Clio RS) a 1'08"6; 4. Lanzalaco-Spano (Renault Clio RS) a 5'02"2; 5. Spinelli-Spinelli (Peugeot 306 Rallye) a 10'15"9 (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ducceschi-Morelli in 1.24'15"5; 2. Foscarini-Lertora a 6'39"2 (entrambi su Fiat 600 Abarth).

Classe S 1.6: 1. Fagni-Massaro

(Renault Clio Super 1600) in 1.15'51"3; 2. Lazzeri-Cesaretti (Renault Clio Super 1600) a 1'46"3.

Classe 2000: 1. Buralli-Mugai (Renault Clio Williams) in 1.19'23"3; 2. Lentini-Giannarini (Peugeot 205 Gti) a 1'23"6; 3. Zinanni-Biagini (Renault Clio Williams) a 5'49".

Classe 1600: 1. Galli-Piriso (Peugeot 106 Rallye) in 1.26'56"9.

Casse 1400: 1. Corti-Catalano (Fiat Pnda Hp) in 1.18'30"9.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Ciardi-Ferrigno in 1.15'13"6; 2. Paperini-Fruini a 3"3; 3. Ancillotti-Ancillotti a 10"; 4. Pieroni-Marcucci a 40"8; 5. Buccacini-La Ferla a 2'30"6; 6. Buoncristiani-Seghi a 4'34"6; 7. Maha-Barone a 6'06"9; 8. Beninati-Sanesi a 6'38"8; 9. Bartali-Franceschi a 12'2826; 10. Giovacchini-Dinelli a 15'30" (tutti su Peugeot 208).

Classe R1A: 1. Matteucci-Piazzi in 1.27'13"6; 2. Galli-Ferrer a 4'56"8 (entrambi su Renault New Twingo).

Classe R5: 1. Michelini-Perna in 1.08'50"7; 2. Cavallini-Farnocchia a 43"6; 3. Morici-Garavaldi (Hyundai) a 43"6; 4. Della Casa-Pozzi a 1'28"7; 5. Vellani-Castiglioni (Peugeot 208) a 2'13"5; 6. Della Maggiora-Ghilardi a 2'55"8; 7. Giordano-Giordano (Mitsubishi) a 4'04"7; 8. Cavallieri-Bazzani (Citroen DS3) a 5'06"2; 9. Baldacci-Pellegrini (Ford Fiesta R5) a 7'22"1 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Classe R4: 1. Tabanelli-Vellini (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 1.12'392.

Classe R3T: 1. Gasperetti-Ferrari (Renault New Clio) in 1.12'46".

Classe R3C: 1. Mangiapane-Lo Scudato (Renault Clio R3) in 1.23'01"7.

RALLY CITTÀ DI PISTOIA

PISTOIA

Michelini cala il tris

PISTOIA - Un Rudy Michelini superlativo trionfa sulle strade di casa. Grande favorito della vigilia il 38enne driver pesciatino, al volante della Skoda Fabia R5 targata Movisport, si è imposto con sicurezza e determinazione, dominando il 39. Rally Città di Pistoia, ultimo atto della Coppa Italia 3ª zona, firmando il secondo successo stagionale, dopo quello firmato a Lucca. È la terza volta che Michelini iscrive il proprio nome nell'albo d'oro della gara pistoiese, grazie ai successi negli anni 2014 e 2015 con la Citroen DS3 R5. Michelini è stato protagonista e ha dominato infliggendo pesanti distacchi agli avversari con una prestazione semplicemente perfetta e priva di sbavature, aggiudicandosi cinque prove speciali. Michelini, navigato dal fido Perna, non ha deluso le aspettative della vigilia, imponendo alla gara un ritmo al quale tutti i suoi diretti avversari non sono stati in grado di rispondere ed anno dovuto issare bandiera bianca. Alle sue spalle si è classificato Cavallini (Skoda Fabia R5) a 43"2, mentre sul terzo gradino del podio Moricci (Hyundai) a 43"2, scavalcato nell'ultima speciale. È stata una edizione durissima del rally Città di Pistoia, dove non sono mancati i colpi di scena. Partenza fulminante di Rudy Michelini, che mette subito in chiaro le sue intenzioni facendo realizzare il miglior tempo sulla ps di Sarripoli con Moricci (Hyundai) a 4"9 al terzo posto è stato relegato Della Casa (Skoda Fabia R5) a 14"6. In ritardo anche Cavallini (Skoda Fabia R5) a 17"7. Reazione di Cavallini sul San Baronto, dove Michelini perde solo un decimo, mentre affonda Moricci perdendo 17". Michelini continua ad attaccare e si conferma sul nuovo passaggio sulla speciale di Sarripoli con Moricci e Cavallini che perdono colpi. Cavallini reagisce sul San Baronto ma Michelini contiene il ritorno degli avversari e mantiene saldamente la testa della classifica con un vantaggio di 17"2 su Moricci. Sulla speciale di Montevettolini, escono di scena Simone Lenzi (Lancer Evo X) va a sbattere, mentre Andrea Lenzi (Lancer Evo X) si ferma per la rottura di cambio. Successo nella prova di Cavallini con appena 1"3 su Michelini che si riscatta nella speciale successiva di Casore dove infligge ancora pesanti distacchi agli avversari. Grande bagarre per le posizioni di rincalzo tra Della Casa (Skoda Fabia) e Vellani (Peugeot 208). Il finale di gara non cambia, Michelini continua a martellare, dominando le speciali successive (Montevettolini e Casore), allungando sui suoi più diretti avversari andando a vincere a mani basse. Diomedes ha conquistato il titolo di campione della terza zona di Coppa Italia.

Gianni Mancini

Dopo due vittorie con la Citroen Ds3 per Michelini è arrivato il terzo centro stavolta a bordo della Skoda



L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

**AUTO
SPRINT**

SPORT



AL PILOTA DELLA SELEZIONE IL TITOLO UPN

Il kart è la categoria dalla quale escono tutti i campioni del domani. Guidare un kart ad alti livelli, è davvero molto difficoltoso e vincere non è mai facile. Soprattutto se sei uno dei più piccoli della categoria, e non hai nessuna esperienza in campo nazionale. Tutte queste regole valgono ammenoché non si stia parlando di **Simone Ragusa**, 7 anni, seguito passo passo, sin dal suo esordio, da tutto lo staff della Selezione Nazionale Piloti. Allora, nel caso di questo piccolo (d'età), grande (a livello di talento) pilota, è lecito aspettarsi di tutto, anche la vittoria al Campionato Italiano Upn, alla primissima partecipazione, e scusate se è poco. Bravissimo il "Simone Nazionale", che sul bagnato, ha dimostrato quanto è grande il suo talento e la sua voglia di vincere e diventare un pilota di Formula 1. **Vuoi anche tu diventare un pilota ed un campione come lui?** Partecipa al Talent Snp, iscriviti al canale YouTube e scopri come partecipare. La Snp, può essere seguita anche su facebook/selezionenazionalepiloti, o su YouTube al canale "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info' selezionenazionale@alice.it.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai, NOS Helmets Forcefield e Unik al BER Store di Modena o su BERstore.it, il negozio dello Storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorma, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Tel. 333-2493694.



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 Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail' abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti' www.abbonatiweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 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'edicolante 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 06.4924641 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227111 - 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.

Accertamenti

Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

PERIODICO ASSOCIATO

ALLA FIEG FEDERAZIONE

ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti

Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

FIEG





La quindicesima edizione del Supercorso Federale quest'anno va in scena in Sardegna dal 27 al 29 novembre

Novità Supercorso

LA 15ª EDIZIONE DELLO STAGE FORMATIVO DEI GIOVANI RALLISTI SI SVOLGE IN SARDEGNA. LE ISCRIZIONI CHIUDONO IL 23 OTTOBRE

La quindicesima edizione dello stage formativo per i giovani piloti si svolgerà in Sardegna dal 27 al 29 novembre prossimi. Si preannuncia come un'occasione unica questo 15° Supercorso Federale settore Rally, per i giovani rallyisti tricolori. Lo stage formativo diventa infatti parte essenziale di un progetto che porterà, per chi emergerà, fino alla partecipazione al Campionato del Mondo Junior 2020 passando attraverso il Campionato Italiano Rally Junior 2019. La più importante novità di quest'anno è la nuova forma di approccio allo stage.

I giovani che volessero prendere parte allo stage dovranno inviare una email di richiesta all'indirizzo

rally@scuolafederale.acisport.it entro le ore 12.00 del 23 ottobre. Nella richiesta dovrà essere riportato, oltre ai dati anagrafici, anche il curriculum sportivo. I nominativi verranno inseriti in una lista che verrà presa in esame dalla Commissione Progetto Giovani di Acì Sport, che procederà all'individuazione dei piloti che prenderanno parte al Supercorso 2018 sulla base di oggettivi criteri selettivi. I selezionati dovranno versare una quota iniziale di partecipazione di 5.000 euro + iva (oltre al costo di franchigia in caso di incidente) una quota verrà rimborsata solamente a coloro che si iscriveranno al Campionato Italiano Junior 2019 che si svilupperà su sei gare al termine del Supercorso Fe-

derale. Al pilota risultato come il migliore tra i partecipanti allo stage, saranno pagate le tasse di iscrizione a tutte le gare del Campionato Italiano Junior 2019, un premio che avrà l'effettiva validità solo in caso di partecipazione a tutta la stagione.

Proprio la nuova struttura del Campionato Italiano Junior è un'altra delle maggiori novità del 2019. Nella serie riservata a giovani piloti fino a 25 anni, si cimenteranno alla guida di vetture di classe R2 curate, in regime di mono-gestione, da una struttura tecnica altamente qualificata e con il supporto tecnico fondamentale di Pirelli, partner ufficiale in questa operazione di Acì Sport.

Il costo di partecipazione al campionato, sei gare tra le quali il Rally Italia Sardegna, sarà di 50.000 euro + iva, esclusa la franchigia assicurativa. Campionato Mondiale Rally Junior 2020. Ancor più rilevante è il premio finale per il vincitore della suddetta serie: un contributo di oltre 100.000 euro+ la fornitura degli pneumatici per la partecipazione al CJWRC 2020.

Un'iniziativa, quella della Federazione e voluta fortemente dall'Automobile Club d'Italia, attuata attraverso il Supercorso, volta ancora a promuovere la partecipazione dei rallyisti più giovani. ●



TM realtà in evoluzione

TECNOLOGIE MECCANICHE PERFORMANCE SVILUPPA I PROPRI PRODOTTI PER L'INDUSTRIA DEL MOTORSPORT. SCOPRIAMO COME

C'è una piccola realtà in grande espansione a Padulle, piccolo agglomerato di case alle porte di Sant'Agata Bolognese. È la TM Tecnologie Meccaniche che sta ottenendo grandi soddisfazioni sui campi di gara. La più bella quest'anno è arrivata fornendo i suoi dischi freno alla Amg del team Akka con la quale Raffaele Marciello ha fatto incetta di titoli in Blancpain. Oltre alle strepitose vittorie delle Huracan GT3 nelle gare più prestigiose del panorama motoristico mondiale, stanno iniziando ad arrivare i primi titoli nei Campionati Tcr grazie alle Honda della Jas Motorsport. *«Sto rincorrendo il sogno cullato da una vita e devo ringraziare tanto Lamborghini, Jas e Dallara per la fiducia che ripongono in noi»*, spiega il titolare dell'azienda bolognese Gianni Frabetti, classe 1968, un vulcano di idee, una vita che è un romanzo. TM Performance nasce come TM Tecnolo-

gie Meccaniche srl nel 2006 dall'esperienza trentennale nel campo della meccanica del suo fondatore Gianni Frabetti. TM Performance progetta e sviluppa i propri prodotti per l'industria del motorsport e lavora come partner nello sviluppo e nella produzione di componenti per autoveicoli e componenti automobilistici di alta precisione per OEM.

TM Performance è oggi leader nella produzione di sistemi frenanti e componentistica "sottoscocca" per auto da competizione (frizioni motore, volani, semiassi completi, mozzi ruota completi, portamozzi e campane freni) e il gruppo TM Performance è fornitore strategico di primarie case automobilistiche sportive mondiali quali: Lamborghini, Ferrari, FCA, Audi, Jas Honda, Dallara, BMW, Onroak, Mercedes, Seat. Nel 2017 TM Performance ha scelto un partner finanziario per sup-

portare l'azienda in un percorso di crescita che vede TM come player globale nel business degli sport motoristici. Già presente negli Usa, TM proprio in questi mesi sta sbarcando in Middle East e grazie alla presenza di un Sales office a Dubai e a un partner locale sta avviando contratti di collaborazione commerciale. Il gruppo di TM è in fase di grande rinnovamento e forte delle sue competenze e dei suoi legami strategici con case automobilistiche e team ha l'obiettivo di industrializzare il processo produttivo in ambito motorsport.

La forza di TM Performance sta nell'essere l'unico fornitore al mondo in grado di produrre tutte le parti del sotto scocca e di combinare la velocità di esecuzione alla capacità di problem solving sul campo. La ricerca e lo sviluppo di nuovi prodotti performanti e il lavoro tailor made consentono a TM Performance di fornire progetti one-off di successo per le case automobilistiche e di gestire produzione e processo logistico in modo rapido e flessibile.

TM Performance conta oggi sulla collaborazione di oltre 38 professionisti e la sua forza risiede nella fiducia riposta nell'esperienza di ciascun componente del team e al coordinamento del management che negli anni ha selezionato e perfezionato il suo staff. TM Performance è in grado di realizzare mescole customizzate, avvalendosi della collaborazione di un laboratorio di analisi chimico-fisiche accuratamente selezionato. ●



TM Performance ha sede a Padulle in provincia di Bologna. In alto a destra, il suo fondatore Gianni Frabetti e, sopra, la Amg del team Akka con la quale Marciello e Meadows si sono imposti in Blancpain





Il tifo giapponese per Vettel, a destra, non è bastato: a Suzuka Seb, sotto, ha inseguito i rivali per tutta la gara...



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Credo che entrambi i titoli, Piloti e Costruttori, siano ormai appannaggio Mercedes. Purtroppo, nonostante una monoposto fantastica, Vettel non è riuscito ad approfittare di una lieve superiorità che la Scuderia Ferrari ha esercitato fino a Monza. Proprio a Monza, secondo me, è sfumato il sogno per la scelta incomprensibile di non dare ordini a Kimi: credo che in quella circostanza Vettel si sia sentito "tradito". Oltretutto Arrivabene dichiarò che Kimi era ancora in lotta mondiale (una colossale idiozia considerato il fatto che Kimi non vince una gara dai tempi della Lotus...). Comunque sia, un grande plauso per tutti coloro che hanno costruito questa fantastica monoposto, e un bravo anche a Vettel che si è trovato a fronteggiare due avversari di cui uno sleale, perché a mio avviso non esiste rallentare un avversario per favorire la prima guida. (...) Per quanto concerne Raikkonen, prevedo che il prossimo anno si prenderà la paga dal nostro ottimo Giovinazzi. Comunque sia, finalmente dal 2019 la mia Scuderia preferita avrà due prime guide, tra cui il ragazzo monegasco dotato di un talento cristallino. Un grande "in culo alla balena" alla Ferrari per il prossimo anno (e per le ultime gare, anche se, ormai, non credo ci sia più niente da fare).

Francesco Atzeni

Anche in F.1, come in barca, il vento cambia e bisogna saperlo cogliere quando è il momento. Di sicuro fino a Monza la SF71H era al top, ma Vettel nel corso della stagione non ha concretizzato questa superiorità, causa vari errori, di cui due gravissimi, al Motodrom di Hockenheim e alla Roggia, a Monza. Poi la Rossa è innegabilmente calata e la Mercedes, che non ha mai smesso di crescere, ha dilagato. Questi i fatti. Il futuro è nelle mani di ciascun contendente. Certo, dalla Ferrari a breve ci si aspetta riflessione, autocritica e una prova d'orgoglio.

DOPO LA DEBACLE DI SUZUKA I TIFOSI DICONO LA LORO

La crisi di Seb e della Rossa

Scrivo dopo un Gp del Giappone che ha di fatto sancito la fine dei sogni rossi, già compromessi, per la verità. L'ennesimo schiaffo, l'ennesima delusione. In Ferrari sbagliano tutti, dal box al pilota di punta. L'unico che non sbaglia è (però poco incisivo...) Raikkonen. Le domande sono tante... come può un quattro volte campione del mondo, in passato così preciso e incisivo (e non si dica che era solo perché aveva la Red Bull superiore, perché non è sempre stato così...), infilare in stagione una serie di errori da pivello? Credo che il peso psicologico di non aver ancora vinto un mondiale in Ferrari sia molto pesante (e anche il confronto, sbagliato, con Schumacher e la sua era). Nel momento in cui riuscisse a vincerlo, sono certo che certi errori non si ripeterebbero più. Altra domanda: come può una squadra (Mercedes, ovviamente) recuperare e superare largamente in prestazione e in sole tre gare la Ferrari, quando a detta di tutti gli esperti è difficilissimo limare anche solo pochi centesimi in sviluppo? (e a motori "congelati" in pratica...). Forse in Mercedes hanno trovato qualche soluzione geniale? (non voglio dire illegale, non voglio credere che sia permesso loro qualcosa di "strano"). La crescita è stata troppo rapida e lo dimostra anche il rendimento al top di Bottas. Inoltre le Mercedes in ga-

ra nemmeno forzano... Oppure era la Ferrari ad avere quel "qualcosa di strano"? (e anche qui non credo che le sarebbe stato permesso farlo). Fanta F.1? Un'altra domanda da farsi sarebbe: è giusto che un pilota penalizzato di 5" (mi riferisco a Verstappen) resti in pista davanti all'avversario danneggiato e a creare ostacolo ad altri piloti non penalizzati? Tante domande, ma una certezza: dobbiamo dare l'arrivederci ai sogni di gloria, ancora una volta e riconoscere che Hamilton sta meritando il mondiale, al di là di qualche episodio fortunato e dei giochi di squadra. Non ha mai fatto errori e questo conta. E pesa!

Fabio Salvetti

Non riesco a comprendere come da Monza a oggi la Ferrari sia sprofondata nel caos. Anni fa, credo nel 1971, su Autosprint lessi un gran bel servizio (Franco Lini? Marcello Sabbatini?) dal titolo "Analisi su una Ferrari al di sopra di ogni sospetto". Che succede a Maranello? Lotte interne? Sebastian ha ancora la rabbia dei giorni in Toro Rosso e Red Bull? Io comincio a sospettare che non abbia più voglia di correre o, meglio, gira a corrente alternata: peccato questo era l'anno buono. Ora non resta che aspettare il 2019 (come sempre dal 2009). Speriamo bene.

Ivan Rosso

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 F.1: **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 **MOTO**

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

STORIA MILITARE D'ITALIA

Uomini, armi, battaglie

Dagli Alpini al potere marittimo, dalle alleanze all'industria bellica, dalle uniformi ai vessilli: il Giornale, con il contributo scientifico del Prof. Francesco Perfetti, presenta "Storia militare d'Italia". Non solo il racconto di guerre, fronti, vittorie e disfatte riscattate ma soprattutto il ricordo di uomini e italiani che hanno difeso con onore la nostra Patria e i suoi valori.

Una collana, unica e prestigiosa, che raccoglie opere dei più autorevoli storici: da Gioacchino Volpe a Gianni Oliva, da Alfonso Scirocco a John Whittam. Un vero e proprio punto d'incontro tra storia politica, sociale e relazioni internazionali.

Saggi per tutti gli appassionati di storia, in divisa e non, libri indispensabili per la comprensione del nostro passato.



Il 1° volume dell'opera "Dal Risorgimento alla Grande Guerra"

IN REGALO VENERDÌ 19 OTTOBRE CON il Giornale

Il 2° volume in edicola da sabato 20 ottobre a € 9,90*