

BE 7,00 € - MC 0,02 € / AZIENDA 6,20 €  
PTE CONT. 6,20 € - E 6,20 €  
CH OT 8,50 CHF - CH 6,80 CHF

# AUTO SPRI NT

n. 14

Anno LVIII Settimanale 2-8 aprile 2019  
**3,50 Euro** (Italy only)



## TOUR DE CORSE

Prima **vittoria** 2019 per **Neuville** e la Hyundai  
**Andolfi** con la **Skoda** conquista il Wrc2

## FORMULA 2

**Ghiotto** subito **leader** con una **vittoria** e un **2° posto**



## GP BAHRAIN

# GRAZIE LO STESSO

**Leclerc** fa **sognare** ma poi, causa affidabilità, cede il passo alle **Mercedes** di **Hamilton** e **Bottas**. Eppure la **Ferrari** nel **baby monegasco** ritrova il futuro



LAT



ALLACCIA LA CINTURA.

COLLECTION  
**GOLD**

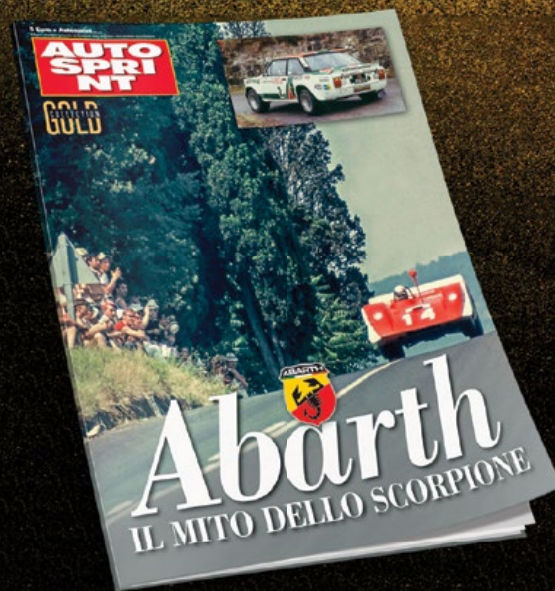
OGNI MESE STORIE  
AD ALTA VELOCITÀ.

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

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

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**Non perdere in edicola\*  
"Abarth. Il mito dello Scorpione".**



FEBBRAIO \_\_\_\_\_ LAUDA 70

MARZO \_\_\_\_\_ ABARTH. Il mito dello Scorpione

APRILE \_\_\_\_\_ SENNA A 25

MAGGIO \_\_\_\_\_ RALLY D'ITALIA

GIUGNO \_\_\_\_\_ FIORIO 80 ANNI

LUGLIO \_\_\_\_\_ LITTLE ITALY F1

AGOSTO \_\_\_\_\_ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA

SETTEMBRE \_\_\_\_\_ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1

OTTOBRE \_\_\_\_\_ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2

NOVEMBRE \_\_\_\_\_ ALFA ROMEO

DICEMBRE \_\_\_\_\_ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1

GENNAIO \_\_\_\_\_ BOLIDI DALLE MILLE VITE



Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su [PrimaEdicola.it](http://PrimaEdicola.it) e ritirallo in edicola!



Puoi acquistarlo anche in versione digitale su [www.autosprint.it/goldcollection](http://www.autosprint.it/goldcollection)

**AD APRILE  
LA TERZA USCITA  
"SENNA A 25"**

**AUTO  
SPRI  
NT**



# Leclerc, al poster l'ardua sentenza!

**A**nche se (solo per ora) non c'è stato il lieto fine, con il lupo cattivo che ha assestato un morso dolorosissimo a Cappuccetto Rosso, quella che sta iniziando a scrivere Charles Leclerc è davvero una gran bella favola. Una favola tradita dall'affidabilità di una Ferrari SF90 maledettamente veloce ma pure tremendamente fragile che gli ha negato una vittoria fino a quel momento indiscutibile. Faceva tenerezza il monegasco sul terzo gradino del podio mentre quelli della Mercedes festeggiavano la seconda doppietta della stagione, stavolta a parti invertite con Hamilton davanti a Bottas e la consapevolezza di avere avuto un "gran culo" come ha detto senza mezzi termini e sorriso sulle labbra Toto Wolff. Iniziano già a pesare le due doppiette delle Frece d'Argento nell'economia del campionato. Ma stavolta a differenza dell'Australia le SF90 hanno dimostrato di poter giocarsela ad armi pari con la Regina. E questo che fa ancora più male al popolo ferrarista...

Grazie lo stesso: abbiamo titolato così in copertina dedicando anche un poster a Leclerc, per ora il più giovane ferrarista ad aver artigliato una pole, ma che ha dimostrato di poter costruirsi una storia importante che va ben al di là di quel risultato così indigeribile. Bello, veloce, determina-

to ha già spedito un messaggio importante ed è pronto a giocarsi le sue carte fino in fondo, senza stare a guardare le gerarchie spingendo col piede destro sull'acceleratore fino a mandare in confusione anche il suo compagno di squadra Sebastian Vettel...

Ha spiegato Mattia Binotto: «Tante cose positive che porteremo a casa e poi lavoreremo sulle parti da migliorare. Abbiamo preso punti che possono pesare nonostante tutto quello che è accaduto. L'auto è stata molto forte per tutto il weekend. Charles aveva voglia di far bene, pecca-

to per lui e ci dispiace. Ma si impara anche da questo. Ha fatto una grandissima gara, chiaramente c'è delusione per come è finita, ma siamo contenti per lui e abbiamo la conferma che è stato scelto un pilota ottimo. Sono cose che possono accadere, ma una certezza è che abbiamo due piloti ottimi. Vedremo di rialzarci e tornare più forti la prossima volta».

Più in generale quello appena trascorso è stato un week end molto felice per i colori italiani. A cominciare da Luca Ghiotto grande protagonista nel primo round della Formula 2. Il ragazzo di Arzignano ha conquistato pole, una vittoria e un secondo posto che lo hanno subito proiettato al comando del campionato. Un inizio davvero scoppiettante per il

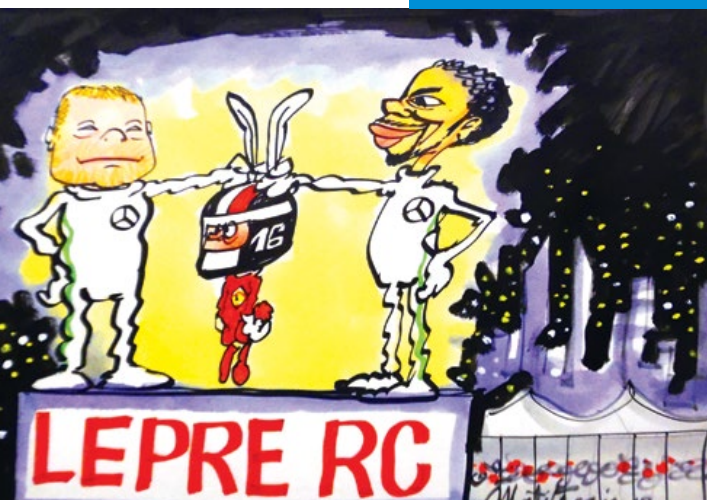
pilota veneto rallentato in gara-1 da problemi alla frizione che non gli hanno impedito di mettere insieme una rimonta fantastica...

E un'altra bella soddisfazione per i Nostri è arrivata anche dal Tour de Corse dove Andolfi e Scattolin con la Skoda Fabia di Aci Team Italia hanno conquistato una strepitosa vittoria in Wrc2, la prima in carriera per il savonese che sta riportando in alto quel tricolore che dal Mondiale Rally manca ormai da una vita. ●



IN EDICOLA  
DAL 20 MARZO

## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 14 GP BAHRAIN CHARLES GRAZIE LO STESSO
- 19 GP BAHRAIN VOCI FERRARISTE
- 20 GP BAHRAIN CAVALLINI DI RAZZA
- 24 GP BAHRAIN LECLERC È LA NOVITÀ!
- 26 GP BAHRAIN OSCAR
- 28 GP BAHRAIN RED BULL POCHÉ SCINTILLE
- 30 GP BAHRAIN GIOVINAZZI SFIORA LA ZONA PUNTI
- 32 GP BAHRAIN DALL'ERA NANDO A QUELLA LANDO
- 38 GP BAHRAIN ALBON GRANDE GRINTA
- 39 GP BAHRAIN RENAULT IN PURGATORIO
- 40 GP BAHRAIN HEAD PENSACI TU!
- 42 GP BAHRAIN TABELLONE

### VELOCITÀ

- 48 F2 GHIOTTO SUBITO LEADER
- 64 WTCR RIPARTE LO SHOW
- 66 GT ITALIA IN TRE È MEGLIO
- 68 CARRERA CUP CAMPIONATO AL VIA
- 70 PROTOTIPI CAMPIONATO AL VIA
- 72 TCR ITALY CAMPIONATO AL VIA
- 74 MINI CAMPIONATO AL VIA
- 77 W SERIS FERRARI FIRMA LA PRIMA

### RALLY

- 54 WRC NEUVILLE ALL'ULTIMO RESPIRO
- 62 CIWR PEDERSOLI DOMINATORE

### RUBRICHE

- 4 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 6 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 8 IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 10 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 12 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 34 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 36 DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 50 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82 POSTASPRINT



**CARLETTO  
HA PERSO  
IN UN MODO  
COSÌ  
CLAMOROSO  
E CURIOSO  
DA SPARGERE  
UN FILO DI  
ZUCCHERO  
SOPRA  
UN'AMAREZZA  
PROFONDA**



# Leclerc fame e fama

UNA DOMENICA BESTIALE SALVATA DAL BABY DELLA ROSSA, IL RAGAZZO DI FAMIGLIA HA INIZIATO A FARE SHOW E HA ACCESO GLI ENTUSIASMI TANTO CHE ADESSO LA PRUDENZA NON BASTA PIÙ

**N**on è facile trattare l'argomento-Carletto. Anche se pare tutto facile per lui. Intanto, la fame. L'astinenza. Nostra, naturalmente. Perché uno così - ammeso che sia davvero così - lo aspettavamo da un pezzo. Perché, prima di affermare che si tratti di un tipo davvero speciale, serve tirare il freno, pur nel desiderio di liberare una sfilza di esclamativi. Da dire, sul Gran Premio del Bahrain c'è ormai pochissimo. Leclerc ha dominato la scena, punto e stop. Con un unico co-protagonista, Lewis Hamilton. Il che basta e avanza per dare la misura della caratura. Per la verità aspettavamo tutti qualcosa del genere, magari evitando di parlarne in pubblico: quando uno ha 21 anni, mica puoi dargli in mano le chiavi del regno. Eppure, una speranza intima, supportata da indizi concreti.

Così, quando il ragazzo di famiglia ha cominciato a fare lo show, è scattata una gioia fonda, persino eccessiva. Guida la Ferrari, ovvio. C'è bisogno di aria nuova, certo. E poi un po' tutti vorremmo avere un campione per amico. E, ancora, Vettel, con tutto il rispetto, non riesce a riscaldare un bilocale, figuriamoci i cuori del popolo rosso. C'erano tutti i presupposti comunque. In aggiunta c'è lui, per come è fatto, per come fa, per come dice. Ma certo: parla un italiano perfetto, ha una delicatezza nei tratti che compensa la ferocia dei gesti; ricorda un figlio venuto bene ad ogni mamma, ad ogni papà. Abbastanza per farci schierare con tutta la voce in gola, pronti ad esultare. Non solo: se c'è un universo che necessita di personaggi freschi e forti, beh, la Formula 1 sta in pole position. Soprattutto tra i patiti di queste parti, afflitti da gente che di lingua inglese da tempo immemore. Stiamo parlando di una domenica nata benissimo, trasformata in una domenica be-

stiale, intendiamoci. Ma comunque salvata dal Carletto. Che ha perso in un modo così clamoroso e curioso da spargere un filo di zuccheri sopra un'amarezza profonda. Ma sì, è andata male, peccato, anche se ciascuno ha avuto la percezione che andrà meglio, bene, una festa. Non ci sono argomentazioni tecniche, distinguo di varia natura, analisi sulla prestazione o sull'affidabilità della Ferrari che tengano. Stiamo parlando di tutt'altro: di un sentire comune alleggerito e rallegrato dal-

la comparsa di questo ragazzino monegasco, nato di là per un pelo, da considerare già come nostro, guai a toccarlo. Il che non sta nella realtà, non dovrebbe accadere almeno ora, con così poco in mano, con la presenza, in un angolo dei nostri cervelli, di tutta una vasta gamma di inviti alla prudenza. Perché non ha alcun senso pensare che sia cambiato il panorama, che Leclerc sia simile a Gesù Bambino, che vada caricato sulle sue spalle il destino di questa Ferrari, di questo Mondiale, di quest'epoca, dell'universo intero. Cosa che tendiamo a fare,

ahinoi e ahilui, causa fame, come detto. E causa ciò che Leclerc, indubbiamente mostra di saper fare. Molto, moltissimo ma non tutto, per fortuna. Come capita ai figli venuti bene, ma legittimati ad essere acerbi, a inciampare, a marinare la scuola per giocare a biliardo al Bar Mazzini. Per questo è difficile trattare il tema -Carletto. Perché pare così facile, gioioso e gradevole e, al tempo stesso, complesso, arduo, eccessivo. Non c'è verso: come capita con gli innamorati, hai voglia a predicare cautela. Non resta che osservare una storia formidabile o un azzardo pericoloso mentre loro, gli innamorati perseguono e si inseguono, alla massima velocità possibile, incuranti di ogni controindicazione. ●

”

**VETTEL  
CON TUTTO  
IL RISPETTO  
NON RIESCE  
A SCALDARE  
UN BILOCALE  
FIGURIAMOCI  
I CUORI DEL  
POPOLO ROSSO**

## PRECOCISSIMO PROTAGONISTA

Secondo Gp in carriera con la Ferrari per Leclerc che ha firmato la prima pole in carriera e ha visto sfumare la vittoria per problemi di affidabilità di una Rossa che ha trovato in Charles un precocissimo protagonista



di Pino Allievi

**Q**uando sulla strada di Senna comparve il fantasma di Schumacher, furono scintille da subito. Odio. Reciproco. So di ricorrere ad una parola molto forte, molto cattiva. Ma fu proprio così. Quando dopo la gara del Bahrain ho visto Hamilton correre verso Leclerc, che ancora indossava il casco, per andare a consolarlo, dicendogli che avrà tempo per vincere tanto, ci sono rimasto di stucco. Che gesto fantastico! Sempre che non nascondesse qualcos'altro di meno nobile che solo il tempo potrà svelare. Comunque sia, in un mondo dello sport avvelenato, è una di quelle cose che stupiscono positivamente. Come gli applausi che il pubblico di Torino riservò a Cristiano Ronaldo dopo il famoso gol in rovesciata, un anno fa, con la maglia del Real Madrid.

C'è un altro episodio che mi ha molto stupito: le probabili (non lo sapremo mai) lacrime di gioia che Lewis ha versato nel giro di rientro dopo la bandiera a scacchi. Ad un certo punto ha chiuso la visiera del casco per non far capire ciò che qualche centinaio di milioni di telespettatori aveva intuito. Sì, perché se c'era un successo nel quale non credeva più, il buon Lewis, era proprio quella di Sakhir: «C'è stata una Ferrari fortissima, noi siamo stati fortunati, Leclerc meritava di vincere», sono state le sue prime parole.

Anche alla vigilia aveva elogiato la Ferrari, alla luce di quanto le Rosse avevano fatto vedere in tutte le sessioni di prova. Roba da doppietta assicurata, come pregustava Mattia Binotto. Pure Toto Wolff pareva rassegnato. Poi si sa come sono andate le cose e il conte Wolff, con finezza, ha sintetizzato la domenica Mercedes: «Abbiamo avuto un grande culo, si dice così in italiano?»: Sì, esatto. Poi ha parlato di ciò che lo ha maggiormente sorpreso della SF90: «Ha una incredibile velocità in rettilineo, è molto più rapida di tutte le altre macchine, dovremo capire». Un grande complimento alla Ferrari ferita e sconfitta.

Ma sarebbe riduttivo parlare solo della fortuna sfacciata della Mercedes, dimenticando i meriti di un Hamilton che in qualifica era riuscito a contenere in soli 3 decimi il distacco dalle Rosse, pur avendo una macchina molto sensibile da guidare, come poi si è visto in gara. Guardingo in avvio (ma ha subito azzannato Bottas), prudente quanto basta per desistere dopo aver tentato di attaccare Vettel nelle battute iniziali, una volta capito che la corsa poteva ancora volgere a suo favore, seppure parzialmente, si è scatenato. L'attacco a Vettel al 38° passaggio è stato pazzesco. Una decisione incredibile, una grande staccata. Il povero Seb è andato in tilt. Ma davanti c'era ancora Leclerc. Che proprio nel momento in cui Lewis ha attaccato, ha immediatamente replicato con il giro record della corsa. Hamilton, che capisce al volo certi messaggi, a quel punto si è messo tranquillo, navigando a una decina di secondi dal leader. Il secondo posto gli sarebbe andato benissimo, con Vettel fuori dai giochi in una domenica su misura per il Cavallino. I mondiali si vincono con i piazzamenti, si è ripetuto più volte nel dialogo mentale che ogni pilota fa con se stes-

# Lewis ringrazia

**RICONOSCE I MERITI E IL TALENTO DI LECLERC, NON NASCONDE D' AVER AVUTO LA SORTE DALLA SUA, EPPURE HAMILTON RESTA IL PROTAGONISTA DI QUESTA F.1...**

LAT

**SE UN CAMPIONE NE RICONOSCE UN ALTRO**

**I complimenti di Lewis a Charles. Il gesto di un campione che intravede un immenso talento in divenire: è una delle immagini simbolo di Sakhir**

so, in gara. Il ko tecnico di Leclerc gli ha poi spiato la strada consentendogli di andare a cogliere la prima affermazione del 2019. Avrebbe dovuto rinunciare? No, la delusione degli altri dura un attimo, poi ognuno torna ai propri interessi. Che sono anche quelli di una Mercedes che ha fatto due doppiette in due gare, dinanzi a una Ferrari che solo un mese fa sembrava destinata ad annientare la concorrenza. La cruda realtà è questa, il resto con-



”

*IL SUO GESTO DI COMPLIMENTI VERSO CHARLES BRILLA PER SPORTIVITÀ E GARBO. ANCHE SE LEWIS RESTA FORTISSIMO*

ta poco. Nel frattempo, Hamilton ha anche avuto il tempo di parlare, nelle giornate del Bahrain, di discriminazione per gli atleti di colore nello sport, tanto per mostrare una statura di uomo che non è solo legato agli eleganti eventi della moda ma anche a cose più concrete, che lo riguardano da vicino. Sempre più spesso Hamilton va oltre il recinto del paddock, prendendo la distanza dai colleghi su temi che riguardano tutti. Una bella cosa. Ma poi tra-

va pure il tempo di frequentare i suoi parrucchieri, di presentarsi con le pettinature più stravaganti un Gran Premio sì e uno no, di farsi le trecchine che in Australia aveva nascosto sotto una retina protettiva, come lo zio di Amarcord. Stravagante, originale, buono e comprensivo ma al momento giusto anche spietato con i rivali. Un universo dentro un uomo. L'uomo che si sta nuovamente mettendo di traverso per bloccare i sogni della Ferrari. Ci riuscirà? ●



di Leo Turrini

**V**i è capitato di immaginare di leggere un articolo rimpiangendo di non vederlo pubblicato?

In caso di risposta affermativa, beh, c'è sempre una prima volta. Questa.

Prima che la power unit di Carletto si mettesse a scattare, ecco, io ero pronto a scomodare Rossi. Vasco. Mica Valentino. In omaggio a Leclerc.

Voglio una vita spericolata. Voglio una vita come quelle dei film. Voglio una vita che non è mai tardi, di quelle che non dormi mai.

Voglio una vita alla Steve McQueen (che era pure un gran pilota, detto tra parentesi).

Una vita alla Carletto Leclerc. Perfetto, lui.

Per tutto il week end.

Esemplare.

#### PROTAGONISTA ENTUSIASMANTE

Velocissimo, imprevedibile e dominante fino a che l'affidabilità lo ha rallentato impedendogli di vincere.

Ma Charles leclerc, qui mentre infila il compagno di squadra Sebastian Vettel resta il vincitore del Gp del Bahrain

Solo che è finita come è finita. Con un pugno di mosche. E qui finisce l'articolo che io sognavo di dedicare al ragazzo venuto a Maranello a regalare emozioni. Sapete, nelle circostanze meno gradevoli, io ricorro sistematicamente a Enzo Ferrari. Nel repertorio delle sue citazioni, trovi sempre una perla di saggezza.

Diceva dunque la buonanima: quando la macchina si guasta, significa semplicemente che non è pronta. Spietato. Lucidissimo. Sincero fino al cinismo.

Mettiamola così: Leclerc in compenso è prontissimo. Purtroppo il ragazzo d'oro non ha raccolto quanto il suo talento eccezionale meritava, compresa l'evocazione di Rossi (sempre Vasco).

E da Carletto dobbiamo ripartire, nella consape-

# Carletto pasta da capitano

NON HA VINTO, EPPURE  
HA DIMOSTRATO D'ESSERE  
E DI POTERSI CONFERMARE  
SEMPRE PIÙ UNA SPLENDA  
REALTÀ IN QUESTA FERRARI  
CHE COMUNQUE C'È





volezza che fa male avere la prestazione in assenza di affidabilità. Scusate, ma è come ordinare aragosta al ristorante non avendo i soldi per pagare e il cameriere ti becca e ti porta via il piatto da sotto il naso.

Che peccato! Scomoderò a questo punto un altro ferrarista doc: Mogol, il genio che ha scritto versi bellissimi per Lucio Battisti e non solo. L'eccitazione è il sintomo d'amore al quale non sappiamo rinunciare. Le conseguenze spesso fan soffrire, a turno io e i miei quattro lettori ferraristi ci dobbiamo consolare. Stavolta, con l'ammirazione per Carletto, cui persino Hamilton ha riconosciuto l'etichetta di vincitore morale del Gran Premio nel deserto.

Tocca a Mattia Binotto trovare le risposte, ci so-

”

**ADESSO TOCCA  
A BINOTTO  
TROVARE  
LE RISPOSTE.  
ESISTONO  
DELUSIONI  
DALLE QUALI  
SI IMPARA**

no delusioni dalle quali si impara, è sempre una lezione (amarissima) veder sfuggire una vittoria che sentivi già acquisita.

Su Vettel sarò franco. Escludo abbia disimparato a guidare. Al via era stato bravissimo. Dopo meno, molto meno. Lo spasmo del duello con il Re Nero ha generato un autogol, ammesso dal diretto interessato. I campioni nelle difficoltà mostrano di essere tali: tocca a Seb uscire dalla buca.

Eppure, voglio finire con una botta di ottimismo. È una vela la mia mente, prua verso l'altra gente, vento magica corrente: con un Leclerc così e con un Vettel spero ritrovato, con una macchina finalmente buona dal via all'arrivo, sarà normale ricominciare a sognare. Purché nessuno torni a svegliarci a quindici minuti dalla fine. ●

”

**PECCATO DAVVERO, PERCHÉ  
QUELLA DI SAKHIR POTEVA  
DIVENTARE UNA DELLE PIÙ GRANDI  
FESTE IN CASA FERRARI. PAZIENZA  
PERCHÉ I SEGNALI BELLI CI SONO!**





” I DUE FERRARISTI VANNO VIA DA SAKHIR CON CONSAPEVOLEZZE DIVERSE, MA ANCHE QUELLA COMUNE CHE LA SF90 PUÒ ESSERE DANNATAMENTE VELOCE

FORMULA  
GULF  
GRAND  
2019

TM



# La doppietta sbagliata

SEMBRAVA UN VERDETTO SCRITTO E INVECE È ARRIVATO IL SECONDO BIS CONSECUTIVO DI MERCEDES. LA FERRARI C'È MA HA ANCORA DIVERSE DOMANDE A CUI RISPONDERE

# MULA 1 AIR BAHRAIN AND PRIX



GETTY IMAGES

## CHARLES VINCITORE MORALE

Sul podio del Bahrain fanno festa quelli della Mercedes, mentre Charles Leclerc, vincitore morale del Gp, mastica amaro

**S**AKHIR - Era addirittura dal 2002, dal Gp di Ungheria, allora con un formato diverso nel week end, che la Ferrari non dominava tutte le sessioni come ha fatto in Bahrain. Un dato incoraggiante, molto meno per come è finita la gara. Allora fu doppietta, oggi alla fine un disastro o quasi. "Grande culo", ha sentenziato il team principal della Mercedes. Secco e diretto. Un disastro nel risultato, per la Ferrari, non nella consapevolezza di aver trovato in Leclerc un gran pilota, nella delusione comunque al suo primo podio della carriera. Sembrava una doppietta scritta e invece è arrivata la seconda consecutiva di Mercedes. Ferrari ancora con domande a cui rispondere. Certo non così pesanti come in Australia, dove la macchina non c'era, ma di affidabilità per quel problema elettrico improvviso avuto da Charles, quando ormai la bandiera a scacchi era a tiro. Da recuperare subito anche Vettel che esce con le ossa un po' scricchiolanti da questo secondo appuntamento. Per la prima volta battuto dal compagno di squadra in qualifica in Bahrain, per la prima volta battuto da Leclerc. Superato in pista da Hamilton e poi un testacoda che sembra diventato un timbro da eliminare al più presto con l'ennesimo testa coda. La gomma spiatellata ha mandato in risonanza l'ala che si è staccata. La Ferrari ha bisogno di lui, ovvio! Sarà una furia in

Cina, ma serve che lo sia con la testa sgombra. Nel duello con Hamilton non c'era solo il pensiero del momento, ma anche quello che il suo compagno di squadra era già lontano. È chiaro che la Rossa ha bisogno di entrambi i suoi piloti ad altissimo livello perché adesso iniziano a servire risultati pesanti. La stagione è lunga e tutto è recuperabile, ma deve arrivare in fretta il primo acuto. Se non proprio un 1-2, quantomeno un 1! Subito in Cina! Certo i due piloti vanno via dal Bahrain con consapevolezza diverse, ma anche con quella comune che la macchina può essere dannatamente veloce.

L'esultanza dei meccanici a pole e prima fila conquistate e la disperazione nel momento del problema di Leclerc sono il segno

di un gruppo che aveva bisogno di una prova di forza che c'è stata e poi dell'incredulità nel perdere una vittoria storica già scritta. A rendere meno amaro il risultato ci ha pensato la federazione che con le due Renault fuori in contemporanea ha deciso per una safety car, congelando di fatto la posizione e il podio di Leclerc, altrimenti preda facile anche di Verstappen. Sarebbe cambiato poco anche con la virtual safety car perché non avevano il tempo per spostare entrambe monoposto. Diverso se le avessero considerate in una posizione sicura da doppia bandiera gialla solo per quel tratto. Diciamo che nella sfortuna è andata bene e un pizzico di giustizia sportiva per l'eroe del week end mortificato da un imprevisto davvero imprevisto perché mai, neanche durante i test, c'erano state difficoltà sulle parti elettriche. Doppietta sbagliata lo ha ammesso anche Hamilton che ha subito chiesto alla squadra una reazione nel momento della vittoria. Punti pesantissimi, a livello di quelli conquistati a Baku un anno fa quando si ritrovò vincente grazie al doppio regalo dal lungo di Vettel e dalla foratura di Bottas. «Sei arrabbiato adesso, ma hai un grandissimo futuro», ha sentenziato il 5 volte campione del mondo, quanto vicino sarà questo futuro, lo scopriremo presto, ce lo dirà la Cina. ●



## DOPPIETTA SBAGLIATA: LO HA AMMESSO PURE LEWIS HAMILTON CHE HA SUBITO CHIESTO ALLA SQUADRA UNA REAZIONE



# In Bahrain ha vinto **Marchionne**

**IL COMPIANTO PRESIDENTE DELLA ROSSA HA CREDUTO PIÙ DI TUTTI IN LECLERC TANTO CHE VOLEVA SCHIERARLO GIÀ DAL GP DI FRANCIA 2018. CHE DIRE... QUANTE CORSE MEMORABILI CI SIAMO PERSI?! MA ADESSO, GRAZIE AL BABY MONEGASCO, È TEMPO DI PENSARE AL FUTURO**

**C'**è un altro grande, immenso vincitore ideale del Gp del Bahrain, accanto allo strepitoso Leclerc. Per certi versi un trionfatore che va ben al di là della sfortuna di Charles, infinitamente oltre la consistenza della Mercedes e il compitino ben svolto da Lewis Hamilton e da Valtteri Bottas. Okay, è una coppa postuma a un premio che non c'è più, eppure va assegnata con cuore, passione e cervello - credeteci o no -, a Sergio Marchionne e a tutto quello che ha saputo ricostruire e scegliere nella Ferrari arrivata fino alla sera strana di Sakhir 2019. Perché resta lui l'uomo che più di tutti

ha creduto nella forza, nel talento e nel futuro di Charles Leclerc, tanto da permettergli di saggiare per la prima volta in un test la Rossa di Formula Uno praticamente da teenager, a un'età nella quale di regola a Maranello non ti fanno toccare neppure il cancello della fabbrica. Quel Sergio Marchionne che lo scorso anno, per niente impressionato dalle prestazioni prive di acuti del vecchio Kimi Raikkonen, voleva dare una chance anticipata al sensazionale monegasco. Mettendolo in macchina per correre addirittura a metà stagione, col mondiale in pieno corso, preferibilmente già in occasione del Gp di Francia, al Ricard. Non sono boutade o frasi da bar, ma fatti grossi come montagne, peraltro rivela-

ti ad Autosprint - alla persona del direttore Andrea Cordovani - dall'unico che poteva farlo, vale a dire Maurizio Arrivabene. Poi le cose hanno preso una piega del tutto diversa, la vita e la sorte sono diventate cattive e spietate con Sergio Marchionne, che ha terminato la parabola terrena senza poter concretizzare la più umana e telescopica delle sue tante intuizioni, privandolo di una - sissignori Enzo Ferrari una faccenda del genere l'avrebbe chiamata esattamente così - sacrosanta e meritatissima Gioia Terribile. Ossia l'entusiasmo che avrebbe provato di fronte alla concretizzazione in pista delle straordinarie capacità naturali del poco più che ventenne monegasco.

Piuttosto, adesso le domande che fanno male e costringono a grattarsi la testa diventano altre. Per esempio una tipo questa: che senso aveva incaponirsi a tenere Kimi Raikkonen sulla seconda Ferrari fino allo scadere del raggiunto limite d'età? Verissimo, con la vittoria di Austin ha dimostrato d'aver meritato la buonuscita, eppure l'impressione media, analizzando tutta la stagione 2019, è che Iceman alla Rossa si sia fermato e abbia bivaccato fin oltre la perdita delle motivazioni necessarie a ricoprire una posizione simile.

In realtà l'intoccabilità a lungo preseverata di Raikkonen è andata di pari passo e in proporzione diretta alla fiducia totale data alle preferenze di Vettel, che Kimi l'ha sempre visto come compatibilissimo e piacevole compagno

di squadra, laddove il sinonimo più vicino a questi due aggettivi, ahimé e ahinoi, è quello di innocuo. Tutto il contrario, quindi, di Charles Leclerc, il quale in qualsiasi condizione, test, prove libere, qualifiche, gara e in ogni giro immaginabile, ha dapprima dimostrato di potersi esprimere su livelli praticamente vicinissimi a quelli del caposquadra, diciamo pure stando fino a un certo punto costantemente e minacciosamente quieto nella sua scia. Salvo poi dimostrare d'aver un boost dentro tale da farlo deflagrare letteralmente nel weekend del Bahrain, dopo il finale col colpo di guinzaglio nella prima gara della stagione, a Melbourne.

Così la Rossa adesso si ritrova - proprio come Marchionne aveva immaginato un anno fa -, con un problema e una soluzione. Allora il problema era Raikkonen e la soluzione Leclerc. Stavolta la soluzione

resta Charles e il problema, inutile negarlo, sta diventando Sebastian Vettel. Mai e dico mai nella storia di un pretendere iridato - neppure ai tempi della Williams di metà Anni '90, purtroppo orfana di Senna, contraddistinta dal meno maturo e più trafelato Damon Hill e dell'acerbissimo David Coulthard, s'era visto un contender al volante di una monoposto d'un top team compiere una sequela di errori così continui, importanti e privi di una spiegazione esimente e disculpante e giustificabili solo come reazione sbagliata a eccessi di pressione psicologica. Questo non vuol dire che Sebastian Vettel sia andato, finito, ciò non significa che non v'è rimedio né redenzione per il tedesco, ma, nello stesso tempo, è chiaro che il segnale politico-agonistico-meritocratico che arriva dal Bahrain è ineludibile. E rilancia ancor di più quello che lo scorso anno giorno dopo giorno stava diventando sempre più il testamen-

to mai aperto e realizzato di Sergio Marchionne: il Teorema Leclerc. Quale unica, possibile ed efficace strategia Ferrari dal punto di vista umano, per cercare di contrastare nel modo migliore lo strapotere Mercedes. E avere la chance di poter contare su un manico freddo e spietato, capace di mettere in dubbio l'autoestima e l'imperforabilità di un campionissimo dal nasino all'insù quale Lewis Hamilton è. In fondo, la fretta, la prontezza e l'inequivocabile buon gusto con cui il campionissimo inglese è andato a complimentarsi

con Charles sia nel dopo qualifiche per come aveva trionfato e nel dopo gara per come aveva perso, parlano chiaro.

Con uno come Leclerc, la pacchia potrebbe essere finita, là davanti. Hammer sa benissimo che il monegasco è un martello che a forza di Bam! Bam! Bam! può far male davvero e lo stesso Max Verstappen è avvisato. In questo momento Charles sembra avere pregi che sono l'esatto contrario del punto debole di cui sta soffrendo da quasi otto mesi Sebastian Vettel: velocità sul giro secco tale da artigliare la pole se la macchina l'aiuta, unita a una freddezza in condizioni gara per piazzare sorpassi risolutivi a una manciata di secondi dal suo unico e duplice errore in tutto il weekend del Bahrain, con quell'esitazione al via e col sorpasso subito da Bottas. Mezzo giro sbagliato e poi un altro mezzo giro da extraterrestre. Come se la mente di Charles aves-

se resettato il programma. O, per dirla alla Osho, ahò, avesse provato col classico spigni e riaccendi al cervello. Ecco, questa non è solo classe, forza, talento, no, c'è dell'altro. Se un pilota fa una prodezza gigantesca del genere, vuol dire che all'interno dell'abitacolo può anche contare due immensi, monumentali e michelangeloeschi coglioni quadrati.

Allora, gira gira, stavolta fare dietrologia non è lo sport vigliacco dei rampianti facili, ma l'onore dovuto, la gratitudine tardiva verso chi uno scenario del genere l'aveva immaginato prima di tanti altri. Anzi, di tutti. Visione, la chiama qualcuno. Qualità magica e scientificissima, mix sconvolgente, tra il massimo dello sciamanico e il più raffinato talento manageriale. Sergio Marchionne la visione l'ha avuta: tanto e quasi sempre. Non solo davanti al computer, su piazza affari o dietro una scrivania, ma anche, evidentemente, dalle parti del muretto, nel paddock e dentro il box Ferrari. E allora, dopo un weekend così, essere ferraristi o meno poco importa. Se si guarda e si legge dolcemente la storia recente, non si può non sentirsi assaliti da rabbia montante. Ma, attenzione, nella vita esiste una rabbia buona e una rabbia cattiva, proprio come accade col colesterolo. E questa non è la rabbia che distrugge, ma quella che costruisce. Quella bella sana, che ti fa venire un groppo in gola. Che ti fa spegnere la Tv che non vedi l'ora di riaccenderla per il prossimo Gp. Perché adesso chiunque ama le grandi corse e le belle storie, sente d'aver contratto un debito morale immenso. Un debito, sì, col dna ancora non premiato e baciato dal trionfo liberatorio di Charles Leclerc. Con la sua esaltante, fragile e poetica cavalcata verso un successo che sarebbe stato il primo iridato per un ragazzo formatosi alla Ferrari Drivers Academy. È un credito acceso col destino, una ricevuta morale che esige riscossione, un riscatto che adesso affascina, avvince, commuove, avviluppa e coinvolge, come se fossimo tornati agli anni ruggenti della F.1 la quale faceva piangere prima di rabbia e infine di gioia. Il futuro Ferrari profuma di passato prossimo e la sua realtà più bella coincide col sogno di un uomo che non c'è più: il Presidente che fu. E del suo testamento finalmente aperto, letto in Bahrain e composto da due parole dal suono dolce, fronzoso e carico di domeniche cui aneliamo e che a lungo ricorderemo: Charles Leclerc, viso pulito sempre coperto da un velo di pudica malinconia. Insieme a lui, il solo ferrarista che esce sicuro vincitore morale, è quello che meno ti saresti aspettato: rest easy, Sergio Marchionne. ●

”

**SENZA LECLERC  
SAREBBE STATA  
LA SOLITA GARA  
STILE 2018.  
INVECE È  
CHARLES LA  
VERA NOTA  
SCONVOLGENTE:  
CHE VISIONE!**



GETTY IMAGES

# Charles grazie lo stesso

**LECLERC MERITAVA IL TRIONFO. SOLO UN GUAIO DI AFFIDABILITÀ DELLA SUA SF90 CONSEGNA IL TRIONFO A UN QUASI INCREDULO HAMILTON CHE PRECEDE BOTTAS CON L'ALTRA MERCEDES**

**S**AKHIR - Non è mai bello parlare di successo ingiusto, sia per rispetto di chi sale sul gradino più alto del podio, sia perché l'esito di un Gran Premio è frutto di una pluralità di situazioni di natura meramente tecnica, ma i festeggiamenti della Mercedes per la prima vittoria stagionale di Lewis Hamilton hanno soprattutto il sapore di una grandissima beffa per Charles Leclerc. Il pilota mo-

negasco della Scuderia Ferrari aveva vissuto un fine settimana da sogno che si è interrotto nel finale di gara a causa di un inatteso calo di potenza che ha fatto saltare le gerarchie e lo ha privato di un clamoroso e meritissimo successo già alla seconda uscita con i colori della Casa del Cavallino. La vittoria di Leclerc sarebbe stata la naturale conseguenza della netta superiorità espressa sul traccia-



to mediorientale dalle SF90, che hanno spazzato la resistenza dei dominatori di Melbourne. Il rammarico per la squadra diretta da Mattia Binotto è grande, visto che Vettel non è stato in grado di raccogliere il testimone di Leclerc ed il Gran Premio del Bahrain va in archivio con una nuova vittoria delle Freccie d'Argento. Ma i verdetti espressi dalla pista che sorge su un allevamento di cammelli abbandonato vanno ben oltre il risultato della pista e sono certamente molto favorevoli per la Scuderia Ferrari. Dopo la doppietta di Melbourne è arrivato un altro uno-due per la Mercedes, con Bottas e Hamilton che si sono invertiti le posizioni al vertice del podio, sul quale hanno assaporato un sapore certamente diverso quando osservavano tutti dall'alto. Bottas a Melbourne è stato il legittimo vincitore, mentre a

#### **LA FERRARI È TORNATA A ALTI LIVELLI, EPPURE...**

**Pronti-via e le Rosse sono davanti a tutti, come da copione. Tempo una manciata di chilometri e Leclerc, scavalcato al primo scatto, andrà a riprendersi la prima piazza per poi dominare la corsa. Ma un guaio di affidabilità rispiancherà la via della vittoria alle Mercedes, con Hamilton davanti a Bottas e Charles solo 3°**

Sakhir la sensazione d'imbarazzo di Hamilton è parsa chiarissima quando ha parcheggiato la vettura nel parco chiuso ed è corso incontro a Leclerc, con l'espressione di chi vuole quasi chiedere perdono per un torto non voluto.

#### **Hamilton ci ha messo del suo**

Disavventure della Ferrari a parte, il vincitore del Gran Premio del Bahrain ha avuto il gran merito di crederci fino alla fine in una corsa nella quale la Mercedes stava nettamente soccombendo sul campo. E quando, dopo il secondo cambio gomme, si è ritrovato ad incrociare le ruote con Vettel nella difesa della seconda posizione alle spalle dell'imprendibile Leclerc, l'inglese ha fatto ricorso ad una delle sue specialità, che è quella di fare alzare la

tensione al tedesco e, come spesso accaduto, indurlo all'errore. Perché la lotta che ha ingaggiato Hamilton con il rivale sul momento sembrava soprattutto una questione di orgoglio, un bluff tentato senza avere le carte in mano per fronteggiare il rivale. Invece, il tedesco è nuovamente caduto nella trappola dell'inglese, ingaggiando un corpo a corpo quando poteva gestire la situazione con maggiore calma, ed ha finito con la sua vettura in testacoda nella via di fuga. Era successo a Monza con Hamilton, a Suzuka con Verstappen, e in questo fine settimana nuovamente con il cinque volte campione inglese. Senza quell'uscita, Vettel avrebbe tranquillamente potuto raccogliere a mani basse il regalo che il destino gli aveva regalato e cogliere il terzo successo di fila sul tracciato di Shakhir, che si sarebbe legittimamente tinto di rosso al termine di un predominio certamente più schiacciante rispetto a quanto si era visto nelle due passate edizioni.

#### La preoccupazione in casa Mercedes è legittima

Quando nei commenti del dopo gara Toto Wolff ha parlato di fortuna, si riferiva certamente alla disavventura capitata a Leclerc, perché la quinta posizione di Vettel è soprattutto frutto dello stesso riflesso, della stessa manovra che lo ha portato a girarsi a Monza. Come se non bastasse, nella circostanza si è anche rotta l'ala anteriore ed il tedesco non ha potuto nemmeno riagganciare il treno composto da Bottas e Verstappen, avendo perso trenta secondi in un solo giro. Mettendo da parte la disavventura tecnica di Leclerc e l'errore di Vettel, Toto Wolff ha parecchi motivi reali di preoccuparsi per il reale predominio espresso le monoposto della Scuderia Ferrari. Sakhir ha fornito tantissime risposte ai dubbi che erano sorti dopo la cocente delusione di Melbourne. Su un tracciato dove la trazione ricopre un ruolo fondamentale e non presenta le sconessioni del suolo australiano, le SF90 sono tornate a esprimersi sui livelli dei pre-season test di Barcellona. Sin dal primo turno di prove del venerdì, è emerso chiaramente che in Bahrain la realtà sarebbe stata molto diversa rispetto a quindici gironi



GETTY IMAGES

prima, quando una monoposto molto estremizzata nel suo concetto ed "educata" dal punto di vista tecnico è andata in crisi sugli avvallamenti creando fenomeni di bottoming che avevano costretto lo staff tecnico della Scuderia Ferrari ad alzare significativamente la macchina e perdere quelle che sono le principali prerogative. L'inclinazione molto vistosa sull'anteriore, il famoso "rake", che era completamente sparito in Australia, si è rivista molto chiaramente sulle SF90 che hanno ripreso a funzionare nel contesto per il quale sono state programmate. Montmelò è agli antipodi, e non solo geogra-

LAT



GETTY IMAGES





ficamente, rispetto a Melbourne, dove una vettura estrema e progettata per esprimersi al meglio su tracciati standard è andata in crisi, con la conseguenza che i piloti si sono trovati tra le mani una monoposto profondamente diversa da quella vista nei test e non hanno avuto confidenza al cento per cento. Le velocità inferiori nel dritto erano anche figlie dei problemi di trazione e della minor velocità che i due piloti della Scuderia Ferrari portavano fuori dalle curve. In Bahrain, invece, si sono ripresentate le condizioni ideali viste in Spagna e due piloti hanno potuto esprimersi sui livelli di fine febbraio.

#### Lewis costretto a svelare la strategia Mercedes

Nella conferenza del dopo gara abbiamo visto un Lewis Hamilton realmente preoccupato per la convincente prova di forza delle monoposto della Casa del Cavallino. Nonostante il cinque volte iridato abbia spinto a fondo nella prima fase di gara, nei primi dieci giri il pilota britannico rendeva con una cadenza impressionante quattro decimi sul giro a Leclerc ed è stato costretto ad compiere il primo pit-stop dopo soli tredici giri di gara, svelando in anticipo la strategia Mercedes del doppio cambio gomme. Mentre Leclerc, che ha effettuato il pit-stop nello stesso giro, è passato alle mescole Medie, il driver nato a Tewin ha mantenuto le mescole più morbide, non riuscendo però nemmeno ad esprimer-

#### QUANTE TRIBOLAZIONI PER SEBASTIAN VETTEL

Il testacoda al 38° giro comporta per Vettel la perdita del duello con Hamilton e anche il presupposto per l'immediato cedimento dell'ala anteriore, a sinistra. Leclerc, sotto a sinistra, resta tranquillo in testa, ma ad attenderlo al 48° giro c'è il beffardo sorpasso di Hamilton, causa guai al motore. Alla fine a godere è proprio Lewis, che va a vincere, sotto. Eccolo sorridente nel dopo gara, col 74esimo centro iridato in tasca

si sui ritmi del pilota di Mattia Binotto. Il vincitore del Gran Premio del Bahrain sa benissimo che non avrà vita facile a cominciare dal prossimo appuntamento di Shanghai, dove la trazione è certamente un elemento importante.

#### Riecco la versione sbiadita di Bottas

Hamilton si è portato dietro a sé la versione più sbiadita di Bottas che, dopo aver sparato i fuochi d'artificio superando il team mate e Leclerc nel corso del primo giro, a seguito di un errore in staccata, nel giro successivo, ha perso determinazione ed è sprofondato in una prestazione che gli avrebbe portato un anonimo quarto posto senza i problemi accusati dai due piloti della Scuderia Ferrari. Bottas mantiene la leadership della graduatoria di campionato avendo siglato anche il giro più veloce in Australia, ma in Bahrain Hamilton ha mandato il chiaro segnale al team mate di non volere assolutamente abdicare dal ruolo di prima guida nel team diretto da Toto Wolff. Anzi, il messaggio di Hamilton al finlandese sa tanto di ricreazione finita con il Gran Premio di Melbourne, dove Bottas ha potuto certamente risollevarsi il morale dopo le delusioni accumulate nella passata stagione. Servirà certamente una pronta reazione del pilota di Nastola già nel prossimo appuntamento di Shanghai, se vorrà tener testa al ritorno di quello che è certamente il più difficile compagno di squadra che si possa avere.

#### Gerarchie Ferrari tutte da riscrivere

In tema di gerarchie, la corsa di Sakhir ha di fatto rimesso in discussione gli status all'interno della scuderia diretta da Mattia Binotto. Leclerc in solo due corse ha dimostrato di avere la personalità per esprimersi al pari del quattro volte campione tedesco e di meritare le medesime chances. L'atteggiamento del ventunenne pilota del Principato, realmente stupefacente se si considera che il monegasco è giunto in Bahrain con solo ventidue corse alla spalle, è parso eccezionalmente maturo e determinato. E questa, insieme alla competenza legata alla competitività della SF90, è la seconda bella notizia che arriva dal circuito mediorientale. A Sakhir è sembrato di rivedere la sfrontatezza del pilota che solo due anni fa aveva vinto al debutto nella seconda serie, quando siglò la pole-position con dieci minuti di anticipo sulla chiusura del turno di qualifica e andò al muretto box ad osservare i suoi più esperti rivali impegnati nel vano tentativo di batterlo con un una bevanda energetica in mano, per poi vincere nel primo fine settimana di gara dopo aver compiuto un inedito cambio gomme nella corsa sprint. Il campionato non era ancora cominciato, ma di fatto aveva già un vincitore. Leclerc sa lasciare il segno ed impressionare con manifestazioni di classe che vanno ben oltre il risultato delle pista. E anche quest'anno a Sakhir la storia si è ripetuta. Perché quello che rimarrà indelebile nella memoria degli appassionati non sarà certamente la vittoria di Hamilton, bensì la corsa dominata da un ventunenne alla seconda corsa con la Ferrari che si è permesso in pochi chilometri di mettersi alle spalle un quattro volte campione come Vettel,





LA PRESSE

che sicuramente saprà reagire e metterà la sue sue indubbie capacità a disposizione della causa della Scuderia Ferrari, ma che torna con la consapevolezza, se mai ce ne fosse stato bisogno, che quest'anno avrà un compagno di scuderia dalla qualità elevatissima.

#### Ancora una volta il fattore umano sarà decisivo

Il mondiale 2018 è stato soprattutto un campionato deciso dal fattore umano, con Ferrari e Mercedes che hanno giocato su un piano di perfetta parità fino alla corsa di Monza. Da quel momento, Hamilton, che aveva saputo vincere a Hockenheim e Budapest nonostante un evidente stato d'inferiorità tecnica, ha avuto a disposizione la miglior versione della W09 che gli ha consentito di prendere il largo nei successivi appuntamenti di Sochi e Singapore e di chiudere il mondiale in anticipo. La sensazione è che anche questo mondiale il ruolo degli uomini sarà decisivo e che l'apporto di Leclerc potrà essere davvero molto prezioso per la Casa di Maranello.

#### Safety-car incomprensibile nel finale

Nel fine settimana nel quale ha visto scappargli di mano la prima vittoria nella massima serie, che sarebbe curiosamente coincisa con il suo primo podio, Leclerc ha potuto salvare la terza posizione grazie ad un inatteso regalo che gli ha confezionato la direzione gara. L'intervento della safety-car sul finale, a causa dell'incredibile doppio ritiro delle Renault di Hulkenberg e Ricciardo, ha certamente il sapore della giustizia divina, ma è frutto di una decisione difficile da comprendere nonostante le mo-

**VERSTAPPEN DURO  
COME SEMPRE**  
Questo contatto  
tra Verstappen e Sainz  
nelle prime fasi ha rovinato  
la gara dello spagnolo,  
splendido quinto al via.  
Quanto all'olandese,  
è giunto 4° alla fine dopo  
una gara regolare  
ma senza acuti

noposto avessero il sistema elettrico attivato e ci fosse un concreto rischio per i commissari. Sarebbe bastata la virtual safety-car nel primo settore per evitare una chiusura artificiale a diversi duelli ancora in corso. Non sarà sicuramente felice Max Verstappen, che ha visto svanire il secondo podio stagionale su una pista certamente non favorevole ai motori Honda dove ha difeso la posizione con la solita grinta dagli attacchi di Sainz nella prima fase di gara. E nemmeno Raikkonen, che con ogni probabilità aveva tenuto per il finale l'attacco su un ottimo Norris che ha con il sesto posto i suoi primi punti in carriera. E lo stesso discorso vale per Giovinazzi, che forse avrebbe potuto conquistare il suo primo punto ai danni di Perez, ormai con le gomme finite.

#### A Sakhir verdetti oltre il risultato della pista

Nonostante il finale incompiuto, la corsa di Sakhir si è confermata ad alto tasso di spettacolarità e ha espresso dei verdetti che vanno ben oltre il risultato della pista. Si cercavano certezze sulla competitività delle monoposto della Scuderia Ferrari, che sono prontamente arrivate. E per la Casa di Maranello ha brillato nel suo splendore, anche in anticipo rispetto alle previsioni, la stella di Leclerc che, per usare le parole di Hamilton, sta aprendo un ciclo ed è destinato a togliersi tante soddisfazioni in futuro. La Mercedes è in fuga, ma la Ferrari ha fornito una grandissima prova di forza, a prescindere dalla composizione del podio. Ci sono i migliori ingredienti per pronosticare una sfida infuocata e dall'esito quanto mai incerto, nel prossimo appuntamento stagionale a Shanghai. ●



## GIOVEDÌ 28 MARZO

**VETTEL:** «C'è stato un grande lavoro di analisi, perché nel weekend non ci siamo confermati dove volevamo essere. Le ultime due settimane sono state molto intense, e credo che abbiamo alcune risposte, ma non tutte poiché non è possibile tornare in pista a Melbourne e fare una verifica sul campo. Ora guardiamo avanti, siamo qui in Bahrain, su una pista diversa e con la convinzione di aver imparato alcune cose in più sulla monoposto e su noi stessi, dati che dovrebbero aiutarci ad essere più competitivi. Non siamo nella posizione per poter fare pronostici, quindi dobbiamo aspettare e vedere».

**LECLERC:** «Ovviamente è qualcosa di speciale per un pilota, però non ho sentito particolare pressione. Anzi, sono più che mai focalizzato sul migliorare la mia prestazione rispetto all'Australia. Quello non è stato un weekend semplice perché noi per primi ci aspettavamo di più. Ma credo che abbiamo un ottimo pacchetto e che siano state trovate le cause, magari non proprio tutte, che non ci hanno permesso di sfruttare appieno il potenziale della nostra vettura. Qui capiremo se la performance dell'Australia era legata solamente alla pista o se c'è qualche altro problema. Nel team c'è la giusta mentalità e dobbiamo mantenerla nel corso della stagione. C'è molto lavoro da fare ma sono sicuro che il team farà tutto il necessario per migliorare la vettura. Lavoriamo tutti insieme, da squadra, e questo è positivo».

## VENERDÌ DOPO LE LIBERE

**VETTEL:** «La vettura non è ancora quella che ho guidato nei test di Barcellona, ma oggi è andata certamente meglio che in Australia. Di sicuro dobbiamo spingere in vista di domani, infatti non sono completamente soddisfatto del bilanciamento. Oggi la giornata è stata non facile,

specie per l'asfalto che era molto scivoloso e rendeva difficile sfruttare appieno le gomme. Avevamo un programma diverso da quello degli altri ed è per questo che dobbiamo migliorare ancora per domani. Sono convinto che ci sia altro potenziale da tirare fuori dalla vettura in vista delle qualifiche».

**LECLERC:** «È un venerdì positivo: dal punto di vista del bilanciamento credo che siamo messi meglio che in Australia, ma è bene tenere i piedi per terra. Sono sicuro che i nostri rivali non abbiano mostrato pienamente il loro potenziale, per cui domani non sarà affatto una giornata facile. Nel complesso sono soddisfatto perché siamo riusciti a svolgere per intero il programma di giornata, riuscendo anche ad effettuare qualche giro in configurazione da qualifica visto che qui le FP3 non sono rappresentative a causa delle alte temperature. In macchina giro dopo giro mi sento meglio, ma domani dobbiamo riuscire a mettere insieme tutto».

**BINOTTO:** «Oggi ci siamo concentrati soprattutto sui problemi dell'Australia mettendo in atto un programma dedicato per cercare di verificare se abbiamo applicato i correttivi giusti. Per questo credo che il confronto con i nostri rivali sia piuttosto difficile da fare. Penso che la nostra situazione sia migliore rispetto a quella dell'Australia, detto questo sono convinto che i nostri avversari siano ancora molto forti e che i valori in qualifica e gara saranno molto vicini».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**LECLERC:** «Questa prima pole position mi regala forti emozioni, anche se sto cercando di restare più concentrato possibile perché il più veloce in qualifica non prende nemmeno un punto e il bottino è in palio solo domani in gara. Detto questo, è stata una grande giornata in quello che è finora stato un bel weekend per noi. Vediamo di concluderlo alla stessa

maniera. Avevo detto che oggi sarebbe stata questione di mettere tutto insieme e credo di esserci riuscito a differenza di quanto era capitato in Australia. Ora dobbiamo restare concentrati per la corsa e portare a casa il miglior risultato possibile per il team. Giro dopo giro mi sento sempre meglio nella SF90 e questo mi rende felice. Prima della gara ci parleremo per trovare la strategia migliore nell'interesse del team. Credo che il via sarà fondamentale perché la pista è sporca ed è facile far pattinare le ruote».

**VETTEL:** «Oggi ce la siamo potuta giocare. La cosa più importante è che siamo tornati dove volevamo. La giornata che conta davvero è domani ma per oggi possiamo certamente essere soddisfatti perché siamo in una condizione molto migliore rispetto a due settimane fa. Oggi è stata una gran bella giornata per la Ferrari ed è il giorno di Charles che ha fatto un ottimo lavoro e in Q3 ha dimostrato di meritarsi questa pole. Credo sia una bravissimo ragazzo, anzi, un uomo, perché è questo che diventi dopo la tua prima pole in Formula 1: è un bellissimo risultato e sono contento per lui. Chapeau! La nostra performance sul giro secco è sempre stata molto buona e lo abbiamo dimostrato in qualifica. Sono molto più contento oggi rispetto a ieri perché è bello vedere che siamo tornati sulla strada giusta».

**BINOTTO:** «Siamo davvero contenti: per la Ferrari, per Charles, alla sua prima pole, per aver occupato per intero la prima fila e per aver reagito bene dopo l'Australia. Il team lo ha fatto lavorando in maniera intensa con grande unità e concentrazione. Il nostro è un grande team, con

LA PRESSE

un bello spirito anche tra i due piloti. Charles è davvero un bravo ragazzo! Il nostro passo in qualifica è stato buono ma non è stato facile ottenere questa prima fila, inoltre è domani che il risultato conta per davvero. La gara sarà molto lunga e l'affidabilità giocherà un ruolo veramente importante. Dal canto nostro dobbiamo rimanere calmi e concentrati, perché i nostri avversari saranno certamente agguerriti. È una stagione lunga, da affrontare tappa dopo tappa».

## DOMENICA DOPO IL GP

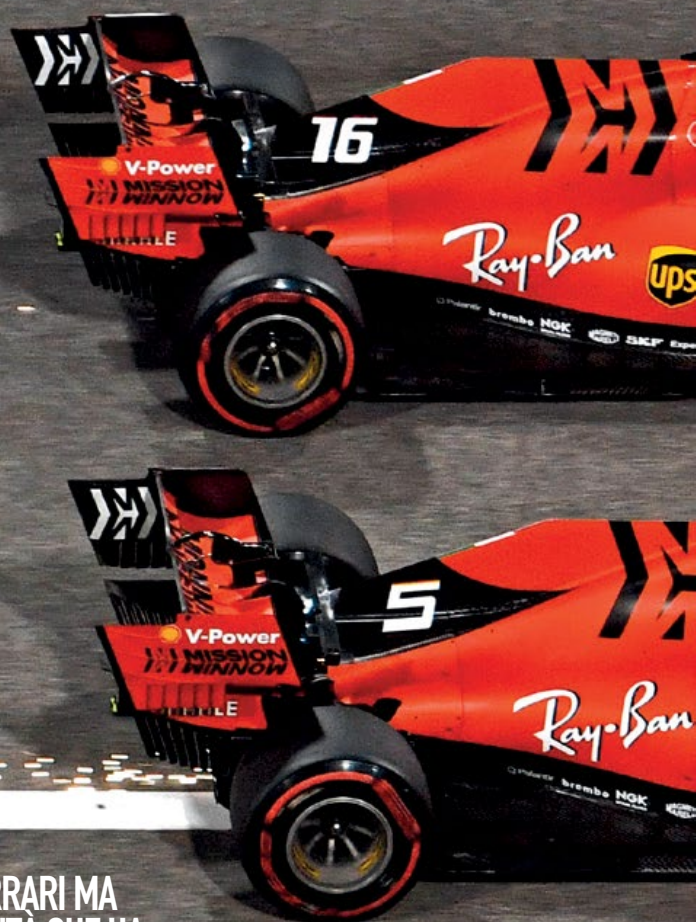
**LECLERC:** «Ce lo insegna la storia del motorsport: a volte è destino che non sia il tuo giorno per vincere ed evidentemente questo non era il nostro... Nella parte finale della corsa ho avuto un problema con la power unit che mi ha costretto a rallentare, è stato un vero peccato perché la gara ormai era sotto controllo. Il team è deluso e ovviamente lo sono anch'io. Ma c'è molto di buono da portare a casa da questo weekend. La squadra deve essere molto orgogliosa della vettura che ci ha messo a disposizione, era fantastica, molto facile da guidare e velocissima. Diciamo che tutto considerato sono riuscito a portare a casa il massimo: ho conquistato il mio primo podio, anche se non nella maniera in cui avrei voluto, e me lo tengo stretto. I problemi capitano, è la vita, sapremo tornare ancora più forti».

**VETTEL:** «Non è stata la gara che volevamo. Partire primo e secondo e non tagliare il traguardo nelle stesse posizioni è ovviamente deludente. La mia partenza è stata buona ma già a metà del primo giro mi sono reso conto che la vettura era

estremamente difficile da guidare. Penso che Charles abbia faticato di meno, visto che non ha avuto difficoltà nel passarmi. La gara è stata abbastanza difficile. Abbiamo perso la seconda posizione al pitstop, ma l'abbiamo recuperata. Nel secondo stint, su gomme medie, forse le cose sono andate un po' meglio, ma nel complesso non avevamo il ritmo che avremmo dovuto avere. Durante la battaglia con Lewis ho commesso un errore alla curva quattro, che è una delle più difficili della pista. Improvvisamente ho perso la vettura e mi sono girato. Così facendo, ho danneggiato molto le gomme: avevo vibrazioni talmente forti da portare alla rottura dell'ala anteriore. Oggi sarebbe dovuta essere la gara di Charles oggi, è stato molto sfortunato. Mi dispiace per lui e per tutto il team».

**BINOTTO:** «Per quanto concerne Sebastian, son cose che in una gara possono capitare quando si tira al limite quindi è più importante guardare alla vettura che oggi in quanto a prestazioni si è comportata bene. Anche la squadra ha lavorato ottimamente, facendo dei buonissimi pitstop. Peccato per Charles: è stato in testa per gran parte della gara e ha dimostrato di essere particolarmente a suo agio qui in Bahrain stabilendo anche il giro più veloce. Meritava la vittoria e solo un problema di affidabilità che dobbiamo analizzare gliel'ha impedito. Questo non è ovviamente accettabile da parte nostra e dimostra quanto sia importante essere al top in ogni singola area per poter vincere. Torniamo a casa con tanti aspetti positivi sui quali costruire il resto della stagione, come le nostre prestazioni e la reazione della squadra. Ci sono chiaramente anche diverse cose dalle quali imparare su cui continueremo a lavorare».





GARA SIMBOLO DEL RISVEGLIO DI COMPETITIVITÀ FERRARI MA ANCHE TERRENO FERTILE PER UNA CRISI DI AFFIDABILITÀ CHE HA TARPATO LE ALI A LECLERC. CON VETTEL DI NUOVO IN CONFUSIONE

GETTY IMAGES

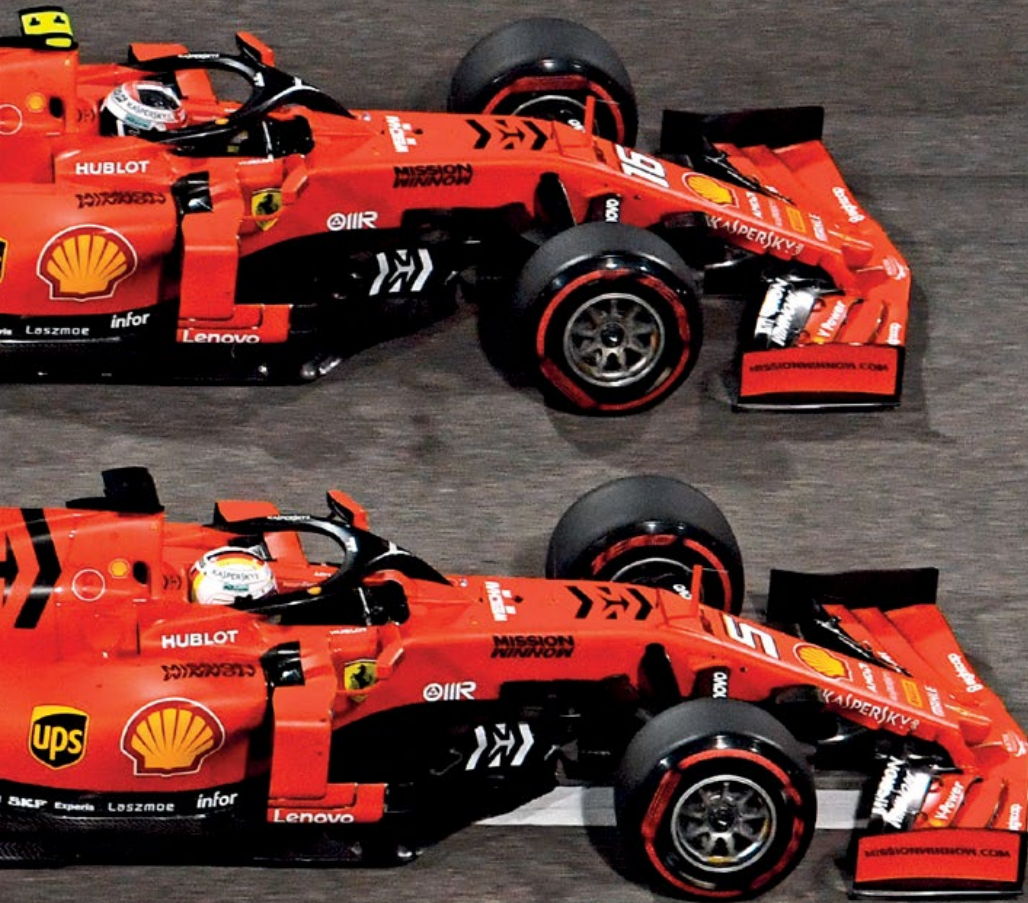
# Cavallini

## di razza ma fragili

**“Grande Kulo!”** Il riassunto del Gp Bahrain fatto da Toto Wolff a fine gara - in italiano! - è onesto e lapidario. Potere della sintesi degli austriaci. Quasi come il “Grande Kasino” di Lauda. Toto ha usato una variante più moderna. Ma le conseguenze per la Ferrari sono le stesse. La Rossa a Sakhir si è vista sfuggire dalle mani una vittoria annunciata, netta e sacrosanta. Che aveva conquistato sul campo dominando prove libere, qualifiche e tre quarti di gara. Ed è pure andata bene che la Safety-Car, uscita a due giri

dalla fine, abbia congelato le posizioni salvando Leclerc, rimasto senza i cavalli “elettrici” del motore ibrido a 12 giri dalla fine, dall'imminente sorpasso da parte di Vetsappen. Sennò il Cavallino avrebbe lasciato il Bahrain senza nemmeno il contentino del podio. Anzi, ironia della sorte con lo stesso piazzamento deludente di Melbourne.

Ci vorrà un po' di tempo per far passare la cocente delusione della vittoria sfumata in extremis. Ma almeno a mitigare l'amaro in bocca c'è un doppio risvolto positivo che esce da questo weekend. Il pri-



È DA TANTI ANNI  
CHE CERCO DI  
DOMINARE LE MIE  
EMOZIONI. ORA  
QUESTA È LA MIA  
FORZA!

CHARLES LECLERC

”

mo è la soddisfazione di aver visto salire in alto la stella di Charles Leclerc. Non più ormai una promessa, ma un sicuro campione. Per la velocità, la grinta e la sicurezza dimostrata sia in qualifica che in gara. L'altro motivo di vanto è il fatto che la Ferrari abbia ritrovato la competitività e la velocità dei test invernali. La SF90 dalle ali spuntate che aveva fallito in Australia rimediando un secondo al giro dalle Mercedes, in Bahrain è tornata a volare. Ha dimostrato di nuovo quella supremazia che a Barcellona era evidente e che a Melbourne si era smarrita. Ha rifilato alle Mercedes 8 decimi di media nelle prove libere, 3 decimi in qualifica e in corsa al pronti-via Vettel e Leclerc se n'erano andati dal gruppo staccando tutti con una facilità impressionante. Il passo era vincente, non ci sono dubbi. In Australia le Ferrari soffrivano di assetto sbagliato, consumi elevati, motore depotenziato e gomme senza grip. In Bahrain invece la macchina era stata preparata a dovere. Ma allora com'è possibile che una passeggiata trionfale si sia potuta tramutare improvvisamente in una disfatta?

L'evidenza è stata sotto gli occhi di tutti. Ma le immagini tv non spiegano mai tutto quanto. Ci sono una serie di retroscena che possono fare meglio chiarezza di quello che è successo.

#### CHARLES E SEB ALL'ATTACCO

**Vettel e Leclerc a tutta subito dopo il via. Un weekend perfetto ma purtroppo non premiato dalla vittoria per guai di affidabilità per Leclerc e un errore di Vettel quando era in lotta con Hamilton**

#### Il guasto a Leclerc

L'allarme è arrivato al 46° dei 57 giri di gara. Leclerc era avviato a una facile vittoria quando d'improvviso e senza avvisaglie, la Ferrari ha cominciato a rallentare. Mentre tutti dietro di lui viaggiano sul passo di 1'35", improvvisamente Leclerc rallenta prima a 1'36" poi a 1'38" e il passaggio successivo a 1'39"7. Il pilota non comprende e si attacca disperatamente alla radio. «*Sto sentendo qualcosa nel motore!*», grida allarmato. Poi si rende conto che la macchina è diventata più lenta, il suo ritmo cala addirittura a 1'42" e la sua voce si fa angosciata. «*Non c'è potenza, che succede?*». In pochi giri Charles si erode il margine di 9"5 che aveva su Hamilton esponendosi al sorpasso. È l'effetto di quando le F.1 rimangono senza i cavalli "elettrici". Cioè quelli che garantiscono una spinta extra alle ruote in aggiunta ai cavalli del motore V6.

Nel caso di Leclerc sembrava avesse ceduto qualcosa nel sistema ibrido. In un primo momento si pensava fosse la Mgu-H, cioè il dispositivo che recupera energia elettrica dal calore e dalla girante del turbo accumulandola nella batteria sotto forma di elettricità. E riconvertendola poi in potenza extra da sommare a quella del V6 termico. Poi a notte fonda i tecnici Ferrari hanno scoperto che la Mgu-

H in sé era a posto e il guasto risiedeva invece altrove. Un problema di combustione a un cilindro del V6. In ogni caso, avendo i tecnici fatto disattivare in gara a Leclerc il sistema ibrido, la spinta "elettrica" che è venuta a mancare vale più o meno fra i cento-cinquanta e i duecento cavalli ed è responsabile di quella accelerazione bruciante che mostra una F.1 fuori dalle curve. Se mancano i cavalli "elettrici", una F.1 rimane azzoppata. Come un calciatore che accusa i crampi. La macchina diventa più lenta in accelerazione e perde velocità. Si perdono dai 4 ai 6 secondi al giro, esattamente quelli che ha subito negli ultimi Leclerc dai suoi avversari.

Dalla Tv non si è visto, ma da quel maledetto 46° giro è cominciato un dialogo disperato fra pilota e box nel tentativo di salvare il salvabile. La Ferrari SF90 dispone di una miriade di pomelli e manettini sul volante, ma i più importanti sono quelli che azionano le mappature di funzionamento del motore (chiamate ENGINE) e la funzione che invece si chiama SOC, cioè "State of charge": un sistema che gestisce quanta energia elettrica recuperare e quanta restituirne al motore. I pomelli che gestiscono le funzioni "Engine" e "Soc" hanno scale numerate che vanno da 1 (massima potenza) a 13 (massimo risparmio). E le dita di Leclerc, sotto i consigli radio dei suoi ingegneri, hanno cominciato a danzare disperatamente fra quei pomelli spostando le regolazioni per cercare di attenuare il difetto. Al povero Charles, in quei tremendi giri finali, è stato chiesto di eseguire almeno quindici regolazioni diverse sul volante. Senza risultato. Beffa oltre al danno, Leclerc non potendo più usare il sistema ibrido, ha dovuto affidarsi completamente al motore termico V6. Ma così avrebbe consumato di più e non avrebbe finito la corsa. Per cui il box gli ha suggerito di adottare una mappatura molto blanda.

Due numeri spiegano chiaro la portata del dramma che Leclerc stava vivendo in quel momento in cui gli sfuggiva dalle mani la vittoria. Nelle prime fasi di gara Vettel e Leclerc viaggiavano con le mappature impostate a "Engine 1" o "Engine 2" perché dovevano avere piena potenza per avvantaggiarsi sulle Mercedes. Poi dal 18° giro a Leclerc è stato chiesto di mettersi in modalità tranquilla, a "Engine 3" per gestire la gara. È la classica funzione per andare forte senza stressare però troppo il motore e con cui il monegasco, se non fosse successo nulla, avrebbe finito la gara. A titolo di paragone, pensate che in Australia, quando Vettel si è trovato in crisi di motore e ha dovuto rallentare, il box lo ha messo in "Engine 6" per proteggere il V6. Ebbene, dopo il guasto all'ibrido in quei giri finali di gara, l'ingegnere di pista spagnolo di Leclerc ha chiesto a Charles di passare addirittura a "Engine 12". E di porre il manettino del SOC in posizione 9. Un'enormità. È come viaggiare col freno a mano tirato. Una regolazione che non si esegue mai, a meno che non si voglia fare a mano del tutto del recupero di energia e viaggiare spompatis.

### Il dualismo Leclerc-Vettel

Guasto a parte, Leclerc esce dal Bahrain come il vero vincitore morale ma soprattutto ha massacrato nel confronto il suo capitano. In tutto il weekend Vettel è stato davanti a Charles soltanto nelle libere-2. E di soli 4 centesimi. Poi ha preso tre decimi da

### EPILOGO BEFFARDO!

**A lato, Binotto a colloquio col rivale Wolff e, al centro, Vettel davanti all'arrembante Hamilton. In basso, il grande weekend di Leclerc, premiato poleman qui con Mario Isola della Pirelli, quindi complimentato da Vettel e infine terzo al traguardo e sul podio grazie alla providenziale safety-Car e malgrado i guai al motore**

Leclerc in FP1, altri due decimi in FP3, altrettanti in Q1, ancora tre decimi in Q2 e 294 millesimi in Q3. Definirla una sconfitta senza appello è esagerato? L'unico errorino di Leclerc è stato aver fatto pattinare troppo le gomme in partenza sprecando la pole position mentre Vettel è scattato perfettamente. Ma poi Charles si è rifatto sverniciando il capitano con un sorpasso perentorio al secondo giro. Vettel invece ha cominciato a ripetere i soliti errori di impazienza cui ci aveva abituato nel 2018. Aveva già sbagliato in qualifica sprecando un giro in Q2 per essere rimasto nel traffico e rischiando pure una sanzione per aver rallentato troppo. Poi in gara ha superato il limite al 38° giro nel duello con Hamilton accelerando troppo presto in uscita di curva per resistergli, con lo sterzo troppo girato, ed è finito in testa-coda. Vanificando in quel momento la potenziale doppietta Ferrari. E anche dietro il cedimento dell'ala anteriore, che lo ha costretto alla terza sosta al box

fotografie GETTY IMAGES - LAT





e lo ha fatto precipitare indietro in classifica, c'è una sua leggerezza. Nel testacoda Vettel aveva spiattellato completamente le gomme e se n'era reso conto. Per cui è voluto tornare in fretta e furia ai box per sostituirle, invitando il team via radio a prepararsi per il pit stop. Ma per forzare i tempi Seb ha viaggiato troppo forte con le gomme appiattite innescando vibrazioni talmente forti che hanno fatto cedere dopo poche centinaia di metri l'alettone anteriore, peggiorando le conseguenze del suo errore di guida. Per carità, può succedere nel corso di una gara qualche sbavatura. Ma il confronto con la glaciale freddezza e l'autocontrollo dimostrato invece dal suo giovane compagno di squadra stona davvero. Vettel, dall'alto dei suoi quasi 32 anni e dei 221 Gran Premi disputati, dovrebbe essere lui quello con la testa sulle spalle che non si fa prendere dalle emozioni. Invece è incredibile scoprire dopo appena due gare che sul fronte emotivo deve prendere lezioni da un ragazzo di 21 anni e 5 mesi con all'attivo 23 partenze in F.1. Proprio la freddezza e l'autocontrollo nelle fasi più concitate sono la forza di Charles Leclerc. L'ha anche spiegato per bene una volta il motivo: «È da tanti anni che lavoro sulla mia testa cercando di dominare le emozioni con l'aiuto di un esperto di queste tecniche mentali. Quando ero piccolo, il controllo della parte mentale era una mia debolezza, adesso invece è diventato uno dei miei punti di forza». Quell'autocontrollo che lo ha portato a arrischiare il sorpasso su Vettel con freddezza al secondo giro di gara nonostante dai box gli avessero chiesto via radio di aspettare ancora un paio di passaggi per farlo. Leclerc invece ha agito subito, stando però bene attento a rispettare le regole d'ingaggio che Binotto aveva dato ai suoi piloti: niente ordini di squadra, ma soltanto non prendersi rischi inutili. E ha compiuto il sorpasso in rettilineo uscendo più veloce dalla curva che immetteva sul traguardo e sfruttando il Drs. E andando anche leggermente largo in ingresso di curva per lasciare una porzione di traiettoria a Seb e non chiudergli la porta in faccia. Manovra impeccabile. Chirurgica ma sicura.

Anche Hamilton, che come tutti i campioni i propri pari li sa riconoscere a prima vista, è apparso curiosamente prodigo di consigli e di elogi al suo giovane rivale. Come non aveva mai fatto prima con nessuno. Perché? Se lo sono chiesti in molti. Il motivo non è tattico né psicologico. Non c'è la volontà di blandirlo per esaltare indirettamente se stesso, come ha pensato qualcuno maliziosamente. Hamilton nel dopopodio, privo di telecamere e in situazione "privata", e perciò senza secondi fini, è rimasto oltre tre minuti a parlare fitto fitto con Leclerc. E il monegasco lo ascoltava interessato. I due si stimano. Hamilton vede in Charles se stesso da giovane. Stessa intraprendenza, stessa grinta, stessa velocità, stesso destino di dover coesistere e battere un compagno di squadra iridato e più esperto (per Hamilton era Alonso). E Leclerc a sua volta rispetta Lewis e ammira il modo in cui ha portato i suoi successi oltre lo sport. Anche lui vorrebbe creare un giorno una linea di moda e abbigliamento come Lewis. In fondo Charles Leclerc viene da una città fashion come Montecarlo, mica da un paesino sperduto della Germania... ●

# Leclerc è la novità!



**IL PILOTA NATIVO DI LOCOROTONDO RICONOSCE CHE CHARLES SI È DIMOSTRATO FORMIDABILE TANTO CHE LUI, AL DI LÀ DELLA SFORTUNA AVUTA A SAKHIR, ORA PUNTA PROPRIO SUL MONEGASCO**

**I**n Bahrain, a Sakhir, sede del secondo appuntamento del campionato di F.1 2019, abbiamo assistito ad un Gp molto emozionante con diversi sorpassi e scambi di posizione al vertice, registrando la vittoria di Lewis Hamilton (scattato dalla terza piazza) ritrovatosi al comando sfruttando i problemi occorsi all'ERS della po-

**MI ASPETTAVO UN LECLERC COSÌ FORTE. SU SEB HA FATTO UN SORPASSO FORMIDABILE**

**TONIO LIUZZI**



wer-unit del ferrarista Charles Leclerc, in testa alla corsa sino al 46esimo passaggio prima di cedere alle due Mercedes causa problema tecnico. Il numero 16 ha dimostrato classe da vendere alla seconda puntata di rosso vestito, benedicendo l'uscita della safety car nel finale, uscita per il doppio ritiro (guasto tecnico) delle Re-

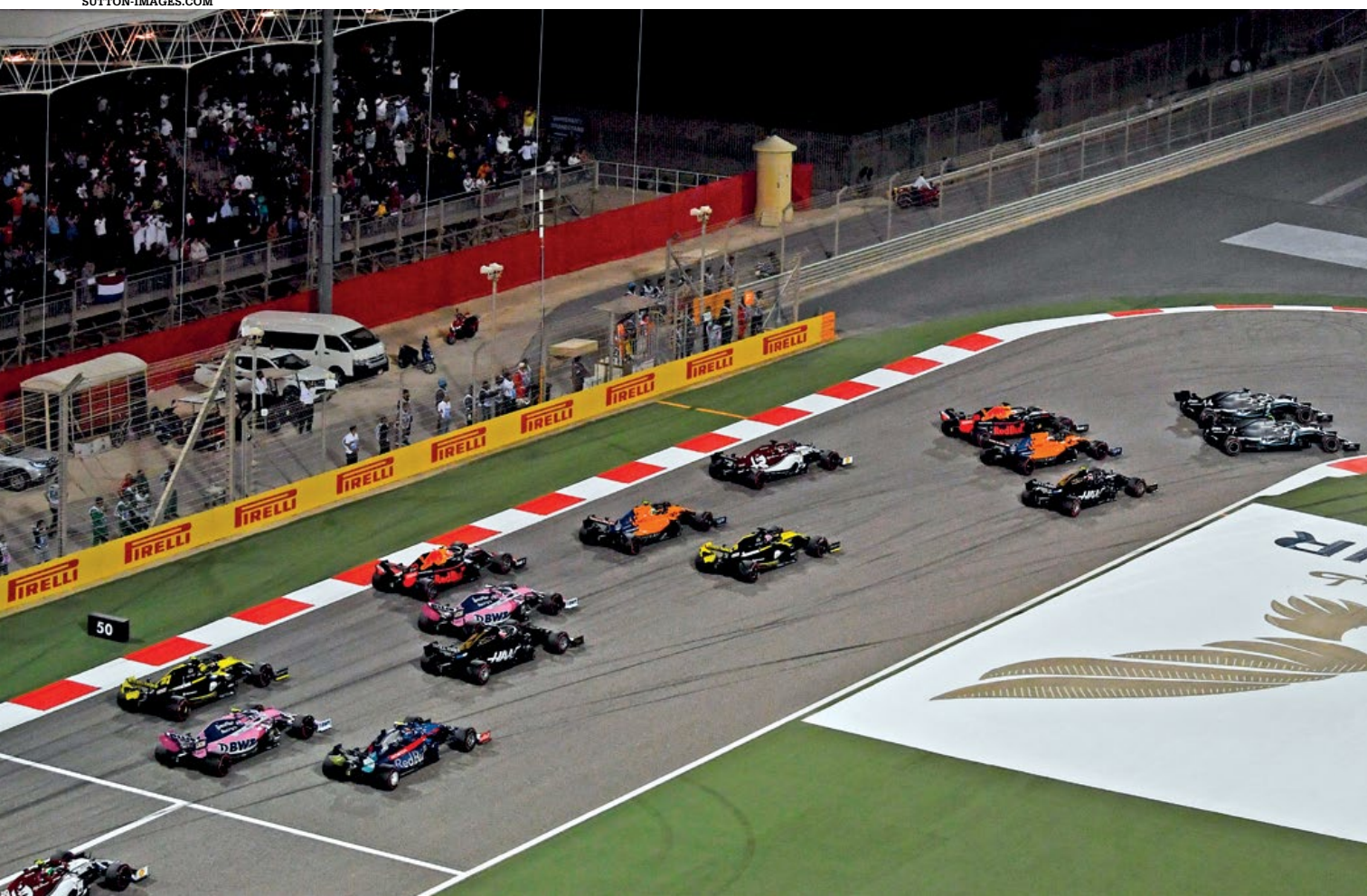
nault. Dell'entusiasmante corsa in Bahrain ne abbiamo parlato con Vitantonio Liuzzi, tre edizioni all'attivo in F.1 disputate rispettivamente con Toro Rosso (2006 e 2007) e Force India (2010). Tonio, innanzitutto, come hai visto la partenza dei top driver? L'esperienza di Vettel si è vista subito, con il tedesco che l'ha spuntata

su Leclerc, comprensibilmente emozionato partendo dalla pole per la prima volta al debut-

to in Ferrari. In generale, è stata una partenza fluida, con tutti i top driver molto "calienti" e maturi al contempo. Subito tanti duelli al via infatti e forse un leggerissimo contatto tra Bottas e Leclerc? «Direi di no. Sono andati molto vicini, ma non si

**PARE DI RIVEDERE LE IMMAGINI DEL PASSATO, CON SEB CHE PERDE LA TESTA SFIDANDO HAMILTON**

**TONIO LIUZZI**





sono toccati. La pista di Sakhir favorisce partenze tutto sommato sicure, avendo ampie vie di fuga, per cui tutto è andato nella norma».

- **Te lo aspettavi un Leclerc così veloce, aggressivo e determinato nell'arco del weekend?**

«Penso di sì. Per quanto riguarda il duello Ferrari, punto su Charles. Negli anni ha dimostrato di essere un pilota con tanta fame di vittoria, competitivo, maturo e con una grinta fuori dal comune. La Ferrari, tralasciando Melbourne, è una macchina molto competitiva e quindi mi aspettavo un Leclerc così forte. Charles ha fatto un gran bel sorpasso su Seb: formidabile!».

- **Vettel che va in testacoda dopo il sorpasso audace subito da Hamilton è una fotografia amara per il tedesco e per la Rossa invece...**

«Sembra di rivedere immagini delle ultime due stagioni, con Sebastian che perde la testa nel confronto con Hamilton. Penso in particolare a Monza 2018. Lewis è il tallone d'Achille di Vettel».

- **Come vedi la strategia invertita adottata da Mercedes ai pit stop?**

«Credo abbia pagato e, quando una squadra procede in tal modo, significa che crede nel potenziale di entrambi i piloti. Lewis montando le soft invece che le medie al primo pit stop ha fatto bene, riuscendo a guadagnare margine nella fase centrale».

- **Le soft con la W10 hanno sofferto un po' più del dovuto?**

«L'asfalto spesso del tracciato di Sakhir complica le cose, perché la chiave di tutto è individuare la finestra giusta nella quale sfruttare una particolare miscela. Non è det-

to che la miscela soft renda automaticamente di più delle medie, dipende da se si riesce a raggiungere la temperatura ideale».

- **Veniamo al duello tra Vettel e Hamilton, con il tedesco andato in testacoda salvo poi perdere l'ala anteriore. Che è successo all'avantreno?**

«Seb ha spiattellato le gomme facendo una cinquantina di metri di traverso e questo ha causato molte vibrazioni, tali da far cedere l'ala. Uscendo dalla scia della Williams, vettura doppiata che lo precedeva, anche in virtù dalle turbolenze che si generano in quei frangenti, probabilmente ha registrato un abbassamento eccessivo del muso sull'asfalto e l'ala si è staccata».

- **Norris continua a stupire. Ci avresti puntato sul britannico dopo i test?**

«Ha fatto una gara all'attacco e sta dimostrando grandi doti velocistiche. Non ci avrei puntato, ma senza dubbio è partito con il piede giusto». ●

**BELLA LA GARA TUTTA D'ATTACCO DEL ROOKIE NORRIS CHE HA DIMOSTRATO OTTIME DOTI**

**TONIO LIUZZI**



**CHARLES "BRUCIATO" DA SEB AL VIA, MA POI...**

Alla partenza Leclerc non è perfetto e viene sopravanzato da Vettel che va al comando. Poi Charles è passato pure da Bottas, ma la sua reazione sarà devastante...



## PROBLEMI DI CAPELLI ?



**Grazie agli specialisti di Istituto Helvetico Sanders hai l'opportunità di effettuare:**



**TEST HAIRGENETIC PER LA PREDISPOSIZIONE ALLA CALVIZIE**  
per identificare e prevenire i fattori di rischio



**TRATTAMENTI FISIOCOMPLEX SPECIFICI, 100% NATURALI**  
per rallentare la caduta e irrobustire i capelli



**TRAPIANTO CAPELLI FUE CON IMPIANTO DHI**  
per recuperare una piena capigliatura nelle zone diradate



**Istituto Helvetico Sanders®**

**Istituto Helvetico Sanders**, attualmente tra i principali network di riferimento in Europa, mette a tua disposizione **oltre 100 specialisti della calvizie** (chirurghi, assistenti sanitari e biologi), **strutture all'avanguardia e controlli periodici**, direttamente nella sede della tua città.

**Prenota la tua visita specialistica GRATUITA chiamando il numero verde 800283838 o tramite il sito web WWW.SANDERS.IT**

**LE NOSTRE SEDI SONO IN TUTTA ITALIA!**



## MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

CHARLES  
LECLERC

**G**ran Premio anomalo, col pilota più veloce, consistente, meritevole, apprezzato ed entusiasmante del weekend che deve accontentarsi di un terzo posto finale mai così orrendo e punitivo, visto tutto ciò che di sensazionale aveva dimostrato in qualifica e gara. Consola il giro più veloce. Ma è pochino pure quello. No, a rincuorare davvero è una parola che adesso in Ferrari ha un suono mai così magico: futuro. E con esso la consapevolezza di aver trovato un grande campione in divenire e un ragazzo meraviglioso con quale e sul quale ricostruire un ciclo, una speranza, un sogno solido che stia in piedi.

LAT

MIGLIOR  
PILOTA NON PROTAGONISTALANDO  
NORRIS

**A**lla McLaren ci hanno visto lungo. Il teenager nativo di Bristol spaventa, tanto è forte sul giro secco - due volte su due in Q3 da rookie con un ex team in disgrazia - adamantino e mai sopra le righe in condizioni gara. Così il sesto posto finale di Lando Norris vale oro, perché dà blasone a un ragazzo fresco e freschezza a un team blasonato che cercava disperatamente segnali di vitalità. Sprazzo tanto più valido e sorprendente, in quanto arrivato proprio nel giorno terribile della duplice e totale debacle tecnica del team Renault, al tempo stesso fornitore della power unit McLaren. Be', meglio di così...

fotografie GETTY IMAGES



## MIGLIOR FILM

## LEWIS HAMILTON

**A**nche nel suo caso, viene tanto da dire che i grandi, anzi, gli immensi, si vedono nei momenti apparentemente meno positivi. In altre parole, Lewis, reduce dal weekend di Melbourne, dov'era stato sverniciato dal suo presunto palafreniere al secolo Bottas Valtteri d'anni 29, arriva a Sakhir e si ritrova una Ferrari stellare e imprendibile, da Fp1 in poi. Frega nulla. Pianta su una faccetta da coniglietto arruffato, si spertica in elogi e abbracci ai rivali e poi alla fine li passa uno a uno, va a stappare il bottiglione e fa festa alla barbaccia di tutti, non senza essersi complimentato col commovente vincitore morale Leclerc. Dio santo, che grande campione. E che sontuoso paraculo.



LAT

## MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# VALTTERI BOTTAS

**F**atti sono argomenti testardi e i fatti stessi dicono l'impensabile: dopo due gare il capoclassifica del mondiale resta Valtteri Bottas, con un punto di vantaggio sul caposquadra Lewis Hamilton. Vero, il finlandese visto in azione in Bahrain sembra tanto il Bottas 2018 e non quello evo 2019 targato Melbourne, ma il biondo anche stavolta non sbaglia nulla e porta a casa una mitragliata di punti che valgono oro e il ruolo di battistrada iridato. Tra l'altro bello il suo spunto poco dopo la partenza col quale aveva artigliato il secondo posto, infilando Leclerc dopo aver beffato ancora una volta Hamilton (occhio: due su due, neh). In altre parole, da quel di Sakhir Bottas esce moderatamente felice e pure moderatamente primo nel mondiale.

## LA STATUETTA SPEZZATA

# SEBASTIAN VETTEL



**D**ai, è come sparare sulla croce rossa. Ed è proprio questo che va fatto: sparare sull'ambulanza, ma senza violare la convenzione di Ginevra, magari brandendo un pistolotto estivo caricato ad acqua. Per non far male a nessuno e cercare di svegliare tramite salutare gavettone il Vettel visto a Sakhir. Mai veloce quanto il sensazionale



Charles e questo passi pure. Ma addirittura di nuovo impreciso e pasticione nel confronto con Lewis Hamilton, malgrado una Ferrari che stavolta alla Mercedes poteva fargli

ciao ciao, se non sul piano dell'affidabilità complessiva, di sicuro su quello della prestazionalità nel corpo a corpo. Per cortesia, Seb, ritrova te stesso. Continuiamo a volerti bene, certo, ma così non va. Per favore, i baffi perdili nella vita e mai più in pista.

## MIGLIOR FOTOGRAFIA

# ALFA ROMEO

**C**erto, la squadra sta procedendo in una realtà per ora scissa, con l'esperatissimo Kimi Raikkonen costantemente in top ten e un Antonio Giovinazzi ancora personaggio in cerca d'autore. Tuttavia l'acciaio temperato che sta sfoggiando Iceman sgretola il muro dei dubbi e delle perplessità, dando vita a una splendida realtà. Con il suo ulteriore piazzamento in Bahrain la Casa del Biscione è momentaneamente diventata la quarta forza nel mondiale Costruttori, raggiungendo un posto al sole fino a poco tempo fa ritenuto semplicemente impensabile. Fantastico. E siamo solo all'inizio. Dal punto di vista tricolore, contando anche i nuovi punti in casa Toro Rosso grazie a Albon, sono altri bei segnali, da unire alla dimostrazione velocistica in casa Ferrari.

## MIGLIOR REGIA

# MERCEDES

**M**ah, anche Toto Wolff che debutta in Tv nel dopo corsa e dice "Krande Kulo" non vuol dir niente. Anzi, implica solo che il timoniere austriaco è gran signore. La verità è che le sue W10 di problemi d'affidabilità non ne hanno né ne hanno mai avuti e che i suoi piloti in fondo non hanno sbagliato proprio nulla. Quindi, complessivamente, per la Mercedes questa non è una gara rubata e tantomeno immeritata. La legge della F.1 è questa. Alla fine, gira, gira, trionfa chi non sbaglia e non rompe. È vero, in Bahrain la Ferrari aveva la schedina col tredici già compilato, ma purtroppo, che dire, non s'è incolonnato. Per le ragioni note. Mentre alla Mercedes, anche quando sembra andar male, non si sbaglia mica nulla. Mai. Nein Kulo. Zolo talento, ja.

## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

|                         |          |
|-------------------------|----------|
| PILOTA PIÙ COMBATTIVO   | LECLERC  |
| PILOTA MENO COMBATTIVO  | KVYAT    |
| PILOTA PIÙ SFORTUNATO   | LECLERC  |
| PILOTA MENO SFORTUNATO  | HAMILTON |
| SCUDERIA PIÙ EFFICACE   | MERCEDES |
| SCUDERIA MENO EFFICACE  | RENAULT  |
| SCUDERIA MENO FORTUNATA | FERRARI  |
| SCUDERIA PIÙ FORTUNATA  | MERCEDES |

# Red Bull

## poche scintille

**MAX VERSTAPPEN SPIEGA: « IL PODIO POTEVA ARRIVARE MA SOLO PER UNA SITUAZIONE FORTUNATA PERCHÉ NON AVEVAMO LA VELOCITÀ GIUSTA »**

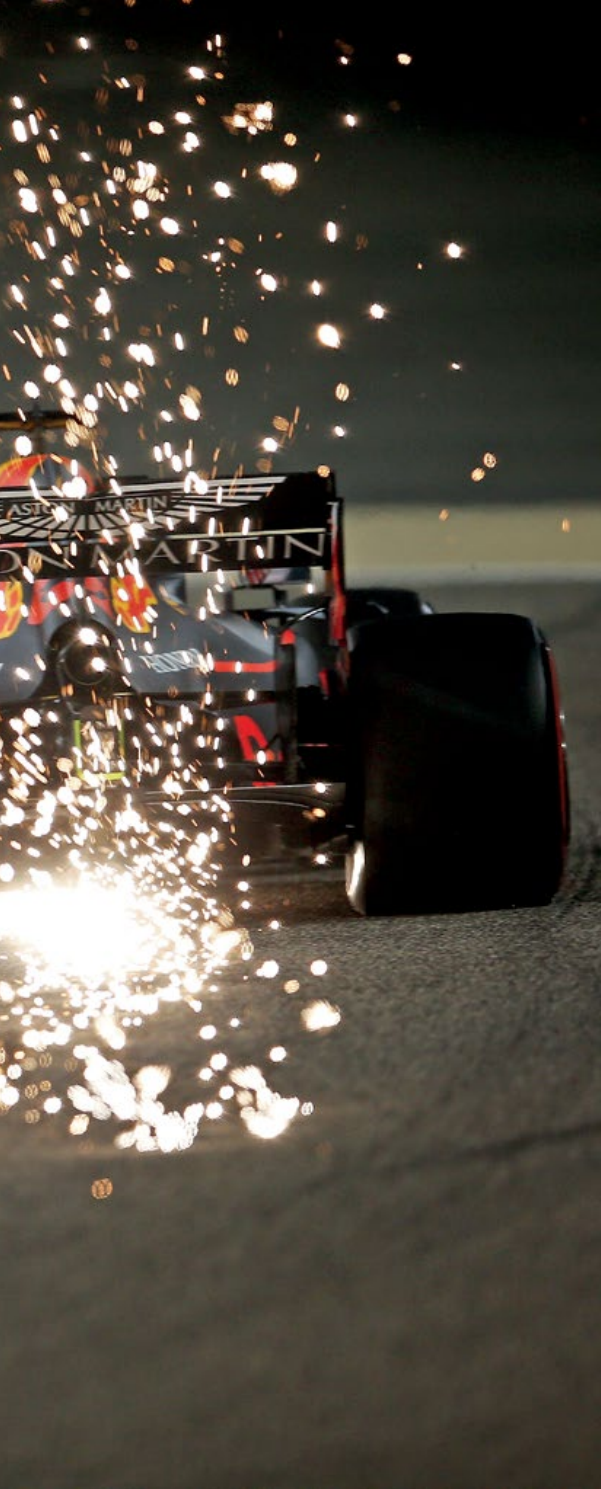
**C'**è mancato poco, pochissimo, per festeggiare il secondo terzo posto consecutivo per la Red Bull-Honda. Senza quella safety-car entrata negli ultimi tre giri per permettere ai commissari di pista di intervenire sulle Renault di Nico Hulkenberg e Daniel Ricciardo ritirate alla prima curva, Max Verstappen avrebbe facilmente superato la claudicante Ferrari di Charles Leclerc impossessandosi del terzo gradino del podio. Ma questa volta gli ha detto male e l'olandese si è dovuto accontentare della quarta posizione. Il Bahrain era un po' la prova del nove per la Red Bull dopo la gara sul piatto tracciato di Melbourne. Il primo circuito vero in calendario ha evidenziato, come nei test di Barcellona, che la RB15 qualche carenza telaistica ce l'ha e nello stesso tempo la power unit Honda ha confermato di essere divenuta affidabile, ma ancora lontana dalla competitività di Ferrari e Mercedes. In qualifica, Verstappen ha accusato un distacco dal poleman Leclerc di 9 decimi, tantissimi, mentre Pierre Gasly ha sofferto non poco rimanendo addirittura fuori dal Q3 non facendo meglio del tredicesimo cronometro. Nel GP del Bahrain del 2018, Verstappen per incidente nel Q1 era nelle retrovie mentre Daniel Ricciardo, con la Red Bull a motore Renault aveva ottenuto il quarto tempo a 0"440 dalla pole segnata da Sebastian Vettel. Dunque, se il divario 2018-2019 a Melbourne era pressoché simile, in Bahrain è peggiorato. La differenza l'ha fatta la corsa, perché dodici mesi fa Ricciardo si era ritirato al primo giro per noie elettriche e Verstappen era andato KO dopo 3 passaggi per incidente. L'olandese domenica ha gareggiato con la solita grinta, tentando di infastidire Lewis Hamilton nei primi chilometri, poi difendendosi con i denti da Carlos Sainz dopo una piccola sbavatura arrivando anche al contatto che ha penalizzato il pilota della McLaren: «*Abbiamo massimizzato il risultato*», ha affermato Verstappen, «*recuperando altri punti importanti per la classifica. Concludere quarto non è male avendo lottato con un posteriore della vettura ballerino e una certa mancanza di velocità. Non penso che si poteva fare qualcosa di diverso, ho sempre guidato al limite di quanto poteva offrire la monoposto. In Australia era andata meglio, ma questa volta è stato più complicato. Il podio poteva arrivare, ma solo per una situazione fortunata perché non avevamo la velocità giusta. Dobbiamo migliorare alcuni aspetti così quando torniamo alla factory occor-*

re lavorare per capire cosa è successo a Sakhir per cercare di avvicinare gli avversari in Cina». Le parole di Verstappen sono chiare: mancanza di velocità (e qui sale sul banco degli accusati, per la prima volta da un pilota Red Bull, la Honda) e poco grip nel posteriore, ovvero difficoltà nel trovare il corretto set-up. E a proposito di difficoltà, chi non vede la luce alla fine del tunnel è Gasly. Fuori dai punti in Australia, undicesimo, e incastrato nel Q1, in Bahrain almeno è entrato nel Q2 risultando tredicesimo mentre in gara è riuscito a raggiungere la top 10 terminando ottavo. Poca cosa se lo confrontiamo alla resa di Verstappen, ma alla vigilia del mondiale da queste pagine avevamo accennato alle possibili difficoltà che il francese avrebbe incontrato nel passaggio dalla Toro Rosso alla Red Bull dopo una

**STAVOLTA LE RB15  
ENTRAMBE A PUNTI**

Quarta piazza per Verstappen, sopra, dopo il podio di Melbourne. A punti stavolta è andato anche il suo compagno di squadra Pierre Gasly ma con un anonimo ottavo posto





fotografie GETTY IMAGES



**È STATO UN GP  
DURO PER NOI E  
ABBIAMO FATICATO  
A MANDARE  
LE GOMME  
NELLA GIUSTA  
TEMPERATURA**

**CHRISTIAN HORNER**



sola stagione e qualche gara nel 2017. Certo, il paragone inevitabile con Charles Leclerc (dalla Sauber alla Ferrari dopo un anno di F.1) è implacabile per Gasly che ha lo stesso percorso del collega monégasco, ma questa Red Bull appare più difficile da guidare rispetto alla SF90. Già nei test di Barcellona, Pierre aveva incontrato problemi commettendo errori piuttosto grossolani. In Bahrain, Gasly alla stampa francese ha dichiarato: «*Mi sento un passeggero della RB15*». Gasly soffre il retrotreno ballerino della Red Bull e se Verstappen riesce a metterci una pezza, lui per ora non ce la fa. «*Mi serve tempo per adattare il mio stile di guida, che si adeguava meglio alla Toro Rosso dello scorso anno*». In queste poche parole, Gasly riassume perfettamente ciò che lo angustia. Questione di tempo, del re-

sto Helmut Marko quando lo ha ingaggiato per la Red Bull lo scorso anno aveva detto che avrebbe iniziato a comparare le sue prestazioni con quelle di Max a partire da metà stagione. Sempre che il "dottore" non cambi idea, e spesso gli capita, Gasly può stare tranquillo e concentrarsi sulla sua guida. Il team principal Christian Horner ha concluso: «*È stata una corsa dura per noi e abbiamo faticato a mandare nella giusta temperatura le gomme per tutto il weekend. In ogni caso, Verstappen ha fatto una buona partenza e una buona corsa, ma non avevamo la velocità di Ferrari e Mercedes. La sfortuna ci ha poi impedito di prendere il terzo gradino del podio, ma penso che avremo altre possibilità nel corso della stagione. Pierre ha portato punti importanti alla squadra, ha compiuto buoni progressi*». ●



# Giovinazzi sfiora la zona punti

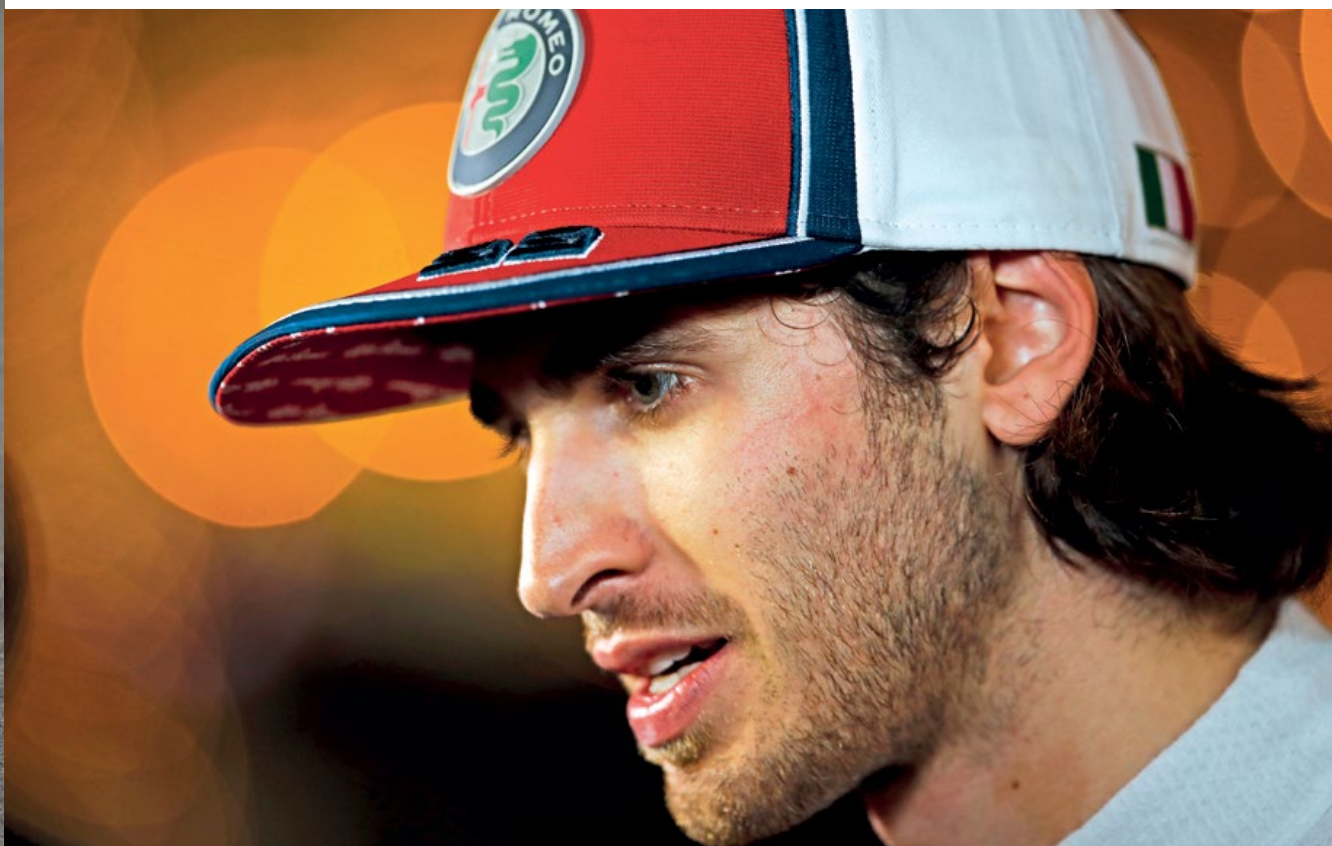
**S**AKHIR - La corsa di Melbourne aveva lasciato un po' di amaro in bocca ad Antonio Giovinazzi, capace di mostrare un ottimo potenziale in Q1, al punto di siglare il quarto tempo assoluto, ma certamente protagonista di una corsa molto sofferta a causa di alcuni detriti sparsi dalla macchina di Daniel Ricciardo sul rettilineo di partenza che sono stati colpiti anche dalla vettura del pilota italiano, che in un colpo solo ha danneggiato fondo ed ala anteriore. Un Gran Premio atteso per quasi ventiquattro mesi si è quindi trasformato in una sofferenza per il venticinquenne di Martina Franca, che è rimasto in pista nell'interesse della squadra e favorito le dinamiche della corsa di Kimi Raikkonen, rallentandone i diretti avversari. Si spiega così un primo stint particolarmente lungo, nonostante i problemi aerodinamici e danneggiamenti al fondo avessero avuto effetti assai deleteri sul degrado dei suoi pneumatici.

La squadra diretta da Frederic Vasseur ha apprezzato lo spirito di sacrificio del pugliese e festeggiato il promettente ottavo posto di Kimi Raikkonen, prima che la squadra puntasse diritta verso il Bahrain, con alcuni dubbi di natura tecnica ancora da chiari-

**MALGRADO I PROBLEMI SUBITI IN PROVA IL PILOTA ITALIANO HA DISPUTATO UNA GARA REGOLARE CHE LO HA VISTO, DOPO UNA TOCCATA CON KVIAT, PIAZZARSI ALL'UNDICESIMO POSTO FINALE**

re. In occasione del secondo round di test a Barcellona erano state introdotte delle importanti modifiche al fondo che non avevano convinto a fondo e avevano portato la squadra ad utilizzare in Austria la soluzione vista nei primi quattro giorni in Spagna. Il nuovo fondo è stato portato in Bahrain, dove una serie di problemi al sistema di raffreddamento, che ha accusato perdite su entrambe le vetture, ha pesantemente condizionato lo svolgimento del secondo turno di prove libere, con i due piloti che sono scesi in pista soltanto per pochissime tornate e non hanno potuto effettuare compiutamente le simulazioni di qualifica e le prove di long run in vista della gara. Giovinazzi ha provato le soft soltanto sul finale in una sessione dove ha inanellato dieci giri, quattro in più di Raikkonen.

Sul finale della prima sessione di prove libere, a causa di un'incomprensione, Giovinazzi aveva avuto un duro contatto con Hulkenberg, nel quale la C38 non ha riportato danni di rilievo. Il pugliese, dopo aver dedicato l'ora del terzo turno di libere per dedicarsi a prove comparative sull'assetto, si è presentato in qualifica con un lavoro di preparazione tutt'altro che ottimale.



#### Quello scoglio della Q1

Giovinazzi, che non aveva mai corso a Sakhir, non è riuscito a superare lo scoglio di Q1 quando ha accusato un distacco di soli 67 millesimi di secondo dal team mate Raikkonen, che ho ha sopravanzato di strettissima misura, ma è poi riuscito grazie ad una mappatura più spinta e un migliore grip rispetto al pilota italiano a raggiungere Q3 e cogliere il nono tempo, in linea con il risultato di Melbourne. La penalizzazione di Grosjean gli ha poi consentito di scattare dalla quarta fila sullo schieramento di partenza.

*«In vista della corsa non ero molto ottimista, dato che nelle sessioni di prove non siamo riusciti a svolgere il piano di lavoro previsto e non abbiamo nemmeno portato a termine simulazioni di long run. La corsa si annunciava per me piena di incognite. L'aspetto più positivo per la squadra era l'ottavo posto in griglia di Raikkonen, che ci ha consentito di attuare differenti strategie - ha spiegato il pilota pugliese - Il nostro obiettivo era certamente quello di raccogliere il miglior risultato possibile e imporci tra le migliori squadre alle spalle dei tre team di prima fascia».*

Subito dopo il via Giovinazzi nella scia di Kvyat in coda ad un trenino molto nutrito, ma un probabile problema alla pressione ad un pneumatico gli ha impedito di esprimersi al meglio. Il pugliese ha lottato a lungo con Kvyat, con il quale è stato protagonista di un lieve contatto nel quale il pilota di Ufa è finito in testacoda, prima di assolvere il primo cambio gomme per mondare le mescole medie. Rientrato in pista, Antonio è riuscito a tenere un ritmo molto solido che gli ha consentito di riaggan-

#### BON GIOVI STA

#### PRENDENDO LE MISURE

**Antonio Giovinazzi, sopra, esce da Sakhir con tanti chilometri e esperienza, oltre a un piazzamento a ridosso della zona punti. Sotto, Raikkonen: Kimi qui in lotta con la Haas di Magnussen ha chiuso 7°. Nell'altra pagina ecco Giovinazzi tenere dietro una Toro Rosso**

ciare il trenino di centro gruppo, nonostante abbia perso preziosi secondi nel corso del pit-stop. Nelle fasi conclusive, il doppio ritiro delle Renault gli ha consentito di riagganciare Perez con l'obiettivo di cogliere la decima posizione, ma l'intervento della safety-car che ha posto fine alla gran premio gli ha impedito di contendere al pilota di Guadalajara la posizione che avrebbe significato il suo primo punto in carriera. Il bilancio di Giovinazzi, che nel giro veloce in gara è stato tre decimi più rapido di Raikkonen, è certamente positivo, così come quello dell'Alfa Romeo Racing che grazie alla settima posizione di Kimi Raikkonen ha migliorato lo score di Melbourne e può puntare verso Shanghai forte dei dieci punti conquistati nella graduatoria costruttori da Raikkonen che consentono alla Casa del Biscione di affrontare la trasferta in terra cinese forte della quarta posizione nella graduatoria costruttori alle spalle dei tre team di prima fascia. ●

fotografie LAT



# Dall'era Nando a quella **Lando**

IL SESTO POSTO FINALE DEL ROOKIE NORRIS SUONA COME UN SEGNALE DI RESURREZIONE PER IL TEAM, VIVACE ANCHE GRAZIE A SAINZ, FINITO OUT



LA PRESSE



GETTY IMAGES

**Qualcosa è cambiato** in casa McLaren. L'avvisaglia la si era avuta nei test pre campionato anche se Carlos Sainz aveva gettato acqua sul fuoco dell'entusiasmo affermando che sarebbe stata durissima nelle prime gare. I fatti sono, però, molto diversi. La MCL34 è una monoposto finalmente competitiva. A Melbourne, Lando Norris si era fatto valere conquistando la Q3 in qualifica, ottava posizione, e solo un po' di inesperienza, comprensibile in quanto debuttante, lo ha fatto uscire dalla zona punti in gara. A Sakhir, il vice campione della F2 2018 si è ripetuto in qualifica centrando nuovamente la Q3 e il nono posto. E si sa, due indizi fanno una prova. In più, si è aggiunto Carlos Sainz che in Australia era stato penalizzato da Robert Kubica nel Q1 non superato. Lo spagnolo a Sakhir si è superato arrivando al Q3 e centrando la settima posizione. Rimaneva da capire la sostanza della McLaren in gara. Sainz è stato strepitoso nelle primissime fasi della corsa guadagnando subito la sesta posizione, poi al 3° giro è andato all'attacco di Max Verstappen. Senza remore, senza timori, Sainz ci ha provato, ma si sa che l'olandese non molla un metro. I due ex compagni in Toro Rosso, hanno percorso affiancati un paio di pieghe, nessuno dei due ha alzato il piede e a rimetterci è stato Sainz, uscito dal confronto con l'ala danneggiata.

Inevitabile il rientro ai box tra mille scintille e addio sogni di gloria. Ma a fine corsa, il pilota di Madrid ha spiegato dopo aver inveito contro Verstappen via radio: «Provo a pensare positivo... Ho fatto

AL DI LÀ DEL  
CONTATTO CON  
VERSTAPPEN  
IL CAMBIO AVEVA  
GUAJ, QUINDI ERO  
FUORI DAI PUNTI

CARLOS SAINZ

”

una buona partenza, un ottimo primo giro ed ho notato che le macchine davanti a me non erano sparite, erano lì vicino e potevo stare senza problemi vicino a loro. Poi, c'è stato il contatto con la Red Bull, ma non penso che avrei potuto concludere la corsa in zona punti perché per tutta la corsa il cambio non ha funzionato a dovere. Praticamente perdevo un secondo al giro, così se avessi passato Verstap-



LA PRESSE





**LA VELOCITÀ  
DELLA VETTURA  
ERA NOTEVOLE E MI  
SONO RIUSCITO  
A DIFENDERE  
DA RAIKKONEN**

**LANDO NORRIS**

”

**C'ERANO PURE  
ALONSO E BECKHAM**

**A sinistra, Alonso, ambassador McLaren, in compagnia dell'ex calciatore Beckham, entrambi stelle nel paddock di Sakhir. Sopra a sinistra, Norris all'attacco e, in alto, Sainz in gara, destinato al contatto con Verstappen**

*pen, poi avrei dovuto rallentare e la rabbia poteva anche essere peggiore».*

Qualcuno ha chiesto a Sainz se il passo che aveva lo poteva portare sul podio e lui ha risposto così: «Preferisco non pensarci...». Per il contatto con Verstappen, Carlos ha capito che non vi è stata una manovra sporca da parte del pilota Red Bull: «Un normale incidente di gara. Lui è stato fortunato a non subire una foratura come spesso accade in queste situazioni. Mi ha colpito con durezza, ma non ha avuto danni al contrario della mia vettura. È andata così, penso che non mi abbia visto, con queste macchine abbiamo delle zone d'ombra e spesso non vediamo cosa ci accade attorno».

Ci ha quindi pensato Norris a portare fieno in cascina. Se a Melbourne era parso "morbido" in certi frangenti, come il tardivo sorpasso ad Antonio Giovinazzi, in Bahrain il ragazzino ha convinto dimostrando di avere imparato in fretta la lezione. La partenza non è stata delle migliori così come la curva 1 dove è rimasto bloccato nel gruppo tanto che al 1° giro è passato davanti ai box 13esimo. Norris non si è scomposto ed ha iniziato la rimonta che lo ha visto decimo al 15° giro, settimo al 30° passaggio, dopo di che è sempre rimasto in quella zona, alle spalle di Nico Hulkenberg. Il ritiro del tedesco della Renault ha aperto la porta della sesta piazza al rookie inglese che a fine gara ha spiegato: «Alla prima curva dopo il via mi sono ritrovato chiuso nel gruppo, poi successivamente sono anche finito fuori pista spinto da un'altra vettura ed ho perso posi-

*zioni. Ma la velocità della monoposto era notevole e mi ha permesso di recuperare bene difendendomi nel finale da Raikkonen».* Non male proprio insomma, e di colpo possono svanire tutti i dubbi che Norris, pur avendo vinto praticamente in tutte le serie affrontate, a parte la F2 che lo ha visto comunque secondo, si è portato con sé per i tantissimi test privati effettuati nel corso degli anni che sicuramente lo hanno sempre agevolato. Ma i campionati si vincono con il talento e Norris ha sempre dimostrato di possederne parecchio, al di là delle capacità economiche molto forti della famiglia.

Intanto, la McLaren fa notizia anche per il ritorno di Fernando Alonso nei test che si terranno martedì e mercoledì, mentre questo numero arriva in edicola. Lo spagnolo avrà a disposizione la monoposto Pirelli, provando così i compound del costruttore italiano. Ci si chiede però, perché la McLaren, dunque il team principal Zak Brown, abbia fatto questa scelta che si può rivelare negativa per i suoi attuali piloti Norris e Sainz, che hanno dimostrato di spingere forte. Alonso potrebbe metterli in ombra, creando antipatiche situazioni, oppure se dovesse ottenere risultati poco incoraggianti, potrebbe esprimere opinioni poco utili nei confronti della MCL34. Che, però, come si è visto tra Australia e Bahrain, è in grande crescita. E, infine, non sono mancate le ironie sulla ennesima scelta di tempo sbagliata di Alonso, che ha lasciato la F.1 e la McLaren dopo anni di crisi proprio quando ora sta scalando le classifiche. ●



di Paolo Filisetti

## IDEALE GESTIONE DEL FLUSSO DIRETTO AL FONDO

NESSUNA PARTICOLARE NOVITÀ DA SEGNALARE, SE NON LA UNA ATTENZIONE A QUEST'AREA DELLA MONOPOSTO ITALIANA MOSTRATA DAI TECNICI AVVERSARI. È INFATTI CHIARO CHE L'ELEVATO CARICO GENERATO DAL FONDO DELLA SF90 SIA OTTENUTO MEDIANTE UN'EFFICACE GESTIONE DEL FLUSSO DIRETTO AL BORDO DI ATTACCO DEL FONDO, GRAZIE AL COMPLESSO SISTEMA DI DEVIATORI DI FLUSSO POSTI ANTERIORMENTE AD ESSO.



R  
PAOLO  
FILISSETTI

# Bahraini(an) rhapsody

RISPETTO ALL'AUSTRALIA NESSUNA RIVOLUZIONE  
MA TANTA SINTONIA FINE. SCOPRIAMOLA NEI DETTAGLI

**S**AKHIR - Il tracciato di Sakhir, profondamente diverso da quello di Melbourne, soprattutto poiché si tratta di un circuito permanente caratterizzato da lunghi rettilinei, curvoni in appoggio, elevata abrasività dell'asfalto, e manto regolare, era la "location" perfetta per avere quelle risposte, che alcuni team necessitavano, la Ferrari, prima fra tutti. La diversità marcata, rispetto all'Albert Park, permetteva sulla carta, infatti, di effettuare una verifica probante della competitività della SF90. Tutte le monoposto non sono state caratterizzate da modifiche visibilmente eclatanti, di fatto riducendo quelle più evidenti ad interventi volti soprattutto ad un incremento dello scambio termico. In un panorama generale di ampliamento degli sfoghi dell'aria calda, sulle fiancate, proprio la monoposto italiana, si è distinta per aver adottato una configurazione della carrozzeria particolarmente chiusa, con l'aggiunta solo nel corso delle prove libere, di tre pic-

cole branchie ai lati dell'abitacolo, poi non utilizzate in gara. Questa "unicità", ha destato attenzione da parte dei tecnici avversari, e nello stesso tempo ha permesso alla Scuderia, di dimostrare in modo inequivocabile che i problemi sofferti in Australia, non fossero di surriscaldamento delle componenti della power unit. La configurazione aerodinamica della SF90, grazie alla possibilità di adottare altezze da terra ridotte, in virtù della regolarità del manto di asfalto, è stata esaltata sia nei curvoni veloci, sia in rettilineo. Nel confronto diretto tra Ferrari e Mercedes è stato, infatti, chiaro che le due rispettive monoposto fossero di fatto complementari in termini di efficienza.

In pratica la SF90 era imprevedibile in rettilineo, come se adottasse di default una modalità più spinta della power unit (ma non era così), mentre la W10, guadagnava nei tratti guidati, con una particolare precisione ed agilità nei cambi di direzione. Ciò detto, la risposta che i tecnici di Maranello attendevano, è arrivata sin dalla prima sessione di prove libere, con le SF90, in grado di monopolizzare le prime due posizioni, e di fatto non abbandonarle mai, qualificate incluse. L'area davanti alle fiancate, caratterizzata dalla serie di deviatori, e profili a scimitarra sulla SF90, è stata osservata a lungo da parecchi tecnici rivali soprattutto il giovedì, ogni volta che la monoposto veniva portata al box Fia, per le verifiche dimensionali (autonome). In sostanza, tra i tecnici rivali, è chiaro che la configurazione aerodinamica delle Rosse garantisse, su questa pista un equilibrio non raggiunto da nessun'altra monoposto avversaria.

Dopo la gara, è corretto sottolinearlo, che alcuni abbiano sollevato il dubbio, a mezza bocca, che il problema che ha privato Charles Leclerc della sua prima vittoria in F.1, possa essere ricondotto ad un surriscaldamento che avrebbe tarpato le ali alla sua fuga. Il problema - infine individuato in un guaio di combustione a un cilindro del V6 -, grazie alla modalità "Recovery", impostata dal pilota monegasco su suggerimento del box, ha permesso nonostante un'elevata perdita di potenza, di terminare la gara, pur se con un incremento dei consumi.

È però comprensibile, che per molti osservatori esterni, possa essere stata giudicata vincente la scelta operata da Mercedes, di "investire" sull'affidabilità della power unit, aprendo ampi sfoghi sulla carrozzeria della W10. Ribadendo ulteriormente che non è stato il ridotto scambio termico ad "az-zoppare" la prima delle due Ferrari al traguardo, è stato altrettanto evidente quanto a Brackley, an-

che a causa della configurazione evoluta (introdotta nella seconda settimana di test al Montmeló) delle fiancate, profondamente rastremate, abbiano cercato di garantire uno scambio termico efficace. Interessante peraltro notare, come l'attenzione alle temperature interne del propulsore endotermico ed a quelle delle componenti dell'Ers, fosse alta anche sullo schieramento di partenza. I ventilatori connessi alle imboccature delle fiancate, erano utilizzati al massimo regime di rotazione, inviando aria refrigerata tramite ampi contenitori di ghiaccio secco.

Mercedes, non è comunque stata l'unica squadra a prestare molta attenzione ad improvvise e dannose impennate delle temperature interne del propulsore. La Red Bull, infatti, (ed è la prima volta che accade) ha introdotto sulla Rb15, un ampio sfogo dietro la base dell' halo, incrementando lo scambio termico. La power unit Honda, che sinora ha mostrato un'affidabilità di cui non si ha recente e prolungata memoria, ha comunque mostrato limiti prestazionali nei rettilinei di Sakhir. L'efficienza aerodinamica, da sempre fiore all'occhiello delle vetture disegnate da Adrian Newey è stata parzialmente sacrificata sull'altare dell'affidabilità, ma pare doveroso dirlo, con successo.

Interessante per contro osservare come la Racing Point, stia progressivamente cercando di migliorare l'efficacia della Rp19. Non si tratta di interventi estesi, bensì di piccoli ritocchi ai profili inferiori dei barge board, per incrementare il carico generato dal fondo. La monoposto è ancora lontana dal livello di prestazioni della sua progenitrice, ma parlando con i tecnici del team di Silverstone, sono previsti a breve, alcuni aggiornamenti che dovrebbero, sulla carta, garantire un livello di competitività più elevato. ●

## LA FERITOIA DELLE RED BULL

LA RB15, È STATA DOTATA IN PROVA ED IN GARA DI UN'AMPIA FERITOIA PER INCREMENTARE LO SCAMBIO TERMICO DELLA POWER UNIT HONDA, POSTA DIETRO LA BASE DELL'HALO. RICORDA SOLUZIONI ANALOGHE ADOTTATE DA FERRARI E MERCEDES, MA È CARATTERIZZATA DA UNA SEZIONE MAGGIORE RISPETTO AD ESSE.



## PER LA W10 AMPIE FERITOIE AI LATI DELL'ABITACOLO

LA MERCEDES, HA DOTATO LA W10 DI AMPIE FERITOIE AI LATI DELL'ABITACOLO, PER MIGLIORARE LO SMALTIMENTO DEL CALORE, IN RELAZIONE ALLE ELEVATE TEMPERATURE AMBIENTALI. È INTERESSANTE NOTARE QUANTO PROFONDA SIA L'APERTURA NELLA PARTE SUPERIORE DELLA CARROZZERIA, DOTATA DI UNA SERIE DI ALETTE INCLINATE PER UNA MIGLIORE GESTIONE DEL FLUSSO DI ARIA CALDA IN USCITA. LA MISURA PRECAUZIONALE ADOTTATA COLPISCE PER LA SUA AMPIEZZA, A DISCAPITO DELL'EFFICIENZA AERODINAMICA, FATTORE NON SECONDARIO SU QUESTO TRACCIATO.



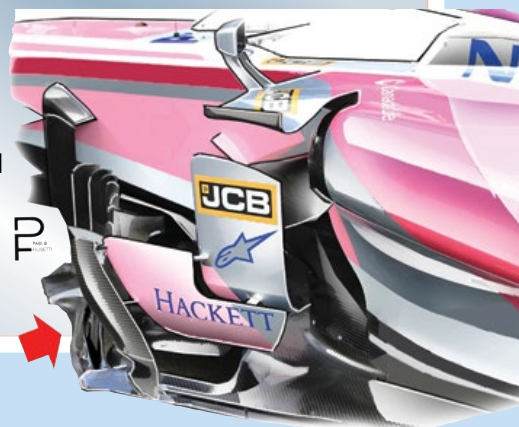
## PULIZIA DEL FLUSSO NEL MIRINO DELLA MERCEDES

LA PULIZIA DEL FLUSSO DIRETTO VERSO IL RETROTRENO E LA PRESA DINAMICA SONO ELEMENTI IMPORTANTI A SAKHIR. LA MERCEDES HA DOTATO L'HALO DI UN PROFILO AGGIUNTIVO, CON LA FUNZIONE DI SEPARATORE DEI FILETTI FLUIDI E DI DEVIAZIONE DEGLI STESSI VERSO LA PRESA DINAMICA E L'ALA POSTERIORE.



## RACING POINT MODIFICA I PROFILI ORIZZONTALI

LA RP19, NON HA SINORA MOSTRATO PRESTAZIONI ALL'ALTEZZA DELLA MONOPOSTO DEL 2018. IL PROGETTO, DOVREBBE A BREVE, COMUNQUE, VEDERE L'INTRODUZIONE DI AMPI SVILUPPI. NEL FRATTEMPO CONTINUANO GLI INTERVENTI DI LIEVE ENTITÀ, IN QUESTO CASO SUI PROFILI ORIZZONTALI DEI DEFLETTORI, PER UNA PIÙ EFFICACE DEVIAZIONE VERSO L'ESTERNO DELLE TURBOLENZE E MIGLIORE ALIMENTAZIONE DEL FONDO VETTURA.





# Ferrari rivitalizzata

## LA SF90 HA DIMOSTRATO DI NON ESSERE QUELLA DI MELBOURNE ECCO COME, DOVE E PERCHÉ SAKHIR È STATA UNA PISTA AMICA

**F**ermiamoci a sabato scorso. Anzi a domenica, a una decina di giri dalla fine del Gp. Ci ritroviamo in quello scenario che avevamo intuito nei test invernali di Barcellona senza più quel rimescolamento di forze – e quel gap clamoroso a vantaggio dei Campioni del Mondo – che si era evidenziato sorprendentemente in Australia. D'altra parte lo avevamo scritto due settimane fa. Sarebbe stato imbarazzante che la Ferrari SF90 fosse davvero quella vista a Melbourne e comunque un fatto totalmente incoerente con quanto emerso nei test. Infatti la Rossa è tornata dove ci aspettavamo. Quella australiana è dunque stata solo una parentesi prestazionale dovuta a precise scelte strategiche. In Australia – per motivi che sanno a Maranello – l'efficienza in rettilineo delle Rosse non era propriamente quella "a progetto", bensì era stata evidentemente calmierata con intenti conservativi per qualche patema affidabilistico. Lo avevamo spiegato oggettivamente con la Mappatura delle Efficienze che il gap era tutto lì, in contrasto con quanto emerso a Montmelò. E qui in Bahrain tutto è tornato a posto. Fino a sabato, almeno. Anzi, fino a domenica a 10 giri dalla fine.

Ma andiamo con ordine. Fin dalle prove libere del venerdì le due Rosse sono state chiaramente e stabilmente davanti a tut-

ti. Una SF90 visivamente precisa nel misto e molto equilibrata nello scaricare a terra tutta la cavalleria si è messa dietro tutti quanti. Anche quelle divine Mercedes che solo quindici giorni fa sembravano essere tornate a volteggiare in un'orbita assolutamente irraggiungibile per tutti gli altri comuni mortali.

Poi al sabato la zampata nel giro secco a prendersi tutta la prima fila. P1 e P2 con il giovane Leclerc a conquistare la sua prima pole position ad un'età solo di qualche giorno maggiore di quanto aveva fatto il suo compagno di squadra Vettel qualche anno fa. Un Vettel, tra l'altro, rimasto dietro di quasi tre decimi. Un primo segnale di tanti che ne seguiranno. Qui in Bahrain e poi – ne siamo sicuri – nel resto della stagione.

Una supremazia ferrarista che a Sakhir si è esplicitata in tutti e tre i settori del circuito. Soprattutto nel primo tratto dov'è l'efficienza in rettilineo è preponderante per i riscontri cronometrici. A testimonianza inequivocabile che le cautele motoristiche erano state archiviate. D'altra parte, se si fosse confermato anche qui il gap motoristico oggettivo in Australia sulla Mappatura delle Efficienze – considerando la quantità e la lunghezza degli allunghi – sarebbero stati dolori per le Ferrari, che invece si sono guadagnate praticamen-



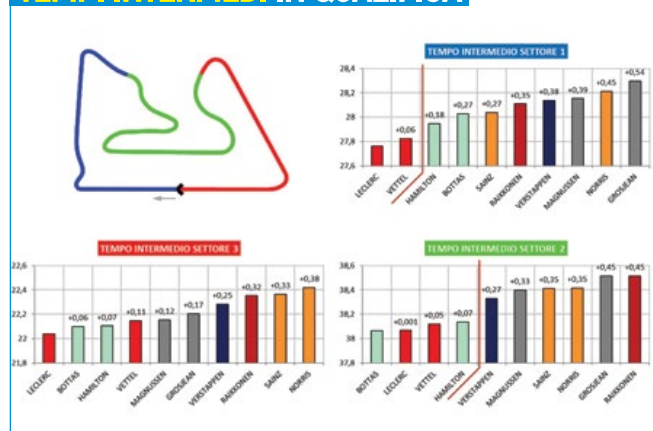
LA PRESSE

te tutto il loro vantaggio finale proprio lì, nel primo chilometro e mezzo del tracciato. Altro dato molto interessante è rappresentato dalle velocità rilevate in fondo al rettilineo dei box che hanno visto prevalere le due Rosse, ma con una differenza notevole a vantaggio di Vettel. Come se tra i due ci fosse un differente set-up aerodinamico...

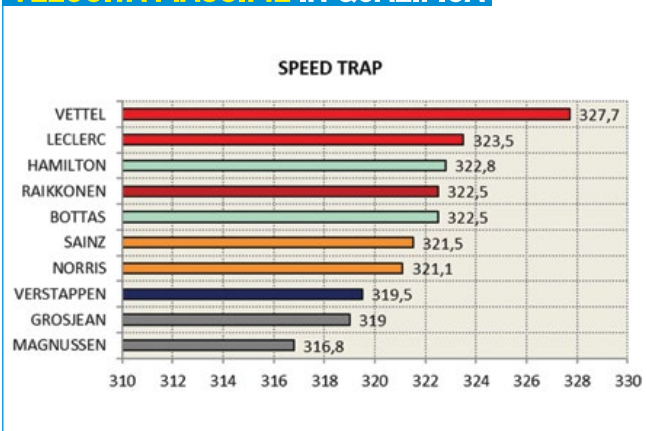
### Cambio nelle efficienze

Andiamo allora a vedere subito com'è cambiata proprio la Mappatura delle Efficienze che identifica oggettivamente il rapporto di forze tra le vetture nelle qualifiche di Sakhir e ci spiega anche se tra Vettel e Leclerc ci sono state differenze di regolazioni. La risposta è sì. Sulla vettura di Seb si è evidentemente optato per una configurazione aerodinamica con minore Cx (e minor downforce) a vantaggio della prestazione negli allunghi. Mentre su quella di Charles si è scelto di caricare maggiormente per migliorare la percorrenza in curva, presumibilmente anche in previsione di eventuali dubbi relativi al degrado degli pneumatici in gara. La sostanza però è che anche nel giro secco è stata premiante la strada scelta sulla Rossa numero 16 con una maggiore efficienza in curva. Diversificazione del set-up aerodinamico scelta anche in Haas con Ma-

### TEMPI INTERMEDI IN QUALIFICA



### VELOCITÀ MASSIME IN QUALIFICA





**Leclerc, grande protagonista in Bahrain, qui in piena azione**

gnussen più carico e Grosjean meno resistente sul dritto. E anche nel loro caso, al sabato il cronometro ha premiato il primo e nuovamente di quasi tre decimi. In Mercedes invece hanno preferito scegliere una filosofia simile per la configurazione aerodinamica delle loro due vetture. Cos'è dunque cambiato in quindici giorni tra l'Australia ed il Bahrain?

Per comprenderlo oggettivamente confrontiamo le Mappature delle Efficienze identificate nei due circuiti. Il posizionamento relativo a Mercedes ci dice che in Bahrain tutte le principali avversarie della Mercedes entrate in Q3 si sono avvicinate in termini di efficienza in curva. Il che vuol presumibilmente dire che l'analisi dei dati raccolti a Melbourne ha consentito a tutti i tecnici una migliore comprensione sia del comportamento delle gomme che, soprattutto, delle proprie vetture, consentendo di avvicinarsi maggiormente al set-up ottimale. Evidentemente in Mercedes ci erano arrivati prima trovando un mix perfetto già all'esordio, oppure quella stessa perfezione non l'hanno ritrovata in toto anche in Bahrain. In termini di efficienza sul dritto, invece, mentre Haas e Red Bull hanno perso qualcosa rispetto a Hamilton e Bottas - attenzione che in Bahrain l'incidenza delle qualità motoristiche è ben maggiore che non in Austr-

lia - la Ferrari ha fatto in quindici giorni un salto migliorativo impressionante, scavalcando abbondantemente le Mercedes. Il che, comunque, non fa altro che confermare quanto conservative siano state le scelte australiane.

Quindi possiamo affermare con certezza che, dal punto di vista della prestazione nel giro secco, la trasferta australiana - tra l'altro, come spesso capita - è stata un episodio a sé stante. Ed in Bahrain si è resettato il tutto. Una prevalenza netta, quella della Rossa, iniziata al venerdì e proseguita anche in gara in cui a dominare per davvero è stato Charles Leclerc. Veloce, calmo, concentrato e consistente. Come quelli bravi davvero. Vettel, partito meglio dalla seconda casella, è stato ripreso e superato in soli cinque giri. Mentre il monegasco allungava (+3 secondi circa in 5-6 giri), Seb si è trovato stabilmente secondo a contenere le aggressive ambizioni di Lewis Hamilton. Comunque le Rosse erano P1 e P2 anche in gara. Fino a pochi giri dalla fine...

#### Quell'errore in più di Vettel

Perché poi questo sport è subdolo e spesso bastardo. Poi succede che Vettel - nel tentativo di reagire al sorpasso di Hamilton - va in testacoda. Un errore. Un altro. E pochi attimi dopo ecco che si stacca l'alettone anteriore della sua SF90 finendo sotto la vettura. Rientro ai box e fine dei sogni di podio. Ma poi succede anche che al Leclerc serenamente e meritatamente al comando viene improvvisamente a mancare potenza. Senza più velocità sul dritto e senza alcuna possibilità di recovery. E il vincitore morale di questo Gp viene sfilato sia da Hamilton che da Bottas. La medaglia di questo weekend ha due facce. Il potenziale ritrovato della SF90, nel giro secco ma anche nei long run. Crisillino e palese su tutta la concorrenza, Mercedes compresa. E la mancata affidabilità motoristica della stessa Sf90, altrettanto

evidente e innegabile. Ora abbiamo capito che quando Binotto e i suoi hanno pensato a cautelarsi a Melbourne non si erano bevuti il cervello, né erano attanagliati da un'ingiustificata tremarella. I loro dubbi erano leciti. Su fatti concreti e purtroppo non ancora risolti. Qui in Bahrain hanno messo in campo il massimo potenziale ma non ha pagato. Perché i punti si raccolgono alla domenica passando il traguardo prima degli altri. E non li prendono i vincitori morali.

Si dice "meglio avere una macchina veloce che si rompe, piuttosto che un rullo compressore che non va avanti". Vero, perché sulla prima - lavorando con metodo, serenità e competenze - si può trovare l'affidabilità mancante e da lì in poi si va. Quelli bravi sanno come uscire da queste situazioni e a Maranello, lo sappiamo, queste competenze ci sono. Se sono stati in grado di mettere in terra una vettura così veloce, dobbiamo essere sicuri che sanno anche come fare a renderla affidabile. Certo, bisogna fare in fretta perché i punti contano tutti, anche quelli delle prime gare. Ed è assolutamente da evitare che le Mercedes scappino via in classifica.

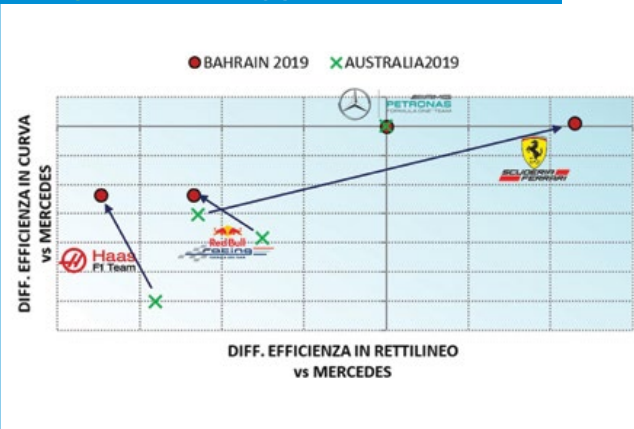
#### Ci vuole l'affidabilità. Ma poi... è festa!

Trovata l'affidabilità a Maranello, possiamo comunque essere certi che ci aspetta un gran bel Mondiale equilibrato. E che quel ragazzo che guida la Ferrari numero 16, a dispetto dell'età, è un Pilota con la P maiuscola. A questo proposito, a Maranello dovranno essere molto saggi nel gestire il rapporto tra i due piloti. Perché sabato tra i due ci sono stati tre decimi. E in gara, dopo pochissime tornate, una situazione da "Sebastian... Charles is faster than you". Leclerc ha mostrato una lucidità ed una concretezza notevoli. Vettel, ancora una volta, no. Ma per vincere qualcosa di grande, finalmente, servono tutti e due. Al 100% del rendimento sportivo, ma anche psico-fisico. ●

### MAPPATURA EFFICIENZE IN QUALIFICA



### EFFICIENZE TRA AUSTRALIA E BAHRAIN





## NONA PIAZZA PER ALEXANDER

Albon, qui in lotta con Gasly, ha conquistato i primi punti della carriera chiudendo 9°. Sotto, Kvyat

# Albon grande grinta

L'ULTIMO ARRIVATO REGALA I PRIMI PUNTI ALLA TORO ROSSO E SPIEGA: «NON C'È STATO UN ATTIMO PER RILASSARMI»

**I**primi punti Toro Rosso 2019 li ha portati lui, l'ultimo arrivato, il pilota che non era nella lista Red Bull fino a pochi mesi fa. Alexander Albon ha disputato la corsa della vita andandosi a prendere con la forza della gioventù, la grinta dell'esordiente, e una buona dose di qualità messa in campo, il nono posto. L'anglo-thailandese, ottimo anche in qualifica dove ha conquistato il dodicesimo tempo, si è trovato costantemente in bagarre per tutti i 57 giri in programma: «Non c'è stato un attimo per rilassarmi - ha spiegato Alex ancora con l'adrenalina in circolazione - se ci penso mi vedo in perenne lotta con qualcuno, c'era sempre un avversario dietro di me che spingeva oppure ero io che attaccavo chi avevo davanti. Purtroppo non sono partito bene e sono stato troppo timido alla prima curva, ma dopo ciò ho pensato che era meglio non innervosirmi, concentrandomi su quel che dovevo fare. La strategia è stata buona, con le gomme medie avevo una buona velocità e nel finale ab-

biamo anche avuto fortuna con i ritiri altrui».

Albon ha poi spiegato quanto il forte vento lo abbia infastidito in più di una occasione: «A volte era veramente difficile tenere la vettura». I due piloti Toro Rosso si sono ritrovati spesso vicini durante la corsa e in battaglia tra di loro senza esclusione di colpi, tutto a vantaggio dello spettacolo. È andata peggio al suo compagno di squadra Daniil Kvyat.

Il russo prima è partito male lasciando patinare troppo le gomme e ritrovandosi sul fondo dopo essere partito dalla ottava fila, poi si è girato a seguito di un contatto con Antonio Giovinazzi definito dai commissari sportivi un normale incidente di gara, infine è stato penalizzato di 5" per eccessiva velocità in pit-lane dopo il primo pit-stop. Nonostante ciò, Kvyat ha concluso dodicesimo: «Sono dispiaciuto perché si poteva fare molto meglio senza tutte queste vicissitudini - ha spiegato Daniil - Questo weekend non siamo stati brillan-

PURTROPPO  
NON SONO PARTITO  
BENE E SONO  
STATO TROPPO  
TIMIDO ALLA  
PRIMA CURVA

ALEXANDER ALBON

”

tissimi, ma abbiamo appreso alcune cose importanti che ci torneranno utili in Cina». In qualifica, Kvyat è stato vittima di un errore della squadra nel Q2 che gli ha montato gomme usate per il suo giro decisivo. Una cosa che capita raramente in F.1, anzi, forse non si era mai vista prima. Un inconveniente curioso, che lo si è appreso quando Kvyat via radio, durante la seconda frazione della qualifica, e nel suo secondo tentativo per fare il tempo, quasi incredulo ha chiesto al proprio ingegnere Mattia Spini come mai si ritrovasse in pista con pneumatici già utilizzati e non con quelli nuovi. Kvyat non ha poi voluto commentare l'accaduto e anche dal team nulla è trapelato. In ogni caso, un errore operativo dettato dalla fretta e dalla tensione che si crea in quei momenti certamente non semplici da gestire. Ma che di certo dovrà essere analizzato nel dettaglio affinché non si ripeta nei prossimi appuntamenti.

Massimo Costa

foto: GETTY IMAGES



# Renault in purgatorio

AL DI LÀ DI QUALCHE SPRAZZO PRESTAZIONALE, LE VETTURE  
FRANCESI VANNO OUT NEL FINALE, IN CRISI D'AFFIDABILITÀ

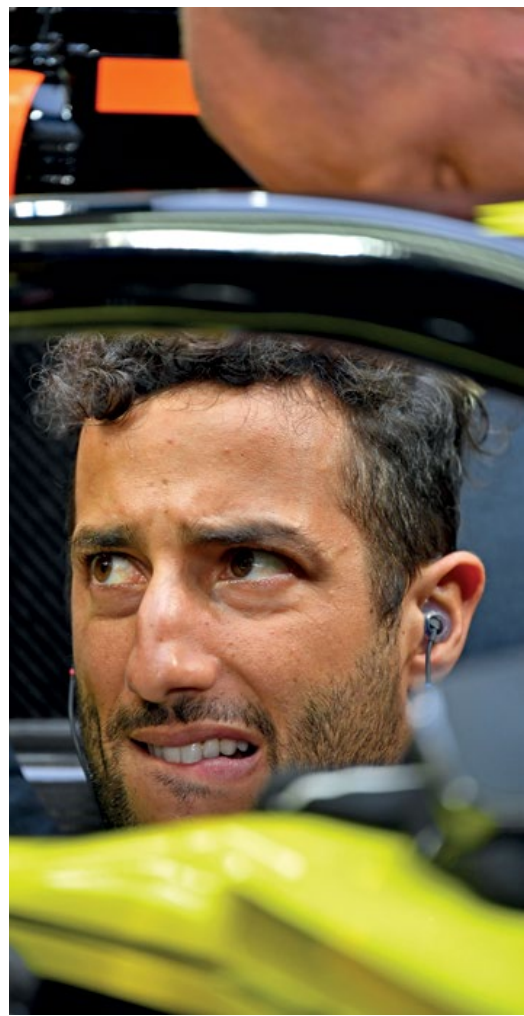
**S**embrava di essere tornati indietro nel tempo, almeno di 20 o 30 anni, quando negli ultimi giri dei Gran Premi poteva accadere che si verificasse una moria di motori e vari cedimenti meccanici. Con conseguenti ritiri a catena. Ecco, domenica in Bahrain, prima c'è stato il problema alla Ferrari di Charles Leclerc, poi improvvisamente le due Renault hanno dato forfait. Roba da non credere, non si era mai visto prima che nello stesso giro e nello stesso punto, la prima curva, due compagni di squadra mettessero la parola fine alla loro gara quando alla bandiera a scacchi mancavano tre giri. Nico Hulkenberg occupava la sesta posizione, Daniel Ricciardo l'ottava, e tutto sembrava procedere al meglio per il team diretto da Cyril Abiteboul. Già si facevano i conti dei punti che sarebbero arrivati, da aggiungere ai sei conquistati a Melbourne: sarebbero stati 12, un bel bottino che avrebbe proiettato la Renault a quota 18 e quindi al quarto posto (ambitissimo) nella classifica costruttori. E invece, è accaduto il peggio del peggio, con le due RS19 che hanno deciso di scioperare nello stesso istante. Un colpo al cuore per tutto il team Renault che stava riscattando una pessima qualifica nella quale Hulkenberg non aveva superato il Q1 piazzandosi diciassettesimo e Ricciardo era stato il primo degli esclusi dal Q3, chiudendo undicesimo, poi promosso decimo per la penalità inflitta a Romain Grosjean. Un doppio ritiro che sarà difficilissimo da digerire nei prossimi giorni, anche per la figuraccia mondiale e le ironie che subito si sono scatenate sui social.

A fine gara, bocche cucite, come si fosse persa una guerra, nessuna comunicazione, nessuna spiegazione, nelle tre ore successive alla conclusione del Gran Premio, neanche un tweet da parte dei piloti. Niente di niente. Una pessima immagine che non ha fatto che peggiorare la situazione del team francese. Fino al momento del doppio KO, Hulkenberg aveva rimontato molto bene conducendo come al solito una corsa solida. Anche Ricciardo si era dato un gran da fare, addirittura ha resistito con le gomme medie fino al giro 25, nes-

suno ha retto così tanto. Nella foga, l'australiano ha anche urtato leggermente il compagno di squadra arrivando lungo alla staccata della prima curva. Con l'ala della sua RS19 ha pizzicato la ruota posteriore destra del tedesco.

Non è accaduto nulla per loro fortuna, né una foratura per Hulkenberg né un danno all'ala per Ricciardo, che così hanno potuto proseguire fino al KO per motivi tecnici. Ricciardo dopo il ritiro è stato messo sotto osservazione dai commissari in quanto non ha reinserito il volante, come da prassi. Ma si è poi scoperto che la macchina non era in sicurezza, via radio il box gli aveva detto di saltare fuori senza toccare nulla, e dunque Daniel ha avvisato i commissari di non toccarla perché vi era il rischio di prendersi una bella scossa. Ci mancava solo questo e la frittata sarebbe stata completa per la Renault...

**Massimo Costa**



SUTTON-IMAGES.COM

Hulkenberg, qui davanti a Ricciardo, non ha visto il traguardo neppure lui. Sopra, Daniel, con una smorfia che è tutta un programma: è ancora a quota zero punti



GETTY IMAGES

# Head pensaci tu!

AL SUO CAPEZZALE LA WILLIAMS RICHIAMA IL CO-FONDATORE MENTRE LE FW42 CONTINUANO AD ANNASPARE IN PISTA

**D**a Melbourne a Sakhir nulla è cambiato in casa Williams. In qualifica sono rimasti i 4" di distacco dalla vetta, i ricambi continuano a mancare, ai piloti è stato ricordato di stare attenti a non danneggiare il fondo, non c'è una guida tecnica dopo la fuga di Paddy Lowe e forse nessun altro ingegnere capace e di spicco vorrà prendersi l'onere di rimediare a una situazione sportivamente drammatica. Il team principal Claire Williams annaspa, non sa più cosa dire e che pesci pigliare, non fosse la figlia del grande fondatore della squadra probabilmente sarebbe stata licenziata da diversi mesi. L'unica nota positiva è stata, in qualifica, la vicinanza di Robert Kubica a George Russell, appena 20 centesimi il vantaggio del giovane rookie inglese sull'esperto polacco che ha pure perso la telecamerina nel suo giro veloce. Dalla sua casa in Gran Bretagna, Frank Williams sta trovando inaccettabile la crisi che la squadra che porta il suo nome sta vivendo, anche perché non sembra esserci un limite al peggio e non si trova la fine del tunnel. Ecco quindi che, pur non essendo purtroppo in buone condizioni fisiche, Frank ha deciso di scavalcare la figlia e di telefonare al suo vecchio amico e partner fin dai primi passi in F1, Patrick Head, di ritor-

nare all'ovile. Il 72enne ex direttore tecnico della Williams, tutto ha vinto al fianco di Frank: nove titoli costruttori e sette per piloti. Head, che era rimasto legato alla factory occupandosi della Engineering, tornerà a metter piede nella squadra di F1 nel ruolo di consulente, ovvero dovrà mettere ordine, cercare di capire dove è necessario intervenire, chi strigliare e chi no. Una sorta di Terminator che incuterà certamente timore a tutti appena lo vedranno arrivare. Già non è mai stato un uomo facile, sempre piuttosto burbero, immagi-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



nate ora... Non è chiaro se seguirà il team anche in qualche trasferta, magari vorrà rendersi conto di persona come lavorano gli uomini al box, come sono coordinati. Di certo, Head non sarà l'uomo della provvidenza, la F1 non è il calcio dove manda via l'allenatore Mourinho dal Manchester United, arriva Solskjaer e dal centro classifica in cui era piombata col portoghese, la squadra vola in zona Champions League. No, non funziona così. La FW42 è nata "storta", i problemi sono importanti e come abbiamo riferito sullo scorso numero, per fortuna è stato individuato il male che verrà curato. Ma serviranno settimane, mesi, per risolverlo e non è poi detto che la Williams sarà in grado di avvicinare i rivali in pista, che nel frattempo sviluppano e migliorano di gara in gara. A proposito di corse, a Sakhir le due FW42 hanno almeno visto l'arrivo con Russell e Kubica, rispettivamente al quindicesimo e sedicesimo posto. L'inglese ha rimediato un giro di distacco, il polacco due. In alcuni momenti del Gran Premio, Russell e Kubica si sono ritrovati vicini ed hanno anche duellato tra di loro: «Ci siamo divertiti, ringrazio il team per averci permesso di battagliaire tra di noi», ha detto Russell.

**Massimo Costa**

## RUSSELL E KUBICA CHIUDONO 15° E 16°

A Sakhir le due Williams hanno visto il traguardo con Russell e Kubica che hanno chiuso rispettivamente al 15° e al 16° posto. Sopra, al centro, Patrick Head e, in alto, Claire Williams







Dopo aver perso il titolo in F3 l'anno scorso nel confronto con Schumi Jr., Daniel Ticktum s'è rifatto vincendo a Macao

LAT

# Ticktum sulla RB15

È IL NEMICO GIURATO DI MICK SCHUMACHER E PROVERÀ LA RED BULL NELLA DUE GIORNI DI TEST POST GP DEL BAHRAIN

**S**AKHIR - La Ferrari mette in pista Mick Schumacher? Bene, Helmut Marko risponde con il suo pupillo prediletto, Daniel Ticktum, che in occasione della due giorni in coda al Gp del Bahrain avrà a disposizione una RB15. Parliamoci chiaro, il destino del pilota inglese è quello di salire al più presto su una vettura della massima serie con i colori dell'energy drink austriaco in pianta stabile e Marko non vede l'ora di portare a compimento il suo progetto. Al termine della passata stagione Ticktum non ha trovato un volante in Toro Rosso soltanto perché privo dei punti necessari per ottenere la Super Licenza e si è così materializzata l'occasione della vita per Alex Albon, che il pilota thailandese di Londra sta sfruttando molto bene al meglio al fianco di Daniil Kvyat. Il ribelle teenager inglese, nemico numero uno di Mick Schumacher nella terza serie, per questa stagione è stato invece dirottato nella Super Formula giapponese, dove sarà al debutto con il Team Mugen. Soltanto un totale fallimento dell'inglese nel Paese del Sol Levante potrebbe far ricredere le alte sfere Red Bull.

## Nemico giurato di Schumi in F3

Marko ha deciso di far ripercorrere al londinese la strada di Gasly, che però alla fine del 2016 aveva vinto il titolo di GP2. Ticktum, che non si è fatto ancora una ragione sul perché Schumacher gli abbia soffiato il titolo continentale di F3 2018, si è comunque rifatto vincendo lo scorso novembre per la seconda volta consecutiva il Gran Premio di Macao, confermando le sue doti che meritano certamente di essere considerate con attenzione. La rassegna asiatica, che quest'anno si disputerà con le nuove monoposto del FIA Formula 3 come gara fuori campionato, per Marko vale più di una laurea e il doppio successo di Ticktum ha avuto l'effetto di fare salire esponenzialmente la sua stima nei confronti del pilota inglese.

## Ticktum personaggio atipico e discusso

È anche assai probabile che in questa stagione Ticktum possa fare qualche apparizione, anche se soltanto per qualche corsa, nella seconda serie. L'anno scorso Marko lo fece debuttare a Yas Marina e non sarebbe una sorpresa vederlo in pista in



qualche tappa del FIA F2 Championship qualora ci fosse qualche defezione nel line-up di qualche team di buon livello. Il pilota inglese ha un carattere ribelle e sfrontato. La sua carriera, fatta di alti e bassi ed episodi controversi, fa di Ticktum un personaggio abbastanza atipico di questi tempi. Il teenager inglese a fine 2015 subì una squalifica di due anni per un bruttissimo episodio accaduto nel mese di settembre a Silverstone in occasione di una corsa della serie MSA Formula, equivalente alla quarta serie britannica. In pista, oltre a Ticktum c'era Lando Norris, che si aggiudicò il titolo. Ma a far saltare i nervi al pilota della Red Bull fu Ricky Collard, che lo spinse fuori pista. In regime di safety-car, Ticktum superò tutti, si portò alle spalle di Collard e lo speronò deliberatamente. Daniel chiese scusa per il rodeo in pista, scontò la squalifica che fu ridotta ad un anno, e si riabilitò, entrando nelle grazie di Marko, che vorrebbe portare in Formula Uno un ragazzo che ormai pareva essere stato scartato dal mondo delle corse. Una storia ad effetto in perfetto stile Red Bull.

**Alessandro Gargantini**

## PIT STOP

|            | GIRO | TEMPO  |
|------------|------|--------|
| Stroll     | 1°   | 34"338 |
| Grosjean   | 1°   | 32"082 |
| Sainz Jr.  | 4°   | 45"543 |
| Pérez      | 8°   | 27"136 |
| Raikkonen  | 9°   | 25"647 |
| Gasly      | 9°   | 27"557 |
| Albon      | 9°   | 25"659 |
| Norris     | 10°  | 24"175 |
| Magnussen  | 10°  | 24"948 |
| Verstappen | 11°  | 24"199 |
| Kubica     | 11°  | 24"667 |
| Bottas     | 12°  | 24"865 |
| Hülkenberg | 12°  | 25"498 |
| Kvyat      | 12°  | 26"508 |
| Russell    | 12°  | 24"633 |
| Leclerc    | 13°  | 24"518 |
| Hamilton   | 13°  | 24"255 |
| Vettel     | 14°  | 24"228 |
| Giovinazzi | 16°  | 27"725 |
| Stroll     | 23°  | 26"600 |
| Ricciardo  | 24°  | 25"676 |
| Sainz Jr.  | 24°  | 25"034 |
| Albon      | 25°  | 24"842 |
| Russell    | 26°  | 24"912 |
| Kubica     | 27°  | 24"313 |
| Verstappen | 32°  | 26"729 |
| Hülkenberg | 32°  | 25"253 |
| Raikkonen  | 33°  | 25"621 |
| Pérez      | 33°  | 26"798 |
| Hamilton   | 34°  | 24"324 |
| Norris     | 34°  | 24"717 |
| Vettel     | 35°  | 24"212 |
| Leclerc    | 36°  | 24"358 |
| Bottas     | 37°  | 24"433 |
| Vettel     | 38°  | 34"193 |
| Kvyat      | 38°  | 30"761 |
| Magnussen  | 38°  | 25"982 |
| Gasly      | 39°  | 24"484 |
| Giovinazzi | 40°  | 24"880 |
| Sainz Jr.  | 40°  | 24"985 |

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



## COSÌ AL TRAGUARDO

| POSIZIONE | PILOTA                     | VETTURA   | GIRO | TEMPO E DISTACCO | MEDIA KM/H | GIRO VELOCE | AL GIRO |
|-----------|----------------------------|---|------|------------------|------------|-------------|---------|
| 1°        | L.Hamilton (Gran Bretagna) | Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+ | 57   | 1.34"21"295      | 196.007    | 1'33"528    | 36      |
| 2°        | V.Bottas (Finlandia)       | Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+ | 57   | a 2"980          | 195.904    | 1'34"209    | 42      |
| 3°        | C.Leclerc (Monaco)         | Ferrari SF90 - Ferrari 064                            | 57   | a 6"131          | 195.795    | 1'33"411    | 38      |
| 4°        | M.Verstappen (Paesi Bassi) | Red Bull RB15 - Honda RA619H                          | 57   | a 6"408          | 195.785    | 1'35"311    | 47      |
| 5°        | S.Vettel (Germania)        | Ferrari SF90 - Ferrari 064                            | 57   | a 36"068         | 194.766    | 1'34"895    | 43      |
| 6°        | L.Norris (Gran Bretagna)   | McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19                     | 57   | a 45"754         | 194.436    | 1'35"777    | 14      |
| 7°        | K.Raikkonen (Finlandia)    | Alfa Romeo C38 - Ferrari 064                          | 57   | a 47"470         | 194.377    | 1'35"589    | 45      |
| 8°        | P.Gasly (Francia)          | Red Bull RB15 - Honda RA619H                          | 57   | a 58"094         | 194.016    | 1'35"291    | 42      |
| 9°        | A.Albon (Thailandia)       | Toro Rosso STR14 - Honda RA619H                       | 57   | a 1'02"697       | 193.860    | 1'36"752    | 39      |
| 10°       | S.Pérez (Messico)          | Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+         | 57   | a 1'03"696       | 193.826    | 1'36"330    | 51      |
| 11°       | A.Giovinazzi (Italia)      | Alfa Romeo C38 - Ferrari 064                          | 57   | a 1'04"599       | 193.796    | 1'35"237    | 42      |
| 12°       | D.Kvyat (Russia)           | Toro Rosso STR14 - Honda RA619H                       | 56   | a 1 giro         | 192.511    | 1'34"934    | 40      |
| 13°       | K.Magnussen (Danimarca)    | Haas VF-19 - Ferrari 064                              | 56   | a 1 giro         | 192.479    | 1'35"892    | 41      |
| 14°       | L.Stroll (Canada)          | Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+         | 56   | a 1 giro         | 191.881    | 1'37"037    | 31      |
| 15°       | G.Russell (Gran Bretagna)  | Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+             | 56   | a 1 giro         | 190.555    | 1'37"313    | 14      |
| 16°       | R.Kubica (Polonia)         | Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+             | 55   | a 2 giri         | 189.098    | 1'37"903    | 13      |
| 17°       | N.Hülkenberg (Germania)    | Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19                    | 53   | Power Unit       | 197.500    | 1'35"215    | 14      |
| 18°       | D.Ricciardo (Australia)    | Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19                    | 53   | Elettrico        | 197.026    | 1'36"697    | 42      |
| 19°       | C.Sainz Jr. (Spagna)       | McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19                     | 53   | Prob.mecc.       | 194.073    | 1'35"586    | 42      |

## NON CLASSIFICATI

|                      |                          |    |             |         |          |   |
|----------------------|--------------------------|----|-------------|---------|----------|---|
| R.Grosjean (Francia) | Haas VF-19 - Ferrari 064 | 16 | Cons.incid. | 188.532 | 1'37"262 | 3 |
|----------------------|--------------------------|----|-------------|---------|----------|---|

## LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL SECONDO GRAN PREMIO

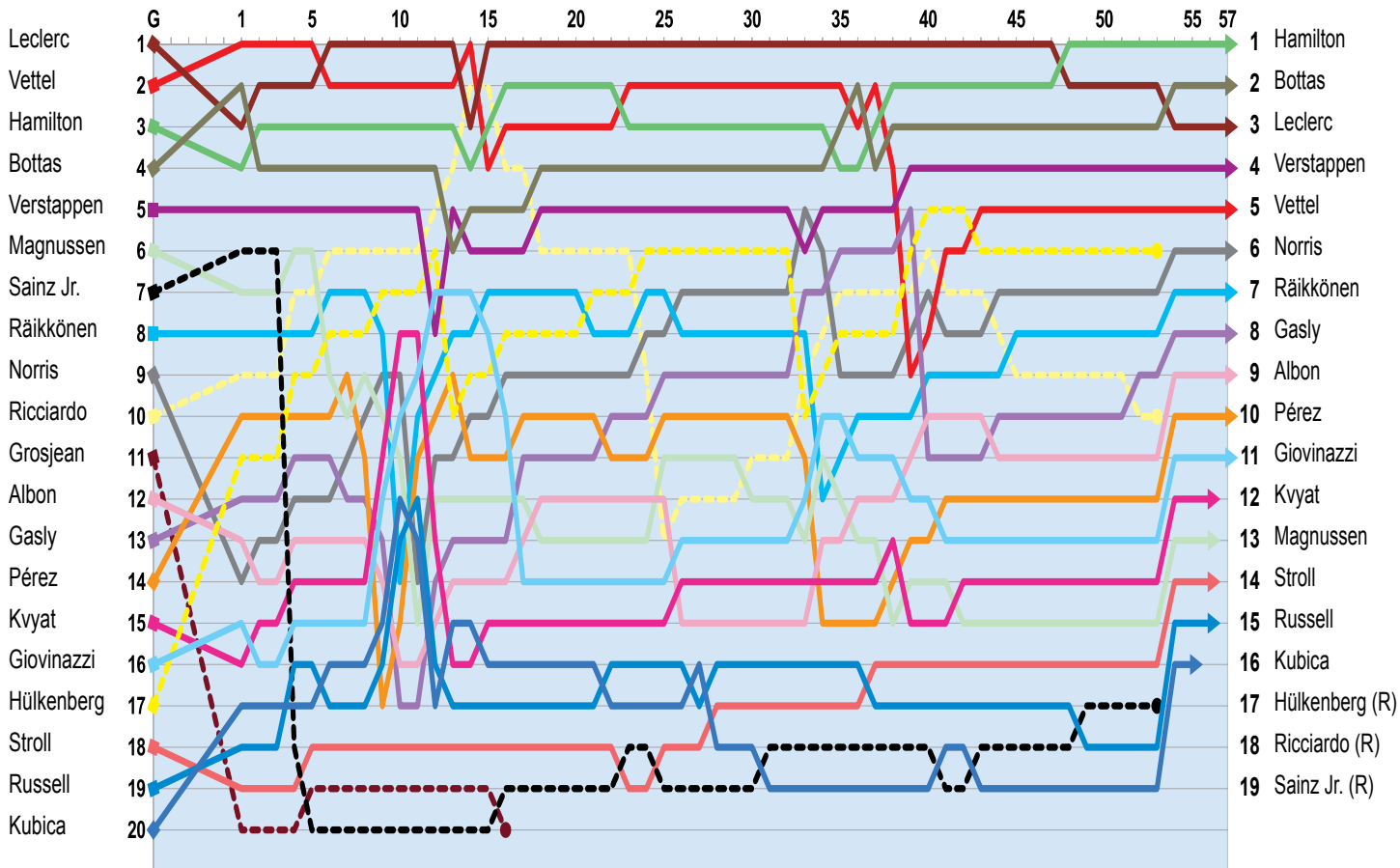
| SQUADRA      | PILOTA     | MOTORISTA | MOTORE TERMICO | TURBO | MGU-H | MGU-K | PACCO BATTERIE | CENTRALINA ELETTRONICA |
|--------------|------------|-----------|----------------|-------|-------|-------|----------------|------------------------|
| MERCEDES     | HAMILTON   | MERCEDES  | 1       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

BAHRAIN | 2ª gara del mondiale F1 | 31 marzo 2019 | Bahrain International Circuit (5,412 km) | Distanza: 308,238 km | Giri: 57 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE**

144 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

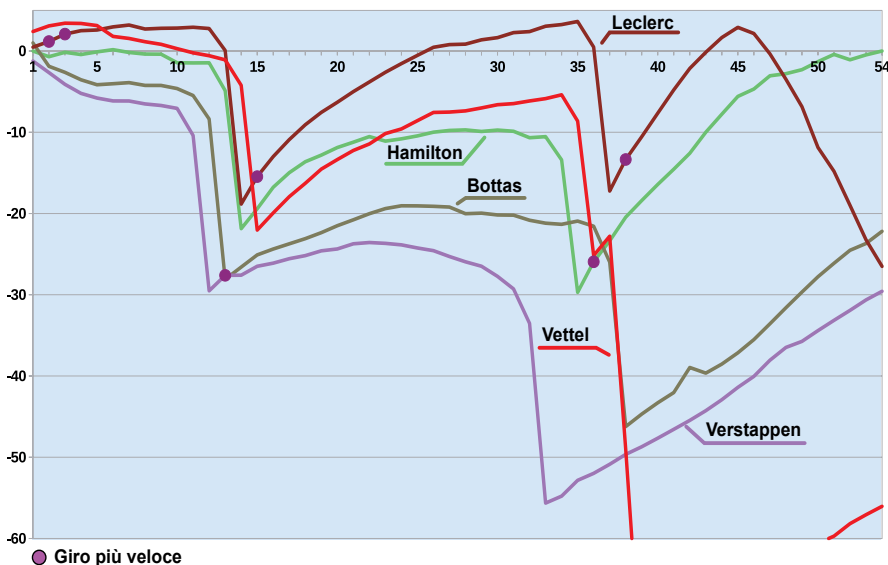
**QUALIFICAZIONI**

|            |       |
|------------|-------|
| Vettel     | 327.7 |
| Ricciardo  | 327.3 |
| Stroll     | 326.1 |
| Albon      | 324.9 |
| Pérez      | 324.5 |
| Russell    | 324.3 |
| Giovinazzi | 324.1 |
| Leclerc    | 323.5 |
| Hülkenberg | 323.2 |
| Hamilton   | 322.8 |
| Kvyat      | 322.6 |
| Raikkonen  | 322.5 |
| Bottas     | 322.5 |
| Kubica     | 321.6 |
| Sainz Jr.  | 321.5 |
| Norris     | 321.1 |
| Gasly      | 320.3 |
| Verstappen | 319.5 |
| Grosjean   | 319.0 |
| Magnussen  | 316.8 |

**GRAN PREMIO**

|            |       |
|------------|-------|
| Albon      | 340.4 |
| Pérez      | 338.9 |
| Stroll     | 333.2 |
| Hülkenberg | 333.0 |
| Ricciardo  | 332.5 |
| Raikkonen  | 332.3 |
| Sainz Jr.  | 331.7 |
| Norris     | 331.5 |
| Vettel     | 331.5 |
| Hamilton   | 330.3 |
| Kvyat      | 330.0 |
| Gasly      | 329.9 |
| Leclerc    | 329.2 |
| Russell    | 327.0 |
| Giovinazzi | 325.2 |
| Bottas     | 325.0 |
| Kubica     | 324.8 |
| Magnussen  | 318.7 |
| Verstappen | 316.2 |
| Grosjean   | 294.1 |

**I DISTACCHI**



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

C.Leclerc (Ferrari SF90)  
1'27"866 media 221.737 km/h  
Primato precedente:  
S.Vettel (Ferrari SF71H, 2018)  
1'27"958 media 221.505 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

P.de la Rosa (McLaren MP4-20/Mercedes, 2005)  
1'31"447 media 213.054 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

F.Alonso (Renault R25, 2005)  
1h29'18"531 media 207.082 km/h



PROVE LIBERE

VENERDI 29 MARZO

|                | 1ª SESSIONE | 2ª SESSIONE |
|----------------|-------------|-------------|
| 1° Vettel      | 1'30"617    | 1'28"846    |
| 2° Leclerc     | 1'30"354    | 1'28"881    |
| 3° Hamilton    | 1'31"601    | 1'29"449    |
| 4° Bottas      | 1'31"328    | 1'29"557    |
| 5° Hülkenberg  | 1'32"040    | 1'29"669    |
| 6° Verstappen  | 1'31"673    | 1'29"725    |
| 7° Magnussen   | 1'32"602    | 1'30"000    |
| 8° Norris      | 1'32"945    | 1'30"017    |
| 9° Grosjean    | 1'32"994    | 1'30"068    |
| 10° Kvyat      | 1'32"339    | 1'30"093    |
| 11° Sainz Jr.  | 1'31"952    | 1'30"192    |
| 12° Gasly      | 1'31"815    | 1'30"429    |
| 13° Albon      | 1'32"874    | 1'30"458    |
| 14° Pérez      | 1'32"885    | 1'30"716    |
| 15° Ricciardo  | 1'32"401    | 1'30"848    |
| 16° Raikkonen  | 1'32"385    | 1'31"088    |
| 17° Stroll     | 1'33"518    | 1'31"129    |
| 18° Giovinazzi | 1'32"949    | 1'31"144    |
| 19° Russell    | 1'34"188    | 1'31"904    |
| 20° Kubica     | 1'34"253    | 1'32"932    |

SABATO 30 MARZO

|                | 3ª SESSIONE |
|----------------|-------------|
| 1° Leclerc     | 1'29"569    |
| 2° Vettel      | 1'29"738    |
| 3° Hamilton    | 1'30"334    |
| 4° Bottas      | 1'30"389    |
| 5° Grosjean    | 1'30"818    |
| 6° Hülkenberg  | 1'30"910    |
| 7° Norris      | 1'30"955    |
| 8° Verstappen  | 1'30"959    |
| 9° Sainz Jr.   | 1'30"965    |
| 10° Kvyat      | 1'31"173    |
| 11° Raikkonen  | 1'31"333    |
| 12° Gasly      | 1'31"392    |
| 13° Magnussen  | 1'31"540    |
| 14° Stroll     | 1'31"618    |
| 15° Pérez      | 1'31"638    |
| 16° Ricciardo  | 1'31"643    |
| 17° Albon      | 1'31"679    |
| 18° Giovinazzi | 1'32"132    |
| 19° Russell    | 1'33"387    |
| 20° Kubica     | 1'33"525    |



POLE POSITION

| SABATO 30 MARZO |                           |          | QUALIFICHE |          |        | SETTORI |        |    |
|-----------------|---------------------------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|----|
|                 |                           |          | 1ª         | 2ª       | 3ª     | 1ª      | 2ª     | 3ª |
| 1° Leclerc      | Ferrari SF90              | 1'28"495 | 1'28"046   | 1'27"866 | 27"762 | 38"066  | 22"036 |    |
| 2° Vettel       | Ferrari SF90              | 1'28"733 | 1'28"356   | 1'28"160 | 27"825 | 38"120  | 22"146 |    |
| 3° Hamilton     | Mercedes F1 W10 EQ Power+ | 1'29"262 | 1'28"578   | 1'28"190 | 27"946 | 38"137  | 22"104 |    |
| 4° Bottas       | Mercedes F1 W10 EQ Power+ | 1'29"498 | 1'28"830   | 1'28"256 | 28"029 | 38"065  | 22"098 |    |
| 5° Verstappen   | Red Bull RB15             | 1'29"579 | 1'29"109   | 1'28"752 | 28"138 | 38"331  | 22"283 |    |
| 6° Magnussen    | Haas VF-19                | 1'29"532 | 1'29"017   | 1'28"757 | 28"152 | 38"399  | 22"152 |    |
| 7° Sainz Jr.    | McLaren MCL34             | 1'29"528 | 1'29"055   | 1'28"813 | 28"037 | 38"412  | 22"364 |    |
| 8° Grosjean     | Haas VF-19                | 1'29"688 | 1'29"249   | 1'29"015 | 28"298 | 38"513  | 22"204 |    |
| 9° Raikkonen    | Alfa Romeo C38            | 1'29"959 | 1'29"471   | 1'29"022 | 28"108 | 38"513  | 22"352 |    |
| 10° Norris      | McLaren MCL34             | 1'29"381 | 1'29"258   | 1'29"043 | 28"211 | 38"414  | 22"418 |    |
| 11° Ricciardo   | Renault R.S.19            | 1'29"859 | 1'29"488   |          | 28"285 | 38"857  | 22"339 |    |
| 12° Albon       | Toro Rosso STR14          | 1'29"514 | 1'29"513   |          | 28"148 | 38"707  | 22"479 |    |
| 13° Gasly       | Red Bull RB15             | 1'29"900 | 1'29"526   |          | 28"292 | 38"575  | 22"499 |    |
| 14° Pérez       | Racing Point RP19         | 1'29"893 | 1'29"756   |          | 28"454 | 38"835  | 22"398 |    |
| 15° Kvyat       | Toro Rosso STR14          | 1'29"876 | 1'29"854   |          | 28"531 | 38"808  | 22"465 |    |
| 16° Giovinazzi  | Alfa Romeo C38            | 1'30"026 |            |          | 28"577 | 38"835  | 22"614 |    |
| 17° Hülkenberg  | Renault R.S.19            | 1'30"034 |            |          | 28"386 | 38"953  | 22"649 |    |
| 18° Stroll      | Racing Point RP19         | 1'30"217 |            |          | 28"575 | 39"000  | 22"634 |    |
| 19° Russell     | Williams FW42             | 1'31"759 |            |          | 28"862 | 39"799  | 23"098 |    |
| 20° Kubica      | Williams FW42             | 1'31"799 |            |          | 28"879 | 39"623  | 23"117 |    |

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

GRIGLIA DI PARTENZA

|          |                                    |                                      |
|----------|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1ª FILA  | 16 Leclerc<br>Ferrari 1'27"866     | 5 Vettel<br>Ferrari 1'28"160         |
| 2ª FILA  | 44 Hamilton<br>Mercedes 1'28"190   | 77 Bottas<br>Mercedes 1'28"256       |
| 3ª FILA  | 33 Verstappen<br>Red Bull 1'28"752 | 20 Magnussen<br>Haas 1'28"757        |
| 4ª FILA  | 55 Sainz<br>McLaren 1'28"813       | 7 Raikkonen<br>Alfa Romeo 1'29"022   |
| 5ª FILA  | 4 Norris<br>McLaren 1'29"043       | 3 Ricciardo<br>Renault 1'29"488      |
| 6ª FILA  | 8 Grosjean(*)<br>Haas 1'29"015     | 23 Albon<br>Toro Rosso 1'29"513      |
| 7ª FILA  | 10 Gasly<br>Red Bull 1'29"526      | 11 Perez<br>Racing Point 1'29"756    |
| 8ª FILA  | 26 Kvyat<br>Toro Rosso 1'29"854    | 99 Giovinazzi<br>Alfa Romeo 1'30"026 |
| 9ª FILA  | 27 Hulkenberg<br>Renault 1'30"034  | 18 Stroll<br>Racing Point 1'30"217   |
| 10ª FILA | 63 Russell<br>Williams 1'31"759    | 88 Kubica<br>Williams 1'31"799       |

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



## MONDIALE PILOTI

|                  | TOTALE | AUSTRALIA 17/3 | BAHRAIN 31/3 | CINA 14/4 | AZERBAIJAN 20/4 | SPAGNA 12/5 | MONACO 26/5 | CANADA 9/6 | FRANCIA 23/6 | AUSTRIA 30/6 | G.BRETAGNA 14/7 | GERMANIA 28/7 | UNGHERIA 4/8 | BELGIO 1/9 | ITALIA 8/9 | SINGAPORE 22/9 | RUSSIA 29/9 | GIAPPONE 13/10 | MESSICO 27/10 | USA 3/11 | BRASILE 17/11 | ABU DHABI 1/12 |   |
|------------------|--------|----------------|--------------|-----------|-----------------|-------------|-------------|------------|--------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|------------|------------|----------------|-------------|----------------|---------------|----------|---------------|----------------|---|
| 1° V.Bottas      | 44     | 26             | 18           | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 2° L.Hamilton    | 43     | 18             | 25           | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 3° M.Verstappen  | 27     | 15             | 12           | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 4° C.Leclerc     | 26     | 10             | 16           | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 5° S.Vettel      | 22     | 12             | 10           | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 6° K.Raikkonen   | 10     | 4              | 6            | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 7° L.Norris      | 8      | (12°)          | 8            | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 8° K.Magnussen   | 8      | 8              | (13°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 9° N.Hülkenberg  | 6      | 6              | (17°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 10° P.Gasly      | 4      | (11°)          | 4            | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 11° A.Albon      | 2      | (14°)          | 2            | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 11° L.Stroll     | 2      | 2              | (14°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 13° D.Kvyat      | 1      | 1              | (12°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 14° S.Pérez      | 1      | (13°)          | 1            | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 15° A.Giovinazzi | 0      | (15°)          | (11°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 16° G.Russell    | 0      | (16°)          | (15°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 17° R.Kubica     | 0      | (17°)          | (16°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 18° D.Ricciardo  | 0      | (i.)           | (18°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| 19° C.Sainz Jr.  | 0      | (m.)           | (19°)        | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |
| - R.Grosjean     | 0      | (m.)           | (i.)         | -         | -               | -           | -           | -          | -            | -            | -               | -             | -            | -          | -          | -              | -           | -              | -             | -        | -             | -              | - |

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

## MONDIALE COSTRUTTORI

|                 |    |       |       |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|-----------------|----|-------|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° Mercedes     | 87 | 18/26 | 25/18 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 2° Ferrari      | 48 | 12/10 | 10/16 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3° Red Bull     | 31 | 0/15  | 4/12  | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4° Alfa Romeo   | 10 | 4/0   | 6/0   | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5° McLaren      | 8  | -     | 8/0   | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 6° Haas         | 8  | 0/8   | -     | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 7° Renault      | 6  | 0/6   | -     | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 8° Toro Rosso   | 3  | 0/1   | 2/0   | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9° Racing Point | 3  | 0/2   | 1/0   | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10° Williams    | 0  | -     | -     | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

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

## CAMBIO GOMME

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

## GIRI IN TESTA

|          |         |
|----------|---------|
| Vettel   | 1°-5°   |
| Leclerc  | 6°-13°  |
| Vettel   | 14°-14° |
| Leclerc  | 15°-47° |
| Hamilton | 48°-57° |

## NOTE

(\*) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica.





fotografie GETTY IMAGES

# Mick a tutto test

**PRIMA LA FERRARI SF90, POI L'ALFA ROMEO C38: QUANTE EMOZIONI CON SCHUMI JR. SULLA PISTA DI SAKHIR!**



**S**akhir è un po' la pista delle grandi anteprime per le nuove leve della Casa del Cavallino. Soltanto due anni fa, con i colori del Ferrari Driver Academy, Charles Leclerc siglò la pole-position e salì sul gradino più alto del podio nel fine settimana del debutto nel FIA Formula 2 Championship. Sono passati ventiquattro mesi, e la storia si ripete con Mick Schumacher, che lo scorso fine settimana sul circuito sorto in un'area desertica ha debuttato nella seconda serie e, proprio mentre Autosprint è in edicola, è alle prese con una due giorni di test con la Ferrari e l'Alfa Romeo Racing. Martedì 2 aprile è la fatidi-

ca data che resterà impressa nella memoria degli appassionati per il ritorno di uno Schumacher su una monoposto della Casa del Cavallino. Impossibile non farsi trascinare dalle emozioni e dai ricordi in una simile occasione che come un filo invisibile ricollega il presente a un passato che ha regalato successi straordinari alla Scuderia Ferrari. Il ciclo del driver di Kerpen, il pilota di maggior successo nella massima serie, con i suoi cinque mondiali con i colori Ferrari resterà indelebile nella storia della Casa di Maranello e nel cuore di numerosissimi appassionati di corse.

## Doppia chance con Ferrari ed Alfa

Ma ora tocca a Mick, che fino a questo momento di talento ha dimostrato di averne parecchio ed è pronto a calarsi nella Ferrari SF90 e nella Alfa Romeo C38 per la prima volta. E' assolutamente corretto che il pilota vincitore della terza serie continentale possa salire su una vettura della massima serie, è successo ripetutamente in passato e ora è il turno del teenager tedesco. La Scuderia Ferrari certamente non ha anticipato le tappe ma ha reso possibile uno step che è fisiologico nella fase della carriera che sta percorrendo Mick. La ter-



### UN 8° E UN 6° POSTO AL DEBUTTO IN F.2

La stagione di Mick Schumacher in F.2 è iniziata con un 8° e un 6° posto al debutto nella categoria. Sotto, Mattia Binotto con la madre di Mick, Corinna, sotto, Leclerc e Mick: nel percorso di crescita del tedesco in molti vedono analogie con quello compiuto dal monegasco

za serie continentale fornisce certamente tutti i riferimenti tecnici ai suoi protagonisti, mettendoli nelle condizioni di salire su una macchina della massima categoria certamente ben preparati. Il pilota tedesco avrà la doppia opportunità di salire su Ferrari e Alfa Romeo Racing e c'è da scommettere che non si farà tradire più di tanto dall'emozione e che affronterà l'esperienza in maniera molto professionale secondo la sua natura di pilota "progressivo", nel senso che Mick cerca in primis di non commettere errori e poi va alla ricerca gradatamente della prestazione quan-



do si sente padrone della situazione. Questo è stato, fino a questo momento, il suo atteggiamento da pilota e che lo ha portato a non bruciare le tappe e raggiungere tutti gli obiettivi che si è posto. Ci stupiremmo quindi se il tedesco forzasse alla ricerca della prestazione già in occasione del primo contatto con una vettura della categoria superiore.

### Tante le analogie col percorso di Leclerc

Analizzando il debutto del teenager tedesco nella seconda serie, l'esito della pista è stato assai diverso rispetto a quello di Leclerc, ma non bisogna commettere l'errore di spingersi in paragoni che in questo tempo non hanno ragione di esistere, perché i due piloti hanno caratteristiche profondamente diverse e non si può pretendere che lo stesso abito calzi ugualmente a entrambi. Ricordiamo tutti la sfrontatezza con la quale il monegasco osservava dal muretto della corsia box, dopo aver siglato la pole, i suoi rivali impegnati nel vano tentativo di batterlo. E anche come si prese gioco di tutti loro nella Sprint Race della domenica quando, grazie a una perfetta strategia orchestrata dal Team Prema, compì un inedito cambio gomme nella corsa breve e beffò tutti sul finale di gara salendo così sul gradino più alto del podio nella corsa del debutto. Il campionato aveva appena terminato la sua prima tappa, ma aveva già un chiaro dominatore. Su di una F.1 Leclerc in quel momento c'era già salito, avendo disputato con il Team Haas F.1 il primo turno di prove del venerdì in quattro gran premi, per la precisione Silverstone, Budapest, Hockenheim e Interlagos mentre disputava la GP3 Series l'anno prima. Vinto la serie con una corsa d'anticipo, al ventunenne pilota del Principato sono poi bastati ventuno gran premi per meritarsi un posto da titolare in Ferrari, scelta ripagata con una pole position già alla seconda uscita stagionale.

### Schumi jr ad altissima intensità

In questo momento, Mick Schumacher sta ripercorrendo la strada di Leclerc. Se, da



una parte, il fatto che si trovino in una fase differente della loro carriera rende impossibile fare accostamenti, dall'altra appare assai chiaro che i due abbiano caratteristiche intrinseche assai diverse. Mentre di Leclerc spicca la precocità e la capacità con la quale raggiunge immediatamente il limite della vettura in ogni contesto, di Mick Schumacher è impossibile non apprezzare la determinazione e la capacità di mantenersi su livelli elevatissimi, una volta raggiunti. Il tedesco ha vinto la sua prima corsa in monoposto al debutto a Oschersleben nella Formula 4 ADAC con i colori del Van Amersfoort Racing, ma ha dovuto attendere ben tre stagioni con il Team Prema per conquistare il suo primo titolo. Certo, nel 2016 al tedesco sfuggì il campionato italiano di quarta serie in quanto aveva dato priorità al campionato di casa ed aveva saltato alcune corse, ma la sua vera consacrazione è arrivata soltanto nel corso della passata stagione quando si è aggiudicato con una seconda parte di stagione straordinaria il titolo continentale di Formula 3. Schumacher, che a metà stagione non aveva ancora vinto una corsa e si trovava in undicesima posizione in campionato, quinto e ultimo tra i piloti del Team Prema, in occasione della corsa di Spa-Francorchamps di fine luglio si è sbloccato ed ha inanellato una serie di otto vittorie, cinque delle quali consecutivi, che gli hanno consentito di aggiudicarsi il campionato e di mandare letteralmente in tilt il portacolori della Red Bull Daniel Ticktum, che si sentiva il titolo in tasca. Il predominio del pilota del Team Prema data la sua intensità non ha probabilmente precedenti nella storia di una categoria combattuta come la terza serie europea ed è stato talmente esteso che nella fase conclusiva della stagione la lotta in pista fosse soltanto per la piazza d'onore.

### Per Mick l'obiettivo è vincere in F.2

Come anche Leclerc, Schumacher ha dimostrato pur con un approccio diverso di saper raggiungere livelli di eccellenza assoluti e di saperli mantenere. Le motivazioni che hanno spinto la Casa di Maranello ad accoglierlo nel suo junior team e a dargli l'opportunità di debuttare in una sessione di test ufficiali della massima serie sono certamente solide e ben fondate. Ma ora la priorità del tedesco deve essere soprattutto volta alla seconda categoria, della quale Schumacher punta a diventare un protagonista per staccare un biglietto per la Formula Uno. L'esordio stagionale, contrassegnato da un'ottavo e un sesto posto, dice che c'è ancora tanta strada da percorrere. Ma l'anno scorso ci sono riusciti in tre, ed il primo candidato in questa stagione rimane comunque lui. ●

di **Alessandro Gargantini**

**S**AKHIR - Luca Ghiotto e Nicholas Latifi si sono alternati sul gradino più alto del podio nel primo appuntamento stagionale del FIA Formula 2 Championship. Il pilota veneto, autore di un incredibile pole-position con oltre tre decimi di vantaggio sul più diretto rivale Deletraz, in vista della partenza della Feature Race è stato rallentato dalla rottura della paletta della frizione sul volante ed è riuscito a recuperare fino alla piazza d'onore dopo essere precipitato al sesto posto. Nella Sprint Race, il ventiquattrenne pilota veneto ha optato per la strategia del cambio gomme e ha conquistato una netta vittoria precedendo il duo del Team DAMS composto da Latifi e Sette Camara. Il primo acuto stagionale è dunque arrivato dal ventitreenne canadese schierato dal team transalpino, certamente non un nome tra i più pronosticati alla vigilia. Dalla parte del vincitore non c'è soltanto l'esperienza, che in molti tenderebbero a considerare il suo asset più prezioso in virtù del background. Il nordamericano possiede certamente anche buone doti di velocità e un talento che finora non ha mai convinto fino in fondo a causa della sua discontinuità di rendimento che l'ha portato a vincere tre corse nella categoria, ma in altrettante stagioni, a partire dal 2017. Deletraz e De Vries, che precedevano Latifi sullo schieramento di partenza, hanno gestito male il degrado tecnico degli pneumatici e hanno dovuto alzare il ritmo senza riuscire a opporre resistenza. Latifi ha così avuto gioco fin troppo facile nell'involarsi verso la sua prima vittoria stagionale e nemmeno un ritardo al cambio gomme causato da una pistola di serraggio inceppata è riuscito a porgli intralcio. Il pilota di Jean-



**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Latifi; 2. Ghiotto; 3. Camara. Gara-2: 1. Ghiotto; 2. Camara; 3. Latifi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Ghiotto subito leader

**IL VICENTINO SUGLI SCUDI; CHIUDE 2° GARA-1 DIETRO A LATIFI E POI VINCE LA SECONDA SFIDA E ORA È CAPOCLASSIFICA. SCHUMI JR È 6° IN GARA-2**

Paul Driot ha preceduto Luca Ghiotto, autore di una rimonta da manuale, e il suo team mate Sette Camara che non aveva brillato in qualifica. Rimarchevole la gara del debuttante Hubert, che ha chiuso al quarto posto davanti a Deletraz e De Vries. Latifi, dopo essere stato development driver della Force India nel 2018, è ora pilota di riserva della Williams e scenderà in pista negli "in season" test in Bahrain con la FW42. Suo padre Michael è amministratore delegato della Sofina Foods e possiede una società alle Isole Vergini che ha recentemente investito 270 milioni di dollari nella McLaren.

Secondo Zak Brown questa circostanza non implica che Nicholas sia destinato a trovare un posto nella scuderia di Woking. Come da attese, il debutto di Mick Schumacher ha catalizzato l'attenzione generale. Il pilota tedesco, decimo in griglia a causa di un bloccag-

**PER LUCA ANCHE LA POLE NELLA FEATURE RACE**

Luca Ghiotto, sopra e a destra in primo piano, ha iniziato la stagione davvero col piede giusto facendo segnare anche la pole nella feature race poi chiusa al 2° posto per un guaio alla frizione dietro a Latifi, sotto, giunto poi 2° in gara-2.

Sotto a destra il via di gara-1







## Luca grande protagonista

«ABBIAMO OSATO, SCEGLIENDO LA STESSA STRATEGIA CHE PREMIÒ LECLERC NEL 2017. ORA SERVE CONTINUITÀ PER PUNTARE AL TITOLO»

gio nel giro decisivo, ha chiuso in ottava posizione una corsa caparbia che gli ha consentito di scattare dalla pole-position nella Sprint Race, dove il diciannovenne tedesco ha condotto per i primi due giri prima di scendere al sesto posto finale. La corsa è vissuta sulla splendida rimonta di Luca Ghiotto che, dopo aver cambiato le gomme ed essere sceso in tredicesima posizione, a pochi chilometri dal traguardo ha riconquistato il comando della corsa replicando il successo ottenuto da Leclerc nel 2017. Alle sue spalle ha chiuso il duo del Team Dams, che ha tenuto il medesimo treno di gomme per tutta la corsa. I portacolori del Team Trident Giuliano Alesi e Ralph Boschung hanno mostrato un buon potenziale ma non sono riusciti ad entrare nella top-ten. Al termine del primo atto stagionale, due lunghezze separano al vertice della graduatoria Ghiotto e Latifi. ●

**L**uca Ghiotto è stato il grande protagonista nella prova d'apertura stagionale della seconda serie. Il veneto si è fatto trovare estremamente carico e reattivo ed è stato semplicemente una spanna sopra tutti. Ha rifilato tre decimi al più diretto rivale in qualifica, un'enormità considerando il livello di competitività della categoria, e non si è fatto abbattere nemmeno da un gravissimo problema al paddle della frizione in vista dello start della Feature Race. Ghiotto non ha perso in controllo ed è riuscito comunque a presentarsi sullo schieramento di partenza e a prendere il via, pur utilizzando una procedura di recovery che l'ha fatto precipitare al sesto posto. Al termine di una corsa di rimonta molto complicata su una pista sulla quale il degrado termico è particolarmente penalizzante quando non si può beneficiare dell'aria libera davanti a sé, Ghiotto è riuscito a risalire fino alla piazza d'onore. Nella corsa della domenica ha poi compiuto un capolavoro, optando per il cambio gomme e recuperando dal tredicesimo posto fino a tagliare per primo il traguardo. «Abbiamo osato, scegliendo la medesima strategia che premiò Leclerc nel 2017. C'erano le condizioni per farlo, visto che la mia macchina aveva un ottimo assetto – ha spiegato il vincitore – Sono contento di aver iniziato bene la stagione, ora serve avere continuità per puntare al titolo». ●





di Mario Donnini

**W**illiams mai così nei guai come nel 2019? Macché, c'è stato un anno peggiore, nella storia di patron Frank, il 1976. Quello in cui, 34enne, finalmente sembrava aver trovato soldi, un partner miliardario, cioè Walter Wolf, il giovane re delle piattaforme petrolifere, e piloti da sogno, tra i quali Ickx, Andretti, Merzario e Amon. Alla fine usati a girandola con Zorzi, Leclere, Binder, Brown e Kuwashima in una catastrofica annata a punti zero, con una mitragliata umiliante di non qualificazioni.

Ecco, l'anno più nero per la Williams, consociata all'embrione della Wolf, resta proprio quello. E tanto vale riviverlo, quasi a esorcizzare quello in corso.

#### L'incontro con Wolf

Come tutto comincia, lo racconta Giampaolo Dallara, ingegnere e ormai costruttore d'auto da corsa per antonomasia: «Walter Wolf lo conobbi quando lavoravo alla Lamborghini ed era uno dei clienti migliori. Divenimmo amici. Come lo ero con Frank Williams, che al tempo aveva passione e capacità ma mancava di appoggi economici. Storia semplice: hai un amico che corre, ha capacità ma manca di soldi e un altro che soldi ne ha e adora la velocità, perché non farli conoscere? Così fu. Li metto in contatto e faccio da gancio. Morale della favola, nel 1975 mister Wolf dà una mano a quello che gli italiani chiamano adottivamente "Franco Guglielmi"».

#### Nasce la Williams-Wolf

È Arturo Merzario a continuare la storia: «Proprio tramite Dallara, il mio primo contatto assoluto da ospite del box Williams per Wolf (che Arturo da sempre pronuncia "Welf", ndr) avvenne alla Corsa dei Campioni 1975 a Brands Hatch. Pioveva, quel giorno, e nel team Williams per cui correvo eravamo nei casini coi motori, tutti vecchi e sfiatati. Walter a un certo punto prese la parola e disse: "Va be' ma quanto costa un Cosworth nuovo?". "20.500 sterline", butto là. "No problem, pago io" - tagliò corto lui».

Così, per il 1976 nasce la Williams-Wolf. Ma Walter Wolf non è un pollo. Come prima mossa rileva la Hesketh, compreso il talentuoso disegnatore Harvey Postlethwaite, con tanto di telai 308C e motori Cosworth per una cifra stimata sulle 450.000 sterline, più annessi diritti Foca, il che comporta un risparmio annuale di 150.000 sterline di trasferte. Poi muove il tutto nel quartier generale della Wil-

# Williams cucine da

PER QUANTO IL 2019 SIA UN ANNO DIFFICILE PER IL TEAM DI FRANK, MAI SARÀ EGUAGLIATO IL 1976. IL MOMENTO PIÙ BUIO, MALGRADO PILOTI DA SOGNO



Arturo Merzario

IL 2019 NON È INIZIATO CON SEGNALI ENTUSIASMANTI PER LA WILLIAMS. EPPURE IL TEAM DI PATRON FRANK È RIUSCITO A SUPERARE, FIN DALLA SUA PREISTORIA, MOMENTI ASSAI NEGATIVI. PER ESEMPIO QUELLO DELLA STAGIONE 1976 INSIEME A WOLF, QUANDO TOP DRIVER QUALI ICKX, MERZARIO, ANDRETTI E AMON NON RIUSCIRONO A CAVARE UN RAGNO DAL BUCO CON LA FALLIMENTARE 05

# ms-Wolf

## incubo



### TANTI CAMPIONI. TUTTE DELUSIONI

Il 1976 per la Williams-Wolf fu una catastrofe non emulabile, nel rapporto tra qualità dei piloti e dei risultati. Sopra, Frank Williams con Ickx e Leclere. Sotto, il van del team e, in basso Andretti schierato alla Corsa dei campioni. Nella foto grande, Merzario in azione al Nurburgring nel weekend del salvataggio di Lauda



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Mario Andretti



liams, a Bennett Road, presso Reading, nel Berkshire.  
A Frank lascia un 40% di partecipazione e ottiene un aiuto dalla Marlboro. Fin qui la teoria manageriale.

**Williams nell'abisso**

La pratica tecnico-agonistica si rivela un disastro. Le ex-Hesketh ribattezzate Williams-Wolf 05 torcono di telaio, vengono rinforzate ma pesano come piombi e non vanno neanche a spingerle. A guidarle sono appunto piloti che avevano visto e poi vedranno giorni migliori. Ma zero risultati. A metà stagione viene richiamato Merzario: «La macchina non andava, faticava a qualificarsi. Con me girò un po' meglio ma più di quello proprio non si poteva fare. Il Walter era simpatico. Uno brillante, sgamato, aveva vissuto frequentando l'università del marciapiede, capendo tutto della vita. Con Frank Williams a volte litigava, proprio non gli piaceva come stavano andando le cose».

**Frank cacciato a fine 1976!**

La Williams-Wolf 05 proprio non va, bocciata anche da Andretti, Ickx e Amon. Prosegue il racconto Merzario: «Il Frank lo conobbi alla Temporada di F.2 del '71, quando lasciai la Tecno per la sua March. Non aveva una lira, faceva miracoli. In F.1 gli altri team manager si vergognavano persino di salutarlo. Ma era bravo, caparbio, geniale. Riusciva a spaccare in sei il centesimo. Lo reincontrai nel '74, manager della Iso, pieno di sogni e senza soldi. Era diventato mezzo italiano e c'era chi lo chiamava "Franco Guglielmi". Andavamo forte, insieme, specie in prova, ma il materiale non era fresco. A un certo punto per parargli il culo gli pagavo anche i conti d'albergo, sennò non s'andava avanti. Il risultato è che nell'anno e mezzo che ho corso per lui non ho visto una lira e alla fine mi sono stufato e l'ho piantato. L'anno dopo - proprio quel famoso 1976 -, Frank ha ceduto parte del team a Walter Wolf, che a stagione iniziata mi ha voluto per cercare di qualificare quella monoposto recalcitrante. Patrick Head a quel tempo era il ragazzo di bottega di Harvey Postlethwaite. Fu Wolf a saldarmi i rimborsi mancati che avevo con Frank, che a fine '76 fu estromesso dalla squadra, e tutto andò a posto. Gli stipendi arretrati, però, non li ho mai più rivisti». Ed è così che nel settembre 1976 Frank viene addirittura estromesso dal team e come "diesse" arriva l'esperto Peter Warr. Tutto cambia.

**La rinascita della Williams Grand Prix Engineering**

«Io - spiega Merzario -, dal Walter ero considerato un uomo di Williams e da Williams uno che aveva consigliato Walter di cacciarlo. Non era vera nessuna delle due, ma alla fin fine mi ritrovai a dover ricominciare da zero, lontano dai piani di entrambi. Intanto venni a sapere in gran segreto che la nuova Wolf progettata da Postlethwaite (Arturo così chiama Postlethwaite) avrebbe avuto al volante per il 1977 il forte Scheckter, ripartendo del tutto da zero. Il resto è storia». Il 28 marzo 1977 Frank Williams può considerarsi un uomo finito. Oppure uno che deve cominciare

**DREAM TEAM A SECCO**

Su Williams-Wolf 05 Jacky Ickx sperimenta l'umiliazione della non qualificazione in F.1. Sotto, Kuwashima, appiedato dopo le prime prove al Fuji e, in basso, Merzario premiato per aver salvato Lauda in Germania, qui con Ertl, Lunger e un marshal



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



Masami Kuwashima



Arturo Merzario



Renzo Zorzi



Mario Andretti

tutto daccapo. È la solita vecchia storia del bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto, ma Frank affonda la cannuccia nella metà colma. E giunge a Didcot in compagnia di sei persone, una delle quali si chiama appunto Patrick Head (ora richiamato alle armi!). Tecnico che vanta esperienze in Lola e alla corte di Ron Tauranac, ma che in vita sua non ha mai disegnato una F.1 tutta intera. «Al nostro arrivo nella nuova officina - ricorda Frank - i muri erano sporchi e da rifare. Abbiamo pulito tutto, siamo veramente ripartiti da zero». È l'atto di nascita della nuova e risorta Williams



**Jacky Ickx**



**Warwick Brown**

**UN FINALE 1976 CON PILOTI A CACHET**

Sopra, Brown, in basso Binder sostituito in extremis di Kuwashima in Giappone, in basso lo stesso Brown in azione al Glen e, a destra, Andretti nella Corsa dei Campioni 1976, ovviamente senza fortuna

in una notte brava da night club, tra un drink e uno spogliarello, Charlie Crichton Stuart, ex pilota di F3, nobiluomo scozzese e factotum della squadra, incontra per caso un alto esponente - ehm, in incognito -, della famiglia reale saudita. Bevi un bicchierino a bancone, guarda una sculettata sul palco e il discorso va sulla Formula Uno. Su una squadra tutta da rifondare con idee nuove. Una stretta di mano, uno scambio di biglietti da visita e il viaggio nel sogno comincia.

La Fly Saudia entra nella partita. È la svolta. Ci prenderà sempre più gusto e il piano d'investimenti diventerà quinquennale, col coinvolgimento di un pool di sponsor che spaziano dalla Tag del giovane Mansour Ojeh, alla sterminata - nel senso di vasta -, famiglia Bin Laden. I conti, al tempo segretissimi, li svela alla lira Frank Williams medesimo: «Parliamo di 400 milioni di lire il primo anno, il '77, un miliardo e 320 milioni nel '78, 3 miliardi nel '79, 5 miliardi di lire nel 1980, in un piano che in quattro anni fila dritto dal nulla al titolo iridato. Senza mai pensare al mio conto in banca, ma solo a investire nella squadra. Da lì in poi saremmo diventati una squadra vincente»

Sì, la Williams in bella copia. Quasi a voler dimostrare che ciclicamente la squadra di patron Frank - in F.1 dal 1969 quale gestore di una Brabham per Piers Courage e poi coinvolto con la De Tomaso e uomo dietro i progetti Polito y e Iso - proprio come la salamandra - "nel foco si renovella".

E, così comunque vada questo 2019, iniziato in modo tribolato, mai riuscirà ad eguagliare sofferenze, umiliazioni e cadute di quel disgraziatissimo 1976 quando patron Frank finì addirittura non solo a zero punti ma anche cacciato dal suo stesso team.

Se si è poi salvato quella volta, allora vuol proprio dire mai dire mai: forse il marchio ha geneticamente, oltre alla tigna dell'araba fenice, anche qualche chance di salvarsi, ancora una volta. ●



**Renzo Zorzi**



**Hans Binder**



**Michel Leclère**



**Warwick Brown**



**Mario Andretti**

Grand Prix Engineering. Drappello di pazzi squatrinati e sognatori, al cui confronto l'Armata Brancaleone sembra un corpo d'élite. Due mesi dopo, l'8 maggio 1977, il folle gruppuscolo schiera una March privata al Gp di Spagna, col belga Patrick Neve alla guida. Una cifra equivalente a duecento milioni di lire la porta lui, altri duecento li sgancia la Saudia Airlines, una compagnia di volo araba.

**C'era una svolta a Didcot**

Perché le occasioni che cambiano la vita a volte si presentano nottetempo e sottotraccia. Poco prima,



**Chris Amon**



# Neuville

## all'ultimo respiro

AL TERMINE DI UNA SFIDA TIRATISSIMA IL BELGA CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE E CON LA HYUNDAI VA IN TESTA AL CAMPIONATO. OGIER È 2° CON EVANS CHE SI MANGIA LE MANI

di Marco Giordo



**CALVI** - "Soffiu novu" dicono in Corsica. Tira aria nuova nel mondiale rally, grazie a Elfyn Evans e Thierry Neuville che con una sfida magistrale si sono affrontati sino all'ultimo km di gara sulle 10.000 curve dell'Ile de Beauté. Una sfida tirata sino alla fine che ha laureato vincitore di questo bellissimo 62° Tour de Corse il 30enne talentuoso pilota belga dopo un finale al cardiopalma. Evans infatti aveva rifilato ben 16" a Neuville volando sui 31 km del penultimo crono di Balagne (Eaux de Zilia), riprendendosi così la testa della corsa persa la sera prima. Poi però sulla power stage di Notre Dame de la Serra Evans ha forato l'anteriore destra perdendo un minuto e mezzo, dicendo addio sia alla vittoria che alla piazza d'onore appannaggio così di Ogier. Una vittoria incredibile quella del pilota di Sankt Vith, in una gara che grazie alle continue emozioni e ad un percorso rinnovato al 75% è stata stavolta ancora più bella del solito. In questo "Giru di Corsica", la prova sull'asfalto per eccellenza, speciali come quelle di Bavella,

fotografie BETTIOL

## RIBALTONE AI VERTICI DEL MONDIALE

**Prima vittoria stagionale per Thierry Neuville e la Hyundai che fanno saltare in banco in Corsica e passano al comando sia nel Mondiale Piloti che Costruttori**

**VINCERE IL TOUR DE CORSE NON MAI UN'IMPRESA FACILE E COME SI È VISTO ANCHE STAVOLTA NON BISOGNA MOLLARE MAI**

**THIERRY NEUVILLE**

”

Cap Corse e Notre Dame de la Serra che hanno fatto la storia di questa gara, hanno restituito alla mitica corsa ancor di più quel fascino unico che solo le strade catramate di quest'isola sanno offrire. E che hanno incoronato per la seconda volta Thierry Neuville, autore di una grandissima gara. «Sono contentissimo - ha commentato all'arrivo il pilota della Hyundai - perché questa vittoria ci voleva proprio e l'ho fortemente voluta attaccando al massimo per tutta la gara». È questo il decimo successo iridato per il driver belga, il primo della gestione targata AA, Andrea Adamo, e l'undicesimo per la Hyundai. «Vincere il Tour de Corse non è mai un'impresa facile - ha continuato Thierry che sarà presto padre - e come si è visto anche stavolta non bisogna mollare mai. Mi dispiace davvero per Elfyn, aveva fatto davvero una grande corsa. Ora abbiamo raccolto punti pesanti passando in testa sia al campionato piloti che a quello marche».

### Che bagarre

Chi è venuto in Corsica quest'anno non si è certo annoiato. All'inizio con una grande performance in una giornata soleggiata, caratterizzata però da temperature al di sotto delle medie stagionali, Elfyn Evans è stato un po' a sorpresa il grande pro-



## AL TRAGUARDO

- 1 Neuville-Gilsoul**  
Hyundai i20 Wrc  
in 3.22'52"0
- 2 Ogier-Ingrassia**  
Citroen C3 Wrc  
a 40"3
- 3 Evans-Martin**  
Ford Fiesta Wrc  
a 1'06"6



tagonista della prima tappa che ha chiuso in testa con un vantaggio di 4"5 su Tanak e 9"8 su Neuville, dopo aver fatto segnare ben tre scratch (due a Bavella ed uno nel crono di Valinco) nelle sei prove in programma. Gli altri scratch sono andati a Tanak, Meeke e Neuville, con Ogier solo sesto a 36"3 rallentato da problemi di sottosterzo, mentre Loeb ha subito perso due minuti nel primo crono di Bavella per avere danneggiato una sospensione e Latvala ha forato nella speciale finale di Orone.

Nella seconda giornata il pilota gallese della MSport non ha resistito al ritorno di Tanak ed ha perso la leadership della gara dopo tre speciali a favore dell'estone che aveva fatto segnare due scratch consecutivi a Cap Corse e a Désért des Agriates, con Sordo più veloce di tutti sulla lunga di Castagniccia. Nel pomeriggio invece Meeke è stato il più rapido a Cap Corse seguito da Thierry Neuville che dopo una gara attenta a ridosso dei primi, sulla sua i20 Wrc ha messo tutti in riga prima a Désért des Agriates e poi a Castagniccia.

Grazie a queste due super performances da grande asfaltista, il belga della Hyundai è così passato in testa, approfittando anche di una foratura che ha fatto perdere due minuti a Tanak a Désért des Agriates. A fine tappa Neuville aveva così un vantaggio di 4"5 sulla Fiesta di un esterrefatto Evans, che ha perso inspiegabilmente 16" nell'ultima speciale della giornata, con Ogier autore di un tempone a Castagniccia e terzo a 44"8 davanti a Sordo, subito alle sue spalle a 5"1. Nella tappa finale di domenica l'assalto finale di Evans, poi nella power stage la vittoria di Meeke e la foratura del gallese che ha regalato a Neuville una vittoria ormai inaspettata.

### Fiesta superiore sull'asfalto

Dopo questo primo successo stagionale Neuville è balzato in testa al mondiale piloti per soli due punti davanti a Ogier, mentre la Hyundai è tornata in testa al mondiale marche davanti alla Citroen e alla Toyota che è la grande sconfitta di questa gara. Le impegnative e selettive strade del 62° Tour de Corse hanno messo a dura prova i piloti e la meccanica evidenziando come oggi la Ford Fiesta Wrc sia ancora la miglior vettura sull'asfalto. Le prestazioni di Evans sono state davvero eccellenti, la vettura è apparsa molto equilibrata così come lo era stata 12 mesi fa nelle mani di Sébastien Ogier.

Senza quella foratura finale Evans avrebbe infatti sicuramente vinto. Rispetto allo scorso anno la Hyundai i20 è apparsa decisamente più in palla così come la Toyota Yaris, mentre ha fatto un passo indietro la Citroen C3 afflitta da un male oscuro che l'ha resa meno brillante per tutta la corsa. Tanak vista la delusione patita con la foratura a Désért des Agriates, punta ora a riscattarsi in Argentina, per recuperare punti in classifica. E la Toyota ha già predisposto una serie di test da disputarsi questa settimana sugli sterrati della Sardegna, i più simili in Europa a quelli della prova sudamericana in programma a fine aprile nella provincia di Cordoba. Dove continuerà questa eccitante ed equilibrata lotta nella rincorsa al titolo piloti e marche 2019. Stay tuned. ●



fotografie BETTIOL

## Evans peccato per quella foratura

IL GALLESE GRANDE PROTAGONISTA VEDE INFRANGERSI I SOGNI DI UNA VITTORIA CHE SEMBRAVA PROPRIO LÌ A UN PASSO

**Stavolta Malcolm Wilson** non c'era e così a sorridere per la prestazione di Evans e Martin c'era il nuovo team principal MSport, Richard Millener. Che di sicuro alla vigilia non si aspettava di certo una prestazione così al top da parte del gallese, che ha così bissato un risultato di prestigio come il 2° posto ottenuto al Tour nel 2015 dietro Latvala, ottenendo così anche il miglior risultato della Ford MSport

nel dopo Ogier insieme al 3° posto messicano. «Elfyn ha fatto una gara davvero incredibile - ha detto all'arrivo Millener - e sono davvero contento perché abbiamo dimostrato di esserci stavolta anche noi tra quelli che possono aspirare alla vittoria. L'anno scorso qui in Corsica Elfyn ha sofferto più del previsto il cambio di navigatore (aveva corso con Phil Mills per un infortunio a Barritt ndr), mentre stavolta ha fat-

to appieno il suo dovere in una gara difficile e complicata come il Tour de Corse. Siamo tutti dispiaciuti per la sua foratura nel finale, un vero peccato». Ovviamente sconsolato era il pilota di Dolgellau, che dopo la vittoria ottenuta in Galles nel 2017 non era più stato in testa ad una gara. «Sapevamo bene che qui in Corsica potevamo farcela, ci abbiamo provato ma non ci siamo riusciti - ha commentato Evans alla fine -. Pecca-



## OGIER ED EVANS SUL PODIO

Seconda piazza per Ogier al termine di una corsa senza particolari squilibri: Seb è ora 2° nel Mondiale a 2 punti dalla vetta. Sotto Evans che ha chiuso 3° dopo aver inseguito la vittoria



# Hyundai torna al top



**IL TEAM PRINCIPAL ADAMO AVVERTE: «NEL FUTURO PROSSIMO DOBBIAMO MIGLIORARE LE NOSTRE PERFORMANCE»**

**E**ra dalla cavalcata vincente in Sardegna nella power stage dell'Argentiera, che risale ormai al giugno scorso, che Thierry Neuville non riusciva più a risalire sul gradino più alto del podio. A Calvi dopo un Tour de Corse combattutissimo, che ha regalato la prima vittoria stagionale alla Hyundai, ovviamente c'era eccitazione nella squadra di Alzenau. «Devo vincere assolutamente – aveva detto la sera prima alla media zone di Bastia Thierry Neuville ad Andrea Adamo – perché sennò domani mi ammazzi». Ovviamente il giorno dopo all'arrivo a Calvi gli abbracci si sono sprecati, ma la mattina dopo la prova di Balagne con la i20 che inespugnabilmente non andava più così bene come il giorno prima c'era molta tensione. «La vettura saltel-

lava e non aveva più lo stesso grip – ha commentato Neuville – io comunque ho fatto quel che ho potuto andando sempre al massimo». Alla fine Andrea Adamo ha fatto un'analisi molto onesta della gara. «Siamo arrivati primi ma non possiamo certo dire di avere vinto questo rally – ha dichiarato l'ingegnere torinese – perché abbiamo ereditato la prima posizione da un nostro avversario che è stato sfortunato. Il nostro giusto posto era il secondo, vista la grande gara di Neuville e Gilsoul, perché in questa occasione non siamo stati i più veloci. Certamente questa è comunque per noi una vittoria importante, che ci dà molto morale, ma non dobbiamo comunque dimenticare che dobbiamo migliorare nel futuro prossimo le nostre performance». ●

SAPEVAMO BENE  
CHE QUI IN CORSICA  
POTEVAMO  
FARCELA: CI  
ABBIAMO PROVATO  
SENZA RIUSCIRCI

ELFYN EVANS

”

to quei 16" persi non si sa come e perché sabato pomeriggio sulla lunga di Castagniccia. Ci erano costati la perdita di un bel vantaggio su Neuville, poi domenica abbiamo rimediato grazie anche alla Fiesta, che aveva un set up simile a quello del 2018 che si è rivelato perfetto su queste speciali». ●



# Finalmente Andolfi

**IN WRC2 STREPITOSA VITTORIA DEL SAVONESE DI ACI TEAM ITALIA: «DEDICO IL SUCCESSO A CHI HA CREDUTO IN ME!»**

**CALVI** - Missione compiuta, Andolfi ha vinto in Corsica in Wrc2! Il grande giorno di Fabio sulla Fabia, il giorno della vittoria, è arrivato domenica all'ora di pranzo al Tour de Corse! La sua è stata una prestazione davvero da urlo, che lo ha messo in grande evidenza davanti a tutti gli addetti ai lavori del Mondiale. Si sapeva che il ragazzo ligure aveva nelle corde queste potenzialità, le aveva già messe in evidenza nella passata stagione, e finalmente è riuscito appieno a dimostrarle.

Il 25enne driver di ACI Team Italia era l'osservato speciale nel quarto appuntamento del Wrc 2, in cui Fabio era al suo esordio stagionale sulla Skoda Fabia R5 della Motorsport Italia gommata Pirelli. Dopo le splendide prestazioni l'anno scorso sugli asfalti di Corsica e Germania, tutti si aspettavano infatti una gara di alto livello dal pilota di Savona. Che non ha smentito le attese e con una prestazione davvero eccellente ha vinto il Wrc 2, senza se e senza ma, ottimamente coadiuvato dal suo esperto e bravo navigatore Simone Scattolin, e da una squadra già temprata ai successi nel Wrc 2 come la Motorsport Italia.

Andolfi, che ha chiuso la sua gara a ridosso della top ten 11° assoluto, ha ottenuto un successo davvero importantissimo per il rallismo tricolore, che mancava dal giugno del 2014, quando Lorenzo Bertelli e Mitia Dotta trionfarono nella serie cadetta in Sardegna ad Alghero sulla Ford Fiesta Rrc. Andando un po' più indietro era dai tempi di Piero Liatti alla fine degli anni '90, e poi di Andrea Dallavilla nel Mondiale Junior all'inizio degli anni 2000, che un italiano non finiva così in alto nella serie iridata. «È la mia prima vittoria nel mondiale Wrc 2 e sono davvero contento» ha commentato a fine gara il pilota di ACI Team Italia - perché questa è stata davvero sofferta sino alla fine. Abbiamo avuto un problema sulla prima speciale che ci ha rallentato e Gryazin ci aveva passato pdi soli 7 decimi, poi però abbiamo risolto i nostri problemi e vincendo la power stage abbiamo vinto la gara. È questa anche la vittoria di tutti quelli che hanno creduto

## WRC2

**Classifica Wrc 2 Pro:** 1. Pieniazek-Mazur (Ford Fiesta R5) in 3.52'19"7.

**Classifica Wrc 2:** 1. Andolfi-Scattolin in 3.34'28"6; 2. Gryazin-Fedorov a 3"9; 3. Kajetanowicz-Szczepaniak (VW Polo R5) a 2'53"3; 4. Katsuta-Barritt (Ford Fiesta R5) a 3'51"9; 5. Yates-Morgan a 3'58"5 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

**Campionato Wrc 2 Pro:** 1. Pieniazek 62 punti; 2. Greensmith 40; 3. Rovanpera 36; 4. Ostberg 25.

**Campionato Wrc 2:** 1. Veiby 40 punti; 2. Andolfi, Bonato e Guerra 25 punti; 5. Gryazin, Bulacia, Lindholm e Fourmaux 18; 9. Kajetanowicz, Kristoffersson e A. Heller 15.

## ITALIANI

Con la Skoda di Motorsport Italia Andolfi ha colto la vittoria in Wrc2. Nell'altra pagina in alto Brazzoli e sotto Nucita



foto: BETTIOL



to in me, nessuno escluso, dal Presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani all'ultimo dei meccanici. C'è voluto del tempo ma alla fine ci siamo riusciti, ed ora dobbiamo continuare a crederci nelle prossime gare, perché dobbiamo ottenere il massimo da questo campionato. Determinante in questa vittoria è stato il contributo delle nuove gomme Pirelli RA5, che si sono rivelate davvero fondamentali nel nostro risultato con le loro prestazioni. In tutta la gara ma soprattutto nel primo passaggio sulla speciale lunga di Castagniccia, hanno

infatti avuto un rendimento davvero eccellente, che ci ha permesso di staccare l'11° tempo assoluto e passare in testa. È lì che abbiamo ipotizzato la nostra vittoria». Un Andolfi con le idee chiare che ha dimostrato di essere davvero maturo gestendo perfettamente la sua corsa, tenendo un passo interessante per tutta la gara evitando di incorrere in errori sulla Skoda Fabia R5, una vettura sulla quale si trova davvero a nozze. Ed è stato bravo a dare la stoccata giusta al momento giusto, mettendo tutti in riga sabato matti-



# Brazzoli a segno Nucita che botto!

**CON LA 124 ABARTH PER IL CUNESE È MISSIONE COMPIUTA IN R-GT, MENTRE IL SICILIANO VOLA FUORI SU UN DOSSO CON LA HYUNDAI**

**D**ella pattuglia tricolore il più contento all'arrivo era Enrico Brazzoli che, navigato da Manuel Fenoli, sulla Fiat 124 Abarth di Bernini ha chiuso 32' assoluto bissando il successo ottenuto a Montecarlo e viaggia ora a punteggio pieno a quota 50 punti in testa al campionato R-GT. «È stata come sempre una gara impegnativa – ha commentato il campione del mondo Wrc 3 – in cui comunque mi sono davvero divertito perché qui le prove sono bellissime». Aveva iniziato bene anche Andrea Nucita, che poi però è decollato su un dosso a schiena d'asino finendo fuori strada sul crono di Castagniccia, dove negli split era subito dietro Andolfi sulla Hyundai i20 della Friul-Motor. Un vero peccato per il talentuoso pilota siciliano che si stava mettendo in bella mostra. Gara in salita anche per Simone Tempestini, che era all'esordio assoluto sulla Hyundai. «È stato un rally molto duro in cui potevamo fare meglio – ha dichiarato –. È stata comunque un'esperienza interessante che ci ha permesso di conoscere la nostra nuova vettura». Infine Pedro, che su una Ford Fiesta R5 della MSport ha concluso la sua gara 8' di Wrc 2 e 21' assoluto, mentre Alberto Sassi sulla Fiat Abarth 124 ha concluso 63'. ●



na in una gara sempre tiratissima in cui ha saputo interpretare alla perfezione le 10.000 curve dell'Ile de Beauté. «Stavolta, a parte la domenica mattina, mi sono divertito – ha confessato all'arrivo –. Abbiamo sempre tirato sin dall'inizio, una scelta che ci ha premiato».

## La gara delle Wrc2

All'inizio il Tour de Corse è stato dominato dalle Volkswagen Polo R5, con Camilli in testa sin dall'inizio che ha chiuso la prima giornata con un vantaggio di 20" su Bona-

to (Citroen C3 R5), 42"7 sul russo Gryazin (Skoda Fabia R5), 46"2 su Ciamin e 48"2 su Kajetanowicz (entrambi sulla Polo) e 53"2 su Andolfi. Poi man mano nella seconda tappa le Polo sono sparite di scena per i conclamati problemi al servosterzo (Veiby e Kajetanowicz), per un'uscita di strada (Ciamin) e per una foratura prima ed uno sfortunato poi incendio della vettura (Camilli). Problemi anche per Bonato sulla C3 R5 ufficiale e per il pilota di casa Pierre Louis Loubet sulla Skoda. E così alla fine Andolfi grazie anche ad un tem-

pone stratosferico staccato a Castagniccia è diventato il leader a metà giornata, chiudendo in testa la seconda tappa nonostante 10" di penalità prima inflitti e poi tolti dal direttore di gara per una partenza anticipata nella speciale di Désert des Agriates di un solo centesimo di secondo! Poi nella tappa finale il recupero del russo Gryazin che passava Andolfi di 7 decimi prima della power stage, dove Andolfi si riscattava vincendo la gara. Da segnalare infine il ritiro del norvegese Veiby nell'ultima tappa. ●



## Così al traguardo

Gara 4 del Mondiale Piloti e Costruttori P.Vecchio-Bastia-Calvi, 28-31 marzo 2019

|     | EQUIPAGGIO       | VETTURA          | NAZ.    | TEMPO        |
|-----|------------------|------------------|---------|--------------|
| 1°  | Neuville-Gilsoul | Hyundai i20 Wrc  | B-B     | in 3.22'59"0 |
| 2°  | Ogier-Ingrassia  | Citroen C3 Wrc   | F-F     | a 40"3       |
| 3°  | Evans-Martin     | Ford Fiesta Wrc  | GB-GB   | a 1'06"6     |
| 4°  | Sordo-Del Barrio | Hyundai i20 Wrc  | E-E     | a 1'18"4     |
| 5°  | Suninen-Salminen | Ford Fiesta Wrc  | FIN-FIN | a 1'24"6     |
| 6°  | Tanak-Jarveoja   | Toyota Yaris Wrc | EST-EST | a 1'40"05    |
| 7°  | Lappi-Ferm       | Citroen C3 Wrc   | FIN-FIN | a 2'09"1     |
| 8°  | Loeb-Elena       | Hyundai i20 Wrc  | F-MC    | a 3'39"2     |
| 9°  | Meeke-Marshall   | Citroen C3 Wrc   | GB-GB   | a 5'06"3     |
| 10° | Latvala-Anttila  | Toyota Yaris Wrc | FIN-FIN | a 6'44"6     |

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 80-81

**PROVE SPECIALI VINTE:** Evans 4 su 14, Neuville, Tanak e Meeke 3, Sordo 1. **RALLY LEADER:** Evans ps 1, Tanak da ps 2 a ps 3, Evans da ps 4 a ps 8, Tanak da ps 9 a ps 10, Evans ps 11, Neuville ps 12, Evans ps 13, Neuville ps 14. **POWER STAGE:** 1. Meeke in 9'54"0; 2. Tanak a 4"5; 3. Suninen a 9"9; 4. Neuville a 11"8; 5. Ogier a 12"5. **I PRINCIPALI RITIRI:** Rovanpera ps 9 (uscita di strada), Nucita ps 9 (uscita di strada), Camilli ps 12 (incendio).

## Mondiale Piloti

|             | MONTECARLO 24-27/1 | SVEZIA 14-17/2 | MESSICO 7-10/3 | TOUR DE CORSE 28-31/3 | ARGENTINA 25-28/4 | CILE 9-12/5 | PORTOGALLO 30/5-2/6 | SARDEGNA 13-16/6 | FINLANDIA 1-4/8 | GERMANIA 22-25/8 | TURCHIA 12-15/9 | GALLIES 3-6/10 | SPAGNA 24-27/10 | AUSTRALIA 14-17/11 | TOTALE PUNTI |
|-------------|--------------------|----------------|----------------|-----------------------|-------------------|-------------|---------------------|------------------|-----------------|------------------|-----------------|----------------|-----------------|--------------------|--------------|
| 1° Neuville | 18+3               | 15+4           | 12+3           | 25+2                  | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 82           |
| 2° Ogier    | 25+4               | 0+2            | 25+5           | 18+1                  | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 80           |
| 3° Tanak    | 15+2               | 25+5           | 18             | 8+4                   | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 77           |
| 4° Evans    | -                  | 10+3           | 15             | 15                    | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 43           |
| 5° Meeke    | 8+5                | 8              | 10+4           | 2+5                   | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 42           |
| 6° Lappi    | -                  | 18+1           | 0+1            | 6                     | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 26           |
| 7° Loeb     | 12                 | 6              | -              | 4                     | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 22           |
| 8° Sordo    | -                  | -              | 2+2            | 12                    | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 16           |
| 9° Latvala  | 10                 | -              | 4              | 1                     | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 15           |
| 10° Suninen | 1                  | -              | -              | 10+3                  | -                 | -           | -                   | -                | -               | -                | -               | -              | -               | -                  | 14           |

## Mondiale Costruttori

|            |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |     |
|------------|----|----|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|
| 1° Hyundai | 30 | 27 | 20 | 37 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 114 |
| 2° Citroen | 25 | 22 | 31 | 24 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 102 |
| 3° Toyota  | 25 | 33 | 28 | 12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 98  |
| 4° M-Sport | 14 | 16 | 15 | 25 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 70  |

Sopra, Tanner vincitore della sfida riservata agli Junior dove Oldrati, a sinistra, è giunto 8°

# Tanner tra gli Junior

IL TEDESCO BATTE GLI SVEDESI KRISTENSSON E RADSTROEM. PER OLDRATI GARA IN SALITA

**CALVI** - Dopo una lotta a tre durata tutta la gara tra gli svedesi Kristensson e Radstroem ed il tedesco Tannert, alla fine è stato il promettente giovane teutonico al volante di una Ford Fiesta R2 ad aggiudicarsi in Corsica la seconda prova del Mondiale Junior. Un risultato davvero a sorpresa visto che alla vigilia si pensava che un pilota latino, in particolare il giovane talento catalano Jan Solans finito quarto, fosse il favorito per la vittoria tra gli Junior sugli asfalti della Corsica. Gara un po' in salita per il nostro Enrico Oldrati, che non è mai riuscito a prendere il ritmo giusto sulla sua Fiesta per continui problemi ai freni. «È stato un rally molto duro sino alla fine - ha dichiarato all'arrivo il pilota bergamasco - Sono veramente contento di averlo terminato, migliorando notevolmente le mie prestazioni rispetto allo scorso anno. Ora prepariamoci a dovere per la prossima gara che è la Sardegna, la gara di casa, dove ci tenia a ben figurare». ●

### JUNIOR

Classifica finale Junior: 1. Tannert-Heigl in 3.52'10"0; 2. Kristensson-Appelskog a 1'9; 3. Radstroem-Johansson a 25"8; 4. Solans-Barreiro a 4'48"8; 5. Williams-Hall a 6'36"7; 6. Poom-Jarveoja a 7'35"3; 7. Badia-Lazar a 8'00"3; 8. Oldrati-De Guio a 8'30"5 (tutti su Ford Fiesta R2).  
Campionato Junior: 1. Kristenson 47 punti, 2. Solans 34, 3. Radstroem 32, 9. Oldrati 10.

# Loeb-Ogier sono i grandi delusi

IL PILOTA DELLA HYUNDAI SI È COMPLICATO SUBITO LA VITA SBATTENDO NELLA PRIMA SPECIALE; IL PORTACOLORI DELLA CITROEN È 2° MA SENZA VINCERE NEANCHE UNA PS

**U**no dei leit-motiv di questo Tour de Corse era la sfida tra Loeb e Ogier, tant'è che l'Equipe ha addirittura dedicato uno speciale pre-gara ai due campionissimi transalpini intitolato "15 ans de règne". Nell'inserto con tanti servizi ed interviste sui 15 titoli vinti da Loeb ed Elena ed Ogier ed Ingrassia, si parla poi delle 191 vittorie francesi contro le 179 finlandesi e dei 16 titoli conquistati dai driver d'Oltralpe contro i 13 dei finnici.

Altra curiosità all'interno dell'inserto c'è un'intervista di Jérôme Bourret a Guy Fréquelin, il grande capo dell'"Armée Rouge", che ha ricordato che all'epoca era stato proprio Loeb a segnalargli Ogier. In questa 62ª edizione del Tour de Corse le cose non sono andate però come previsto ai due galletti francesi. Alla fine Séb l'Imperatore, cioè Loeb, è rientrato a casa dal-

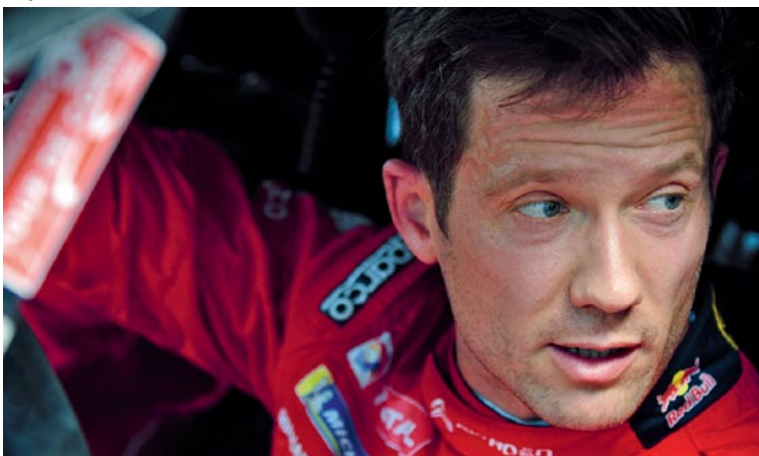
la Corsica deluso dopo una toccata nella prima speciale di Bavella che gli è costata una sospensione danneggiata e due minuti di ritardo e l'addio ad ogni speranza di vittoria. L'altro Séb, Ogier, è andato invece veramente forte solo nella prova lunga del sabato di Castagniccia e la domenica mattina a Balagne. «Non siamo riusciti a capire il motivo per il quale la C3 non andava come nei test - ha confessato Ogier -. Poi la vettura ha cominciato ad andare meglio e sono venuti fuori dei buoni tempi ma non abbiamo vinto neppure una speciale. Il nostro obiettivo è il campionato del mondo piloti, qui abbiamo portato a casa un inaspettato secondo posto finale, un ottimo risultato, è stata una "bonne opération". Adesso prepariamoci per le due prove in Sud America sullo sterrato, Argentina e Cile ci aspettano». ●



foto: BETTIOL

**LOEB È SOLO 8°**

Sebastien Loeb, sopra, ha chiuso il Tour de Corse all'ottavo posto. A lato, Sebastien Ogier giunto secondo



## ESCLUSIONE

L'equipaggio corso numero 50 composto da Fabrice Giorgi e Jean Paul Marchini è stato escluso dalla gara dopo le verifiche tecniche. Le modifiche apportate alla Skoda Fabia R5 del 38enne Giorgi, che è paraplegico avendo perso le gambe in un incidente in moto, pur essendo valide per la federazione francese (la FFSA) non lo erano per la FIA. È scattata così una protesta dei piloti corsi per solidarietà verso l'equipaggio di Ajaccio, che ha ritardato giovedì sera la partenza cerimoniale e sul percorso da striscioni con la scritta "Sustegnu Giorgi".

## GOMME

In Corsica i piloti avevano a disposizione 28 gomme più quelle utilizzate solo per lo shakedown per le Wrc Plus e 26 per le Wrc 2. In pratica sette treni per i piloti ufficiali e sei e mezzo per quelli impegnati nei due campionati satelliti.

## 26 AL VIA IN ARGENTINA

Sono stavolta solo 26 i piloti che prenderanno il via a fine aprile al 40° Rally di Argentina, con 10 Wrc Plus in gara con Sordo sulla terza Hyundai i20 (Loeb correrà in Cile), mentre sono invece 10 i piloti iscritti con le R5 di cui 3 al Wrc 2 Pro (Ostberg, Greensmith e Bulacia) e 6 al Wrc 2 tra i quali spiccano le presenze del giapponese Katsuta, e di Kajetanowicz, Guerra, Nobre ed i fratelli Heller.

## BASTIA

La Camera di Commercio di Bastia ha firmato nell'ottobre 2016 un accordo di cinque anni con la FFSA per ospitare il Tour de Corse, investendo ben 500.000 euro a Poretta in una zona attigua all'aeroporto per poter ricavare il service park. In considerazione della rotazione degli ultimi anni, gli organizzatori locali puntano ad un percorso ancora diverso con base della gara sempre a Bastia se si farà un'edizione mondiale nel 2020. Non sarà facile essere confermati, ma in tanti sperano ancora in Jean Todt per rivedere "U Giru" nel calendario iridato dell'anno prossimo.

Con la Citroen Ds3 curata dalla Vieffe Corse, Pedersoli ha centrato una nuova vittoria al Rally Mille Miglia



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Pedersoli-Tomasi (Citroen Ds3); 2. Miele-Mometti (Citroen Ds3); 3. Signor-Bernardi (Ford Fiesta).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Pedersoli dominatore

**IN TESTA DALL'INIZIO ALLA FINE, LUCA CONQUISTA IL TERZO SUCCESSO NELLA GARA DI CASA. FONTANA SUBITO KAPPAO**

**S**ALÒ - Luca Pedersoli è tornato a vincere - e alla grande - il Rally Millemiglia più "mignon" della sua storia. Per Luca e le sue Citroen WRC è il terzo successo negli ultimi sei anni, ed il quarto consecutivo di profeti in patria (gli scorsi due erano stati firmati da Stefano Albertini). In testa dall'inizio alla fine con la sua nera Ds3 curata dalla Vieffe Corse, Pedersoli ha fatto quello che gli riesce meglio nelle giornate giuste: scavare subito un discreto fossato fra sé e gli inseguitori, e poi difenderlo in scioltezza. Che fosse lui il favorito era scritto nei pronostici, ancor più dopo che Alessandro Perico ha deciso di rinunciare alla gara per non essere riuscito a prepararla al meglio. Ma c'erano comunque almeno altri tre avversari temibilissimi: Corrado Fontana, quest'anno a caccia del titolo Ciwrc che ancora manca nel suo ricco palmares, Simone Miele e Marco Signor.

Ma il primo, il più ostico al via del sabato dopo la decina di secondi regalati il venerdì sera nella 'spettacolo', ha chiuso anzi-

tempo la sua esibizione sull'ultima prova del primo giro andando a muro e strappando una ruota. Gli altri due hanno provveduto a completare nell'ordine il podio finale portandosi a casa punti e qualche rimpianto. Il lombardo - che ha confermato la supremazia delle Ds3 - sottoforma della decina di secondi persi sulla prima Pertiche in un testacoda con spegnimento della vettura, poi restia rimettersi in moto. Il veneto in un primo giro non ottimale per cui non gli è bastata la rimonta nella seconda tornata che lo ha portato al traguardo a soli 4" da Miele. Ma il fatto è che stavolta tanti chilometri per rimediare non c'erano, dopo che alla vigilia dal programma sono stati eliminati i due passaggi sulla Moerna - finiti sotto le forche caudine delle richieste della commissione di vigilanza che si è espressa solo il giovedì - per un nuovo totale di poco più di 90 km cronometrati: altro che mille miglia. Chi invece di chilometri ne ha avuti veramente pochi per diventare una macchina da guerra con la Skoda Fabia è stato An-

drea Carella. Il piacentino non solo aveva vinto la resistenza del pur ottimo Corrado Pinzano, ma si era anche puntualmente espresso su tempi vicini ai migliori con le Wrc (finendo quarto assoluto a soli 38"8 dal vincitore). Ma nelle verifiche post-gara (peso e turbo per le due Skoda dei dominatori) la sua Fabia è stata trovata sotto peso di 5 kg e di conseguenza squalificata, mentre tutto ok per quella della PA Racing, con conseguente passaggio di vittoria e quarto posto a Corrado Pinzano. Gli altri verdetti più interessanti sono arrivati dalle due ruote motrici. Nicola Montini si è confermato re della categoria ma orfano dell'atteso duello in S1600 con Roberto Vescovi, subito fuori strada. Roberto Carminati è stato l'inatteso dominatore della fittissima serie delle R2B (26 al via, quasi tutte Peugeot 208), che hanno perso subito il campione 2018 Lorenzo Grani per noie elettriche. Mentre Simone Goldoni ha piazzato la prima zampata fra i trofeisti Suzuki impegnati nel Ciwrc, regolando Roberto Pellè e Andrea Scalzotto.

**Gianni Cogni**



COSA C'È DIETRO UN'AUTOMOBILE?  
SCOPRILO CON IL NOSTRO SPECIALE DA COLLEZIONE.



UN VIAGGIO TRA LE LINEE PERFETTE CHE DANNO VITA ALLE AUTOMOBILI.

Le forme si evolvono e cambiano con il tempo. Una storia di passione e talento che parte da molto lontano: un passato fiero, in cui abbiamo creato tendenze e mode, un presente che sfocia nel futuro, chiamato rivoluzione elettrica, generatrice di nuove libertà nel design.



È IN EDICOLA\* DAL 9 APRILE CON

**auto**

Non perdere nemmeno un'uscita di Auto Collection. Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su [PrimaEdicola.it](http://PrimaEdicola.it) e ritiralo in edicola!

**1A**  
EDICOLA.IT

Puoi acquistarlo anche in versione digitale su: [auto.it/designevoluzione](http://auto.it/designevoluzione)



STAGIONE AL VIA



#### SFIDA IN DIECI ROUND

|              |               |
|--------------|---------------|
| 7 aprile     | Marrakech     |
| 28 aprile    | Hungaroring   |
| 12 maggio    | Slovaria Ring |
| 19 maggio    | Zandvoort     |
| 22 giugno    | Nurburgring   |
| 7 luglio     | Vila Real     |
| 15 settembre | Ningbo        |
| 27 ottobre   | Suzuka        |
| 17 novembre  | Macao         |
| 15 dicembre  | Sepong        |

# WTCR riparte lo show

NEL PROSSIMO WEEK END A MARRAKECH SI RIALZA IL SIPARIO SULLA SERIE DOVE GABRIELE TARQUINI VUOLE DIFENDERE IL TITOLO COLTO NEL 2018 IN UN CAMPIONATO GRANDI FIRME

**UN GRAN BELLO SCHIERAMENTO DI UOMINI E MEZZI**

Sopra, lo schieramento delle forze in campo nella seconda edizione del WTCR dove Tarquini, sotto, è chiamato a difendere il titolo. In basso, Cecon con la Giulietta che vuol recitare un ruolo da protagonista



di **Antonio Caruccio**

**Chi sarà l'erede di Gabriele Tarquini?** Il Cinghio è pronto a scendere in pista per difendere il suo titolo, il primo nella storia del FIA WTCR, conquistato lo scorso novembre tra le strade di Macao, e lo farà da un altro circuito cittadino, quello di Marrakech. Questo fine settimana infatti dal Marocco prenderà il via la seconda edizione del contenitore riservato dalla FIA alle vetture turismo, che si è avvalsa della vincente cooperazione tra l'organizzazione di Eurosport Events, e la geniale piattaforma tecnica creata da Marcello Lotti, con il TCR. Negli scorsi giorni si sono tenute due gior-

nate di test a Barcellona, un circuito che logisticamente aiuta i team, perché dalla Catalunya i camion si sono imbarcati direttamente per il Marocco, per svelare il nome di chi, dopo Tarquini, non solo porterà a casa il meraviglioso trofeo





presentato proprio a Barcellona, ma gli succederà tra i vincitori delle strade di Marrakech, perché Gabriele e la sua Hyundai iniziarono proprio alla prima gara la loro cavalcata trionfale.

I numeri di questo mondiale sono da capogiro, con sette campioni del mondo FIA, che portano ben 14 titoli, in pista e altri 29 campionati vinti. Su tutti Yvan Muller, che dopo aver lottato con Tarquini per l'assegnazione della coppa nel 2018, e dopo qualche incomprensione ha deciso di lasciare la Hyundai, per lanciarsi nella sfida della Lynk&Co 03, progettato nato sotto l'ala di Geely, costruttore cinese con partecipazioni in Volvo, rispolverando il vecchio progetto Polestar, che ha di fatto sviluppato questa vettura.

Al fianco di Yvan ci sarà il nipote Yann Ehrlacher, oltre a due assi durissimi: Thed Bjork ed Andy Priaulx. L'inglese, che manca dal mondiale dal ritiro di BMW nel 2010 si definisce «un rookie, non c'è quasi nulla del mondiale che conoscevo, sono pronto a ripartire da zero in questo affascinante progetto». Il team Cyan ha però nichiato giocando al ribasso prestazionale in Catalunya, con anche qualche problema tecnico di troppo.

Strategia analoga per la Hyundai, con Nick Catsburg ed Augusto Farfus assenti per la concomitanza in America nell'Intercontinental GT Challenge con BMW, e Norbert Michelisz che è dovuto tornare in Ungheria per la morte dello zio. Così Tarquini si è sobbarcato il lavoro di tutte e quattro le vetture coreane, impeccabilmente supportato dal personale BRC. Non si sono nasco-

ste invece Honda ed Audi, con Gordon Shedden autore del miglior tempo finale nei test in 1'54"434, mentre gli argentini del team Munnich Guerrieri e Girolami, avevano svettato nelle prime tre sessioni.

Definitivamente conclusa l'esperienza mondiale di Peugeot, non si sono espresse al massimo del proprio potenziale nemmeno Cupra e Golf, che hanno però giocato di pretattica in vista dei conteggi del BoP delle prossime gare, con la vettura spagnola che annovera tra i suoi alfieri lo showman Tom Coronel, il campione del TCR Europa Mikel Azcona ed Aurelien Panis, rimasto in seno al team Comtoyau ma abbandonando Audi.

#### Alfa: aspettativa mondiale

Quella di Barcellona è stata la prima apparizione ufficiale della nuova Alfa Romeo Giulietta Veloce TCR by Romeo Ferraris. La vettura del Biscione sviluppata ed elaborata nel reparto corse del costruttore di Opera, ha affrontato il test di Barcellona come un vero e proprio banco prova. «Non ci siamo nascosti rispetto agli altri. Non dico che sia il nostro massimo potenziale, ma per noi quello spagnolo era un test vero» dice Kevin Ceccon, punta di diamante dell'equipaggio Team Mulsanne, che lo ha visto indiscusso riconfermato dopo la clamorosa vittoria ottenuta a Suzuka lo scorso anno. Al suo fianco è arrivato il cinese Ma Quinghua, che con la Giulietta aveva impressionato e dominato nel TCR China.

«Per me è la prima volta con la Veloce, ma il feeling è buono. Abbiamo raccolto tanti dati, chiudere tutte le sessioni in alta top-10 è un risultato che fa piacere, ma che deve essere analizzato alla luce di quello che hanno fatto i nostri avversari - dice il cinese - Le gomme dallo scorso anno sono cambiate, io non conosco la prima metà delle piste... sia che a Marrakech arrivi un primo o un ultimo posto, non penso sarà realistico del nostro potenziale» conclude un attento Ceccon. Insomma se son rose... ●



## Rossa regina in California

**INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE CON FOSTER-SLADE E MOLINA LA FERRARI 488 GT3 DOMINA IL 2° ROUND**

**M**ONTEREY - Weekend tutto all'insegna della Ferrari, prima nella 12 Ore del Mugello e vittoriosa anche nel secondo appuntamento dell'Intercontinental Gt Challenge che si è disputato sul circuito di Laguna Seca. A portare al successo in California la 488 GT3 è stato l'equipaggio del team HubAuto Corsa composto da Nick Foster, Tim Slade ed il pilota ufficiale Miguel Molina, al comando per 194 dei 327 giri totali. Un trionfo che ha avuto anche il sapore del riscatto, dopo una 12 Ore di Bathurst piuttosto avara di risultati, specialmente per la squadra taiwanese che aveva raccolto il diciottesimo piazzamento assoluto. In America ha invece funzionato tutto alla perfezione. Cominciando dalla seconda fila conquistata in qualifica, quando a svettare è stata la Acura Nsx di Mario Farnbacher, Bertrand Baguette e Renger van der Zande, rallentata poi da una foratura e alla fine tredicesima. Pur protagonista di una seconda fase

di gara in crescendo, la Mercedes di Raffaele Marciello, Maxi Buhk e Maximilian Götz ha accusato al traguardo un ritardo di oltre 12", conquistando il secondo posto davanti alla Porsche di Mathieu Jaminet, Romain Dumas e Sven Müller. Nonostante la presenza di sole 20 vetture, la lotta per le posizioni di testa è stata piuttosto animata e soprattutto "varia", con cinque differenti marchi nei primi cinque posti. Quarta, ancora a pieni giri, ha chiuso infatti la nuova Audi R8 Lms Evo del team Wrt divisa da Christopher Haase, Frédéric Vervisch e Dries Vanthoor. Subito dietro la Bmw M6 di Augusto Farfus, Chaz Mostert e Martin Tomczyk. Grazie anche al terzo posto messo a segno nella tappa australiana, Marciello, Buhk e Götz guidano la classifica assoluta prima della 24 Ore di Spa che si disputerà a luglio, mentre la Mercedes è al comando tra i Costruttori, con Porsche e Ferrari nell'ordine raccolte in soli 30 punti.

**Dario Lucchese**



#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Molina-Foster-Slade (Ferrari 488 GT3); 2. Marciello-Buhk-Götz (Mercedes Amg Gt3).

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

CAMPIONATI AL VIA

# Gt Italia in tre è meglio

LA SERIE TRICOLORE RISERVATA ALLE GRAN TURISMO RIPARTE  
CON LA FORMULA DELL'ENDURANCE. E LA NOVITÀ È SUBITO PIACIUTA

di [Dario Lucchese](#)

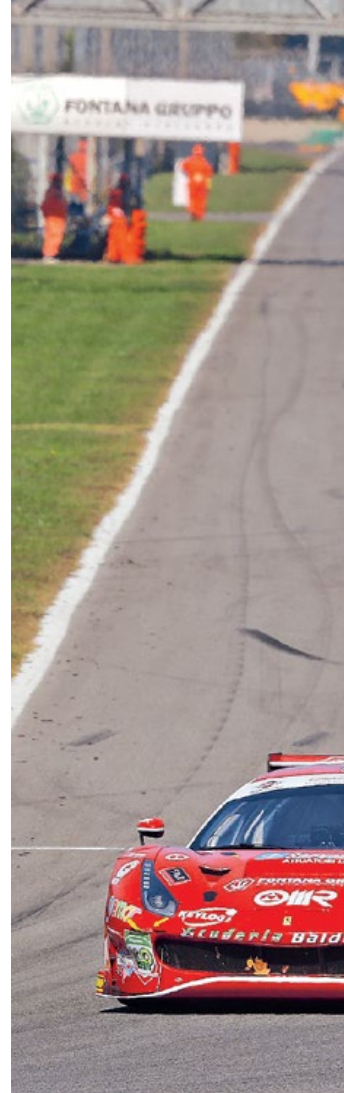
**In tre è meglio**, nel Campionato Italiano Gran Turismo. La serie tricolore riparte con la formula dell'Endurance. Quattro gli appuntamenti, ciascuno articolato su una gara di tre ore: un calendario parallelo a quello dello Sprint che scatterà da Vallelunga a inizio maggio. La novità è piaciuta a piloti e team. Posti in piedi esauriti e tutti dentro l'abitacolo a partire dal round inaugurale di Monza di questo fine settimana. Per uno strano caso, sembra che l'Italiano Gt viva periodi di ottima salute a fasi alterne. Nel 2018 si era avuto un leggero calo di presenze. Dodici mesi dopo la situazione è ben più rosea. Tutto ciò per una formula intelligente, che ricalca per ciò che riguarda la serie di durata il Blancpain Gt che scatta proprio in Brianza sette giorni dopo. Intelligente anche la suddivisione delle classi in Gt3 (con equipaggi Pro, Pro-Am e Am), Gt Light-Cup e Gt4. A ciascuna verranno attribuiti i rispettivi titoli, ma è prevista anche una classifica assoluta che prende conto dei tre migliori risultati ottenuti nel corso dell'anno. Poi c'è il fattore costi, potendo dividere appunto in tre una vettura.

Tirando le somme lo schieramento che si vedrà a Monza dovrebbe offrire un buon colpo d'occhio. Diversi sono i costruttori presenti. Dopo avere conquistato il titolo nelle ultime due stagioni, la Lamborghini punta a difendere il proprio primato. E lo farà innanzi tutto con una squadra di riferimento che è Imperiale Racing. Il team emiliano porterà in pista due Huracán nella versione Evo. Di tutto rispetto l'equipaggio "top" composto da Alex Frassinetti e Vito Postiglione (rispettivamente vincitori

del titolo tricolore nel 2017 e 2013), con l'olandese Jeroen Mul ad affiancarli; Pietro Perolini, campione in carica della Super Gt Cup, e l'australiano Ben Gersekowski si alterneranno sulla seconda macchina assieme ad una terza guida. Debutto per la LP Racing con un'altra vettura di Sant'Agata, su cui si daranno il cambio Luca Pirri e i fratelli Daniele e Riccardo Cazzaniga.

Una "Lambo" anche per Vsr con Kang Ling, Felipe Ortiz e Tuomas Tujula. Ed è sfida annunciata con Ferrari. "Tris d'assi" per la Scuderia Baldini, che affiderà una 488 Gt3 al campione del mondo di F1 Jacques Villeneuve (al proprio esordio nella serie), Giancarlo Fisichella e Stefano Gai, quest'ultimo dal 2005 fedele al marchio e tre anni fa vincitore del titolo tricolore. Identica vettura per la RS Racing-Cdp, che arriva dal Gt Open con Daniele Di Amato e Alessandro Vezzoni.

Una conferma importante, sempre in ambito Ferrari, è quella della Af Corse, che si presenterà al via con l'equipaggio composto da Matteo Cressoni e i due giovanissimi Simon Mann e Nicklas Nielsen. Una seconda vettura sarà schierata dalla squadra piacentina a partire dalla seconda tappa di Misano. Marco Cioci, Daniel Mancinelli e Lorenzo Veglia avranno a disposizione una 488 Gt3 della Easy Race. Grosse novità sul fronte Antonelli Motorsport. Il team bolognese, dopo avere vinto il titolo della maggiore classe lo scorso anno con la Lamborghini, cambia "casacca" e passa a Mercedes. Due le Amg Gt3 presenti a Monza. Una per Riccardo Agostini e Alessio Rovera (curiosamente entrambi già cam-



**GRANDE ATTESA  
PER VILLENEUVE**

La stagione del Gt Tricolore scatta nel prossimo week end da Monza e si annuncia davvero combattuta. Tanti i protagonisti annunciati e attesi a iniziare da Jacques Villeneuve che correrà sulla 488 della Scuderia Baldini 27 assieme a Fisichella e Gai.





## LE DATE DEL 2019

### ENDURANCE

|              |            |
|--------------|------------|
| 7 aprile     | Monza      |
| 19 maggio    | Misano     |
| 15 settembre | Vallelunga |
| 6 ottobre    | Mugello    |

### SPRINT

|            |            |
|------------|------------|
| 5 maggio   | Vallelunga |
| 23 giugno  | Imola      |
| 21 luglio  | Mugello    |
| 20 ottobre | Monza      |

pioni della Carrera Cup Italia), che si alterneranno al volante con il russo Alexander Moiseev. Sull'altra ci saliranno invece il campione italiano Gt 2012 Stefano Colombo e Francesca Linossi. Un'ulteriore variabile sarà la Bmw della Ceccato Motors affidata all'affiatata coppia Stefano Comandini e Jesse Krohn, nel 2018 vittoriosi al Mugello, e al 22enne svedese Erik Johansson, direttamente selezionato dalla Casa bavarese. Al Mugello entreranno anche la Bentley di Petri Corsi e una Porsche Gt3 R della Ebimotors. Attesa al via della Sprint anche la nuova Audi R8 Lms Evo ufficiale con Andrea Fontana e Pierre Kaffer.

### Grandi sfide anche in classe Gt4

Grande interesse anche per la classe Gt4. C'è per esempio l'arrivo delle Sin R1 (anche se per vederle in gara bisognerà aspettare il secondo round della stagione), vetture di cui il team Antonelli Motorsport è incaricata di curare lo sviluppo per conto del costruttore anglo-bulgaro. La risposta viene dalla Ceccato Motors, con la Bmw M4 che verrà divisa da Francesco Guerra, Giuseppe Fascicolo e Andrea Fontana. Un'altra vettura bavarese potrebbe entrare più in là col W&D Racing Team. Confermate anche le due Ginetta G55 della Nova Race, una per l'equipaggio formato da Luca Magnoni e Aleksander Schjerpen.

Al via anche le Maserati Gt4, di cui verranno portati in pista due esemplari dal team V-Racing (su una ci salirà Fabio Francia). Autorlando schiererà due Porsche Cayman, una per Nicola Bravetti, Dario Cerati e Maurizio Fondi, mentre sulla seconda si vedrà sicuramente il campione europeo della classe Am Giuseppe Ghezzi. Nella Light, debutto per la Lamborghini Super Trofeo nei colori dell'Iron Lynx per l'equipaggio composto da Jaromir Jirik, Federico Paolino (in arrivo dal Tcr Italia) e Lorenzo Bontempelli. Un'altra Huracán sarà presente ancora con Antonelli Motorsport. Francesco La Mazza, Giuseppe Nicolosi e Michele Merendino saranno al via con la Porsche 911 Gt3 4.0 della Duell Race. Attesa nella serie Sprint anche la Cms Racing Cars con la Porsche 991 di Giancarlo Pedetti. ●



CAMPIONATI AL VIA



# Avvio di gran Carre

**L**a Carrera Cup Italia fa 13. Tante sono le edizioni che il monarca Porsche si appresta a celebrare. La stagione 2019 parte da Monza con uno schieramento di quasi 25 vetture. Un primo assaggio si è avuto nei test di Imola della scorsa settimana, dove ben cinque sono stati i piloti a scendere sotto la pole dello scorso anno. E sul circuito del Santeramo a far parlare di sé è stato Diego Bertonelli, che ha abbassato il record della pista di sei decimi. Segno che i team hanno ormai acquisito la giusta familiarità con l'ultima evoluzione della 911 Gt3 Cup, vera "regina" del campionato, dotata di abs, gommata Michelin e spinta dal motore boxer 6 cilindri di 3.996 cc per una potenza di 485 cv. Una vettura che, dopo essere stata introdotta nel 2018, non ha praticamente subito variazioni. Pochi i "ritocchi" in vista della nuova stagione. Invariato anche il format della serie, con una gara il sabato e l'altra domenica, entrambe di 28' più un giro.

Le qualifiche saranno sempre divise in due differenti sessioni, di cui la Q2 fondamentale per assegnare le prime dieci posizioni sulla griglia di gara-1. La seconda delle due gare vedrà invece lo schieramento formato in base al precedente ordine d'arrivo, con i primi sei invertiti. Inedita invece è la copertura mediatica, con la diretta su Sky Sport Arena. Gara-2 verrà trasmessa dal vivo anche su Cielo (in

**DA MONZA  
SCATTA LA SERIE  
ITALIANA DEL  
MONARCA  
DI CASA  
PORSCHE.  
SCOPRIAMO  
CON QUALI  
PROTAGONISTI**

di **Dario Lucchese**

chiaro), nell'ambito di una "maratona" di due ore che si aprirà con la replica della prima gara ed uno spazio dedicato al nuovo talent show "Race!", al cui vincitore verrà offerto di guidare nel 2020 la Gt3 Cup ufficiale nei colori Q8 Hi Perform. Un'iniziativa che va ad aggiungersi a quella del monarca virtuale Porsche Esports Carrera Cup Italia, giunto al secondo anno. Interessante è anche il montepremi che, oltre ai premi di gara e fine campionato, prevede per il vincitore assoluto un contributo da destinare alla partecipazione alla Mobil 1 Supercup nel corso della prossima stagione, seguendo così lo stesso percorso di Gianmarco Quaresmini, che ha conquistato il titolo 2018.

**Piloti al via**

Vario lo schieramento, con molti esordi, diversi giovani (otto gli under 24) e tanti stranieri. Da un lato ci sono i piloti esperti, tra cui lo stesso Bertonelli, la scorsa stagione terzo in campionato con due vittorie, ancora in forza al team Dinamic sulla vettura Q8 Hi Perform. La squadra emiliana punterà anche sul 17enne austriaco Moritz Sager, l'americano Jaden Conwright (19 anni) e Andrés Méndez, colombiano classe '93 con due anni di militanza nell'European Le Mans Series in LmP3. Un altro nome di riferimento è Giovanni Berton, il quale correrà con

## IL CALENDARIO

|            |            |
|------------|------------|
| 7 aprile   | Monza      |
| 19 maggio  | Misano     |
| 23 giugno  | Imola      |
| 21 luglio  | Mugello    |
| 15 sett.   | Vallelunga |
| 6 ottobre  | Mugello    |
| 20 ottobre | Monza      |



### QUASI 25 VETTURE SULLA GRIGLIA

A sinistra, lo schieramento delle vetture al via nel 2019. Sopra Bertonelli, miglior tempo nei test pre campionato andato in scena a Imola. Sotto, Berton e in basso, Fulgenzi

## PARLA L'OPERATION MANAGER DELLA SERIE MAX BUSNELLI

### Una crescita costante

Per Max Busnelli, che da sei anni ricopre il ruolo di Carrera Cup Italia operation manager, il campionato è in costante crescita. «Direi che le premesse sono ottime. Abbiamo molti nuovi piloti in griglia e diversi stranieri. Lo schieramento si è inoltre ringiovanito: per lo Scholarship possiamo già contare otto piloti. Il campionato sarà molto combattuto sia per l'assoluta che nella Michelin Cup, che ha riconfermato i mattatori dello scorso anno, e nella classe Silver. Abbiamo anche tre team al debutto ed un totale di dieci squadre. Era da un po' che non succedeva. E poi c'è la vettura, che è sempre velocissima e performante».

# ra

la AB Racing che affiderà altre due vetture a Stefano Monaco e Francesco Massimo De Luca, autore di due positive apparizioni lo scorso anno nei conclusivi round di Vallelunga e Imola. Cambio di squadra per Tommaso Mosca, 18enne bresciano di belle speranze, che lascia lo Tsunami Rt per passare con Ombra.

Nel team ucraino arriva invece Enrico Fulgenzi, campione 2013 e ultra favorito nella lotta per le posizioni di vertice. In Ombra approda invece Davide Di Benedetto, che può a sua volta vantare una grande esperienza in varie categorie, lo scorso anno campione italiano Gt nella classe Cup. Uomo di punta di Ghinzani Arco sarà invece Simone Iaquina, affiancato dal rookie Mickael Grosso. Nuovo ingresso per la Duell Race con Jovan Lazarevic. Da definire, mentre scriviamo, il pilota della Bonaldi Motorsport.

Il canadese Bashar Mardini cercherà invece di difendere il titolo della Michelin Cup con la GDL Racing, confrontandosi con Marco Cassarà (Ombra), Luca Pastorelli (Dinamic), Alex De Giacomi e la "new entry" Thomas Nicolle, questi ultimi con lo Tsunami Rt. Nella Silver arriva il team Malucelli con Marco Galassi e l'equipaggio formato da Simone Sartori e Niccolò Mercatali. Debutto anche per la Promodrive di Stefano Gabellini. ●



## 6 SFIDE IN CALENDARIO

|              |            |
|--------------|------------|
| 7 aprile     | Monza      |
| 5 maggio     | Vallelunga |
| 19 maggio    | Misano     |
| 23 giugno    | Imola      |
| 15 settembre | Vallelunga |
| 6 ottobre    | Mugello    |



# Pieno di prototipi

**D**opo una prima stagione di rodaggio, il Campionato Italiano Sport Prototipi nella sua versione rinnovata è pronto nuovamente a partire facendo il pieno di adesioni. A Monza, questo weekend, la serie tricolore affronta il primo dei sei appuntamenti 2019 con oltre 20 vetture al via. Numero che riflette perfettamente il successo riscontrato dalla categoria che dallo scorso anno ha cambiato pagina introducendo il regime di monomarca Wolf Racing Cars. Un accordo che la "factory" della famiglia Bellarosa ha suggellato per cinque anni (in pratica fino al 2022) e che prevede la fornitura delle GB08 Thunder, vettura innovativa con telaio in fibra di carbonio spinta dal motore Aprilia RSV4 1.0 litri da oltre 200 cv. Una sorta di monoposto carinata che ha già destato l'interesse di team e piloti. Punti di forza sono il rapporto tra peso (circa 475 kg) e potenza, un'aerodinamica sofisticata ed il cambio elettroattuato con comandi al volante. Anche quest'anno verranno inoltre utilizzati gli pneumatici Yokohama.

Quasi tutto invariato pertanto rispetto alla precedente edizione. Incluso il format dei weekend, con sei differenti round articolati sulla doppia gara di 25' più un giro. A definire lo schieramento di gara-1 sarà il turno unico di qualifica della durata di 20', mentre la griglia di gara-2 verrà determinata dal precedente ordine d'arrivo con l'inversione dei primi sei. Ai fini di avere un maggiore equilibrio è stato inoltre deciso di mantenere l'handicap peso, che verrà assegnato ai tre concorrenti che avranno ottenuto il maggiore punteggio nell'evento prece-

**CON OLTRE 20  
GB08 THUNDER  
IN GRIGLIA  
DI PARTENZA  
LA SERIE RIPARTE  
DI SLANCIO.  
SCOPRIAMO  
PERCHÉ**

di [Dario Lucchese](#)

dente (nell'ordine 10, 7 e 5 kg). Interessante il montepremi finale, che è stato confermato in 100.000 euro, da potere impiegare per correre nella Speed Euroseries 2019-2023 con un team Wolf. Lo stesso premio di cui ha potuto usufruire il campione 2018 Matteo Pollini, che ha esordito con un quarto posto nella serie continentale due settimane fa sul circuito dell'Estoril, dove è salito sulla GB08 Tornado Cn motorizzata Peugeot 1.6 turbo schierata dalla Scuderia Giudici e seguita direttamente dalla casa madre. Al primi tre andranno inoltre 20.000 euro da dividere secondo una scala di valori. Cinque saranno infine i titoli assegnati: alla classifica assoluta, che prende in considerazione i migliori dieci risultati, si aggiungono anche quelle Under 25, Master (per i piloti "senior"), Team e Rookie.





#### PROTAGONISTI

#### SOTTO AI RIFLETTORI

In alto a sinistra, Simone Borelli. A destra, Claudio Giudice (vincitore di due gare nel 2018) precede Andrea Gagliardini. Sotto, il rientrante Davide Uboldi che nel Tricolore Prototipi ha conquistato ben 4 scudetti. Sotto a sinistra, Mirko Zanardini

#### I piloti al via

A rispondere presente, a Monza saranno una quindicina di team. Alto il livello del campionato, dal momento che al via ci sono quasi tutti i protagonisti del 2018. Assente Matteo Pollini, ci riproverà suo cugino Giacomo; quest'ultimo reduce dal 3° posto colto l'anno scorso in cui si è alternato al volante di una vettura della Giacomo Race in quasi tutti i round proprio con Matteo. Dopo avere perso la corona al fotofinish, chiudendo 2° a sole 4 lunghezze dal campione in carica, Lorenzo Pegoraro è stato riconfermato tra le fila della Best Lap, che potrà nuovamente avvalersi di un altro pilota veloce come Andrea Gagliardini. Due Wolf per la Scuderia Giudici: una per Claudio Giudice, lo scorso anno autore di 2 successi (a Imola e Mugello) e il più veloce nei test che si sono svolti a Monza a marzo, mentre l'altra verrà destinata ad Andrea Perlini. A rimettersi in gioco con il suo team ci sarà anche Davide Uboldi, 4 volte campione italiano Sport Prototipi, che avrà come compagno di squadra Simone Borelli. Tra i nuovi ingressi c'è l'Ascari Driver Academy, che schiererà il 17enne spagnolo Fidel Castillo Ruiz, al proprio esordio assoluto, ed altre due per il più esperto Stefano Attianese ed il russo Konstantin Gugkaev. Nella lista dei giovani figurano anche Andrea Baiguera (Brixia Autosport), Danny Molinaro (DM), Lorenzo Marcucci (The Club) e Riccardo Ponzio, che ha un anno di militanza nella serie Elms alle sue spalle e correrà con i colori della SG Motors. Da tenere d'occhio anche i due piloti della Bad Wolves, Mirko Zanardini e Jesse Menczer. ●

#### PARLA IVAN BELLAROSA

## Tante novità a livello tecnico

Giovanni Bellarosa, team principal di Wolf Racing Car, fa un primo bilancio in vista della stagione che si appresta a partire. «Il momento economico non è dei migliori ed avere comunque uno schieramento di oltre 20 vetture al via, sicuramente dimostra che la categoria piace a tanti. Il progetto ha debuttato nel 2018 senza evidenziare problemi di sorta. Le novità di quest'anno dal punto di vista tecnico sono il sedile estraibile, la trasmissione con la cinghia in carbonio e una telecamera montata su ogni vettura che fino allo scorso era vietata. Il pacchetto in generale ha evidenziato già degli ottimi risultati, anche in termini di performance. Per il resto tutto è stato riconfermato: dal format, al montepremi. Mi fa piacere che ci sia stato un buon ricambio dei team presenti e credo che il livello medio dei piloti si sia ulteriormente innalzato. Abbiamo raggiunto il numero massimo di 26 iscritti e la media dovrebbe essere costantemente superiore alla ventina di unità. Inoltre avremo ancora una copertura in diretta di tutte le gare, come è stato garantito da Acì Sport, ed un montepremi molto interessante».



CAMPIONATI AL VIA

# TCR Italy sfida lanciata

IL CAMPIONE IN CARICA TAVANO È IL PILOTA DA BATTERE IN UNA SERIE CHE QUEST'ANNO PRESENTA UNO SCHIERAMENTO DI PARTENZA MOLTO AGGUERRITO

di **Fiammetta La Guidara**

**L**a lunga pausa dell'inverno è finita: questo weekend il TCR Italy tornerà in scena sul velocissimo circuito di Monza, con uno schieramento di partenza che vede al via volti nuovi e conferme e tante Case rappresentate: Alfa Romeo, Audi, Cupra, Honda, Hyundai, Opel e Volkswagen. Ancora una volta, dunque, il tricolore turismo si prospetta combattuto e incerto e per chi non potrà seguirlo in pista è confermata la diretta su AutomotoTV e in streaming sulla pagina Facebook del campionato.

## I piloti al via

Il pilota da battere è il campione in carica Salvatore Tavano, al volante della Cupra ufficiale: il pilota di origine siracusana lo scorso anno ha siglato tre vittorie, a Imola, Mugello e Vallelunga e ora scende in pista con il dichiarato obiettivo di riconfermarsi. «*Se me lo avessero detto due anni fa non ci avrei mai creduto - dichiara Tavano - Alcune vicissitudini mi avevano portato lontano dalle corse, invece grazie a Tarcisio Bernasconi e Cupra Italia sono tornato a correre, ho vinto il titolo e quest'anno posso tornare in pista per difenderlo con i colori ufficiali. Oltre a questo, nella Scuderia del Girasole lavoro come responsabile degli istruttori e ho trovato linee di pensiero che si sposano con le mie: una condizione ottimale che mi riempie di vitalità e mi fa dare il 100%*».

Nutrita la schiera di accreditati rivali, pronti a sfidare Tavano per strappargli lo scettro. A partire dal suo compagno di squadra Matteo Greco, appena ventenne ma che ha già dato diverse prove di maturità: lo scorso anno ha condiviso l'abitacolo della Cupra proprio con Tavano per le prime tre gare, poi si è messo al volante di una seconda Cupra DSG con la quale ha messo a segno sei vittorie, piazzandosi terzo assoluto nella classifica del TCR Italy. Con la sua grinta, il piemontese si è conquistato per quest'anno una Cupra con il cambio sequenziale: un'arma perfetta per ambire al titolo e lui di certo non avrà timori reverenziali verso gli avversari più navigati.

Un altro protagonista del podio della scorsa stagione è Enrico Bettera, al via su un'Audi: autore di una vittoria a Imola, e quarto assoluto alla fine della stagione, il pilota bresciano inizia la stagione con il coltello fra i denti e promette di essere un rivale scomodo per molti. Riflettori puntati, poi, sul giovanissimo Jacopo Guidetti, al via con un'Audi del

team BF Motorsport. Appena sedicenne, nel 2016 ha vinto la finale mondiale della Rok Cup Junior e lo scorso anno ha debuttato in monoposto nella FX Italian Series dove si è laureato vice-campione assoluto e campione tra le Formula Renault 2.0. Dopo aver superato il Corso della Scuola Federale Velocità ACI Sport ed il test di abilitazione per 16enni, a Monza Guidetti sarà il pilota più giovane ad essersi mai schierato in un campionato italiano turismo. Da non sottovalutare, poi, un forte pilota russo che correrà sull'Audi del team LTA Rally di Dmitriy Voronov: si chiama Klim Gavrilov, ha appena compiuto 19 anni ed è reduce da una serie di vittorie nel TCR Russia. Un altro rivale pretendente al titolo sarà Max Mugelli, reduce da una stagione sulla Honda con un bel podio a Imola: il toscano si impegnerà a dare del filo da torcere a tutti al volante dell'Alfa Romeo Giulietta schierata dal team PRS. «*Mi ha impressionato molto soprattutto per la coppia in basso - ha commentato dopo il primo test - A volte è quasi complicato mettere a terra tutta la potenza. Nelle curve dove con la Honda ero costretto a inserire la prima, con la Giulietta si va invece di seconda senza problemi*». Nelle mani di Gigi Ferrara lo scorso anno la Giulietta fece man bassa di vittorie, arrivando a sfiorare il titolo: è lecito attendersi grandi prestazioni anche dal combattivo Mugelli.

Cambio di macchina anche per Marco Pellegrini, che dalla Honda passa alla Hyundai i30N rimanendo però nel team Target Competition. Il pilota milanese, che già nel penultimo round 2018 a Vallelunga si era cimentato alla guida della vettura del marchio sudcoreano, si è rivelato particolarmente veloce nei test del 7 marzo a Misano. Nel TCR Italy sono pronte a schierarsi anche due Opel Astra TCR, con Andrea Argenti e Nello Nataloni, entrambi determinati dalla voglia di rivincita. Argenti, come lo scorso anno, sarà seguito dai tecnici di South Italy Racing Team, mentre Nataloni si affida alle cure della factory di famiglia N Motors. Il supporto tecnico ufficiale è invece fornito da Lubner Motorsport per il motore e V Max Engineering per il software, recentemente subentrati a Kissling Motorsport nell'assistenza ai clienti sportivi di Casa Opel. Confermato l'abbinamento con la Volkswagen Golf per Daniele Cappellari, che sarà al via con una vettura autogestita con i colori CRC. Per il pilota padovano, ormai naturalizzato romano, si prospetta la seconda stagione al volante di una TCR con cambio se-

## 7 ROUND NEL 2019

|              |            |
|--------------|------------|
| 7 aprile     | Monza      |
| 19 maggio    | Misano     |
| 23 giugno    | Imola      |
| 21 luglio    | Mugello    |
| 1 settembre  | Imola      |
| 15 settembre | Vallelunga |
| 20 ottobre   | Monza      |







quenziale con la quale punta dichiaratamente alle zone alte della classifica. Nell'entry list di Monza ci sono anche due Honda di MM Motorsport, con il giovane pilota pugliese Davide Nardilli e Lev Tolkahev, che ha dato prova di forza nel TCR Russia.

### Trofeo Nazionale TCR Italy DSG

Confermato il Trofeo Nazionale TCR Italy DSG, riservato a tutti i piloti che utilizzano le vetture con cambio DSG, ma che comunque concorrono anche alla classifica assoluta del TCR Italy. Nutrita la partecipazione del Team Wimmer Werk Motorsport: la compagine austriaca sarà al via con 4 Cupra DSG. Al volante Felix Wimmer, Peter Gross, Gunter Benninger e Christian Voithofer. Al via anche il 33enne pilota modenese Matteo Bergonzini, al volante di una Cupra del team BF Motorsport.

### Il regolamento cambia così

La nuova stagione di gare per le vetture turismo due litri turbo a trazione anteriore conferma il format della doppia gara da 25 minuti più 1 giro, con lo schieramento di gara-1 basato sui tempi delle prove di qualificazione. Cambia, invece, la formazione della griglia di partenza di gara-2, che si baserà sulle qualifiche invertendo le prime otto posizioni. Come lo scorso anno le vetture del TCR Italy vedranno l'applicazione del Balance of Performance e del Compensation Weight come emanati dalla WSC. Dimezzata invece la scala di handicap peso per i primi tre posti nella manifestazione precedente come risultato della somma dei punteggi conseguiti in gara-1 e gara-2: al primo viene assegnato un handicap di 15 kg, al secondo 10 kg ed al terzo 5 kg. ●



### TANTE NOVITA IN PISTA

Si annuncia una bella sfida nel TCR Italy con tanti attesi protagonisti. A sinistra, Ferrara con la Giulietta, sotto, Argenti e in basso, a sinistra, il campione in carica Tavano e il suo compagno di squadra Greco. In basso, Guidetti



CAMPIONATI AL VIA



# Mini gusto doppio

CON LE JOHN COOPER WORKS F56 NELLE VERSIONI PRO E LITE  
SCATTA UNA NUOVA AVVINCENTE EDIZIONE DEL CHALLENGE

**U**no schieramento di 22 vetture, la presenza di 19 "dealer" e tanti giovani al via nel Mini Challenge Italia che giunge all'ottava edizione. La quarta con le John Cooper Works F56 nelle versioni Pro e Lite, che montano lo stesso Twin Power turbo 2.0, con una differenza di una trentina di cavalli (231 contro i 265 del modello più estremo, che pesa anche 30 kg in meno) e il cambio manuale sulle vetture con minore potenza. Il monarca istituito da Mini Italia e "spinto" dalla Promodri-

ve, si ripresenta ai nastri di partenza. Poche ma sostanziali le novità. Le gomme saranno Hankook, in luogo delle Michelin utilizzate fino al 2018; inoltre sono stati effettuati alcuni aggiornamenti per incrementare l'efficienza del propulsore ed apportate delle modifiche all'impianto frenante. Il montepremi è aumentato rispetto all'anno scorso, essendo destinato ai primi 5 di ogni gara della Pro e ai primi 3 della Lite. In più ci sono i premi finali, che andranno ai vincitori di ciascuna classe e

## SFIDA IN 6 ROUND

|              |            |
|--------------|------------|
| 7 aprile     | Monza      |
| 19 maggio    | Misano     |
| 23 giugno    | Imola      |
| 21 luglio    | Mugello    |
| 15 settembre | Vallelunga |
| 20 ottobre   | Monza      |

ai team. Invariato il format delle due gare di 25' più un giro (che verranno trasmesse in streaming), entrambe in programma la domenica per "compattare" al massimo il weekend. Due i turni di libere e uno di qualifica di 30'. Nel paddock sarà sempre presente la hospitality Mini, mentre viene lanciata un'inedita iniziativa: quella della Jcw Experience, che prevede dei corsi di guida sicura da svolgersi in un'area dell'autodromo con ospiti selezionati.

## I protagonisti

Venendo ai protagonisti, a presentarsi nelle vesti di campione in carica c'è Gustavo Sandrucci. Il viterbese cercherà di difendere il titolo Pro conquistato con la Melatini Racing, squadra che porta in pista nella stessa classe anche una seconda vettura per Paolo Maria Silvestrini. Si rinnova la sfida per il primato assoluto con Gabriele Torelli, lo scorso anno secondo. L'emiliano rimane legato alla Progetto E20, team che schiera ben sei vetture. Una di queste per Filippo Maria Zanin, che correrà da solo dopo aver fatto coppia in passato con Gianluca Calcagni.

Atteso anche Gabriele Giorgi, campione Lite 2017. Ad inserirsi nella lotta al vertice c'è Ivan Tramontozzi, vincitore del titolo 2016 e in forze alla Ac Racing Technology con Maurizio Losi. La squadra dei fratelli Abate potrà contare anche su Roberto Gentili. Con la Caal Racing, sempre nella Pro, ci saranno l'esperto Alessio Alcidi e il nuovo arrivo Daniele Pasquali. Nella Lite, la stessa Caal Racing farà debuttare il 17enne Filippo Bencivenni, gestendo per conto della Scuderia Angelo Caffi la vettura di Silvia Simoni, unica "lady" e anche lei minorenni. Esordio per Diego Fabio con Ac Racing, che accoglierà anche il rientrante Alberto Cioffi e la coppia formata da Nicola Gonnella e Nicola Di Marsilio. Seconda stagione invece per Andrea Tronconi, che si è accordato con Melatini Racing. Angelo Rogari e Marco Giorgi formano l'equipaggio Dinamic.

**Dario Lucchese**



In alto, Gustavo Sandrucci campione in carica del Mini Challenge intenzionato a fare il bis. A sinistra, Alessio Alcidi



# TCR DSG che novità!

**AL VIA QUESTO WEEKEND A MONZA IL NUOVO CAMPIONATO TRICOLORE: TORNA IN PISTA ANCHE DINDO CAPELLO**

**I**l campionato italiano endurance varato quest'anno per le vetture TCR DSG ha fatto subito il pieno: sono una cinquantina, infatti, i piloti che si sono sbizzarriti nel formare 25 equipaggi per dare l'assalto alle zone alte della classifica tricolore. Il debutto è in programma questo weekend a Monza con il regolamento che prevede una gara sprint il venerdì dopo le qualifiche, per delineare la griglia di partenza della gara endurance, al via il sabato. Riflettori puntati sul ritorno in pista di Dindo Capello, che ha scelto il circuito brianzolo per fare il suo ritorno alle competizioni – sia pure spot – dopo il ritiro alla fine del 2015. Il piemontese dividerà l'abitacolo della sua Audi con Nicola Guida, alla sua terza stagione di gare.

## Tanti giovani

L'equipaggio più giovane è quello formato da Giovanni e Alessandro Altoè, 39 anni in due: il campione europeo e italiano del TCR DSG Giovani ha appena compiuto 21 anni, suo nipote ne ha 18 e proviene da una stagione di successo nel Cross Country. Alla guida di una Cupra hanno già dichiarato di puntare alle zone alte della classifica. 40 anni in due, invece, per Andrea Mabellini, 19 anni e Michele Imberti, 21 anni, al via con una Golf. Mabellini si è messo in luce nel Trofeo Abarth, dove la scorsa stagione ha chiuso 3°, Imberti invece arriva dal kart.

Direttamente dalla GT, invece, arriva Marco Cenedese, pilota veneto che ha appe-

na compiuto 21 anni e che lo scorso anno si è piazzato 2° nella classe delle GT4 con una Lambo: correrà anche lui con una Golf in coppia con Lorenzo Nicoli. A raccogliere la sfida TCR DSG Endurance anche Carlotta Fedeli, neo-mamma che dopo un anno di stop rientra a correre a pieno ritmo: la forte pilota romana correrà su una Cupra in coppia con Cosimo Barberini, reduce da tre titoli consecutivi nel Trofeo Abarth. Un equipaggio da tenere d'occhio sarà quello composto da Sandro Pelatti e Gabriele Volpato: campione in carica della Seat Leon ST Cup, Pelatti è passato al volante di un'Audi e conta sull'abbinamento fra la sua regolarità e il passo veloce di Volpato.

Altro binomio di ex rivali è quello di Paolo Palanti e Franco Gnutti, al volante di una Golf. Anche Gianmaria Gabbiani e Andrea Larini, si sono coalizzati contro gli avversari e correranno con la Golf. Attesi al via anche Jonathan Giaccon e Luca Rangani, entrambi su un'Audi. Nello stesso weekend, poi, Christian Voithofer e Gunter Benninger si sfideranno nel TCR Italy per essere solidali al volante della Cupra nell'Endurance. Altri equipaggi tutti da scoprire saranno quelli di Roberto Verrocchio e Riccardo Ruberti, con la Cupra, di

Massimiliano Chini e Marco Della Monica, anche loro sulla Cupra, di Alessandro Bertoni e Roberto Sigala sulla Golf. Al via anche Diego Cassarà sulla Golf di Pit Lane e Roberto Russo sulla Cupra di BD Racing.

## In famiglia

Due gli equipaggi composti da padre e figlio: Vincenzo e Giuseppe Montalbano, al via con un'Audi, e Massimiliano e Nicolò Pezzuto, su una Golf. I Montalbano sono degli habitués del turismo; per papà Pezzuto invece è un ritorno alle competizioni: dopo aver trionfato nel campionato italiano CIVT nel 1995 aveva lasciato le corse una quindicina di anni fa. Nicolò, invece, arriva dal kart e ha poca esperienza in pista. Al via anche i fratelli Nicola e Guido Sciaguato: entrambi già protagonisti della Seat Leon Cup, dove Guido ha sfiorato il titolo, correranno su una Cupra. Sullo schieramento di partenza anche zio e nipote,

Mariano e Marco Costamagna, ma saranno avversari: Mariano si alternerà al volante di un'Audi con diversi coequipier, tra i quali Jimmy Ghione, e a Monza correrà con Roberto Olivo, Marco Ravinale. Marco Costamagna correrà in coppia con Alberto Biraghi, l'industriale del-

la Valgrana, su una Cupra.

Diversi i piloti che provengono da altre classi. Come Jody Vullo, 20 anni, che arriva dal kart e correrà con Andrea Maserini, su una Cupra di BD Racing. Dal GT invece arriva Giacomo Barri, al via con l'esperto Ermanno Dionisio al volante di un'Audi gestita dal team BF Motorsport. Dai prototipi proviene invece Simone Patrino, che condividerà l'abitacolo di una Cupra con Raffaele Gurrieri, per un equipaggio tutto siciliano. Neofita della pista, invece, Alberto Tapparo, al via su una Cupra.

**Fiammetta La Guidara**

## CALENDARIO TCR DSG ENDURANCE

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| 5-6 aprile            | Monza      |
| 4-5 maggio            | Vallelunga |
| 7-8 giugno            | Misano     |
| 20-21 luglio          | Mugello    |
| 30 agosto-1 settembre | Imola      |
| 4-6 ottobre           | Mugello    |



## MALUCELLI PROTAGONISTA

Alla 12 Ore del Mugello la vittoria è andata alla Ferrari 488 del team Praha con Pisarik-Kral e l'italiano Matteo Malucelli a recitare la parte del protagonista

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Pisarik-Kral-Malucelli (Ferrari 488 Gt3); 2. Amstutz-Kujala-Keen (Lamborghini Huracán Gt3 Evo); 3. Allemann-Bohn-A. Renauer-R. Renauer (Porsche 911 Gt3 R).

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

# Ferrari firma la prima

## NELLA SECONDA PROVA DELLA 24H SERIES S'IMPONE LA 488 DEL TEAM PRAHA CON MALUCELLI-KRAL E PISARIK

**U**na condotta priva di sbavature ha consentito alla Ferrari della Scuderia Praha di centrare il successo nella 12 Ore del Mugello, seconda prova della 24H Series e appuntamento d'apertura dell'European Championship. Il team ceco si è confermato tra i più vincenti del campionato Creventic e con esso anche Matteo Malucelli. L'italiano ha giocato un ruolo fondamentale, andando a raccogliere assieme a Josef Kral e Jiri Pisarik un primo posto assoluto che fa seguito al terzo conquistato nella 24 Ore di Dubai, replicando la vittoria messa a segno proprio nella gara toscana due anni fa. Malucelli ha beffato al primo via le due Mercedes della Sps Automotive e Hofer Racing che avevano monopolizzato la prima fila, portandosi davanti a tutti

all'ingresso della San Donato dopo essersi avviato dalla terza posizione. In seguito ha mantenuto il comando anche alla partenza della seconda frazione di gara, quella più lunga di nove ore, facilitando il lavoro dei suoi compagni. «Al termine delle libere in cui eravamo stati i più veloci, ci sono stati tolti 20 millibar di pressione sul nostro motore - ha spiegato Malucelli - Il risultato è stato che nelle prove ufficiali abbiamo preso otto decimi dal primo. La vettura comunque è stata molto consistente e bilanciata. Siamo stati fortunati anche con i Code 60. Tutto ha funzionato alla perfezione».

Sulla pista di casa due sono stati i marchi italiani nelle prime tre posizioni. Seconda è infatti transitata al traguardo la Lam-

borghini Huracán Gt3 del team Barwell. La squadra inglese ha portato all'esordio in questa serie la versione Evo, dopo che Mirko Bortolotti negli Emirati Arabi aveva piazzato in pole il modello precedente (ottenendo poi il quarto posto finale assieme a Christian Engelhart e i fratelli Mark e Rolf Ineichen). Un podio meritato, grazie all'ottimo passo di Patrick Kujala e del "factory driver" Phil Keen, assieme a Adrian Amstutz costantemente in lotta per il primato, secondi a pieni giri al termine delle prime tre ore e nella fase conclusiva in testa per 28 tornate.

Terza la Porsche del team Herberth divisa da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer, piuttosto indietro (dodicesima) al termine delle prove ufficiali. In casa Mercedes ci si è dovuti invece accontentare del quarto posto di Christiaan Frankenhout, Kenneth Heyer, Michael Kroll e Alexander Prinz, primi nella classe Am. Delusione per l'altra vettura tedesca di Tim Müller, che avviandosi al palo dopo che il suo compagno Tom Onslow-Cole aveva "zittito" tutti in qualifica rifilando alla vettura gemella 708 millesimi, è scivolato settimo prima di ritirarsi per un contatto. Ci si attendeva di più dalla Audi, rispetto al quinto posto ottenuto dalla Car Collection con Max Edelhoff, Elmar Grimm, Johannes Kirchhoff e Ingo Vogler. Decimo piazzamento tutto in rimonta per la Lambo della Imperiale che Vito Postiglione, nonostante gli fosse stato cancellato il miglior tempo per "track limit", aveva collocato in terza fila. Il potentino nel primo "stint" è risalito secondo. Peccato che Kikko Galbiati subito dopo sia stato coinvolto in un contatto con una Golf Tcr che lo ha costretto a rientrare ai box perdendo sei giri. Dietro di loro l'altra Ferrari della Rinaldi Racing su cui sono saliti Andrea Montermini e Andrea Fontana.

**Dario Lucchese**



Ecco le ragazze che prenderanno parte alla W Series, campionato per sole donne che prende il via a inizio maggio sulla pista di Hockenheim



# W Series c'è Vicky Piria

**È L'UNICA ITALIANA SCELTA PER DISPUTARE IL CAMPIONATO PER SOLE DONNE CHE SCATTA DA HOCKENHEIM A INIZIO MAGGIO**

**1**8 su 60, che equivale ad una "laurea" a pieni voti. Vicky Piria è l'unica italiana scelta per disputare la W Series, campionato per sole donne che prenderà al via da Hockenheim a inizio maggio. Per lei sarà un ritorno in monoposto, dopo 5 anni. L'ultima sua esperienza è stata nella Pro Mazda americana. Dopo avere passato il primo stage del Wachauring, la Piria ha superato anche la fase conclusiva. Adirittura rientrando subito tra le migliori 12 promosse dopo il 3° giorno dei 4 in cui si è svolta l'ultima selezione sul circuito di Almeria. Suo dunque uno dei 18 sedili a "budget zero". «È stata un'esperienza

fantastica. Come fantastico è stato l'impegno degli organizzatori per metterci tutte nelle stesse condizioni - ha commentato Vicky - Abbiamo fatto tutte lo stesso numero di giri, con un set di gomme nuove ogni giorno a disposizione per ciascuna, trascorrendo lo stesso tempo con gli ingegneri che scambiamo a rotazione. Un meccanismo che rispecchia quella che è la mentalità del campionato. Nessuna partita favorita. Su questa pista non avevo mai girato in precedenza; un tracciato molto tecnico e tosto, con l'asfalto particolarmente abrasivo e tante curve cieche. L'ultimo giorno sono rimasta ferma, per-

ché sono rientrata tra quelle che hanno selezionato anticipatamente».

Tra le altre ragazze che occuperanno un posto sullo schieramento della W Series 2019 in rappresentanza di 13 nazioni, figurano diversi nomi altisonanti, inclusi quelli delle inglesi Alice Powell e Jamie Chadwick e dell'olandese Beitske Visser. Una delle riserve è invece Francesca Linossi, che aveva passato il primo turno. «Non è stata un'impresa facile. La vettura ha 270 cv, più o meno quelli della F.3 che ho guidato nell'Euro Open. Però pesa anche un centinaio di kg in più per via dell'halo. Questo non la penalizza dal punto di vista della performance, ma la rende molto impegnativa sotto l'aspetto fisico, anche perché cambia la posizione di guida - ha spiegato la Piria - Per tal motivo mi dovrò preparare adeguatamente. Tra due settimane avremo un test al Lausitzring e poi la prima gara in Germania. Gli organizzatori sanno bene che la vettura è impegnativa, ma ci hanno creduto. Vogliono che dal loro campionato vengano fuori dei piloti veri, in grado di guidare una F.2 senza problemi. Una sfida molto allettante, anche per me».

**Dario Lucchese**



# Grossmann il ritorno del re

**È stata la gara** dei ritorni eccellenti, da Bjorn Grossmann a Fabienne Wolhwend ma, soprattutto, è stata la gara che ha confermato Schirò come il favorito per il titolo finale.

## Trofeo Pirelli

Il ritorno di Bjorn Grossmann nel Ferrari Challenge non è passato inosservato. Il pilota tedesco, tre volte campione nella serie europea, ha vissuto un fine settimana da protagonista con una vittoria in Gara-2 ed un quarto posto in Gara-1 che è ricco di rimpianti. Quella che si stava prefigurando come una possibile doppietta, infatti, è sfumata a causa di una penalità di 5 secondi aggiunti al tempo complessivo di gara che lo hanno relegato al quarto posto. A dire il vero, il pilota di Octane 126 avrebbe dovuto fare i conti con un Sam Smeeth perfetto in gara-1 e capace di gestire gli assalti di Grossmann per tutto l'arco della corsa. L'inglese è mancato nelle posizioni di vertice in gara-2, ma è stato autore di una rimonta che gli consente di incamerare pun-

**BJORN TORNA  
NEL CAMPIONATO  
CHE LO HA VISTO  
CAMPIONE IN TRE  
EDIZIONI  
E LASCIA  
INTENDERE  
DI VOLERSI  
INSERIRE  
NELLA LOTTA  
PER IL TITOLO**

ti preziosi per la classifica. Il ritardo dal leader della graduatoria, Niccolò Schirò, è infatti di dieci punti. Il pilota italiano, costretto a partire nelle due gare da centro o fine gruppo a causa del grid handicap, non si è risparmiato nei duelli per le posizioni di vertice, concludendo entrambe le gare sul podio. La sensazione è che da qui a fine stagione le emozioni non mancheranno dal momento che l'equilibrio tra i piloti della categoria è uno degli elementi che sta caratterizzando questo inizio di campionato.

## Trofeo Pirelli AM

Se in Bahrain Emanuele Maria Tabacchi aveva sbaragliato la concorrenza, sul circuito Ricardo Tormo i panni del mattatore sono stati indossati da Jack Brown. Il pilota inglese con un primo ed un terzo posto ha guadagnato qualche punto proprio sul pilota italiano, ma è stato il ritmo di gara che Brown è stato in grado di imporre a far lasciar intendere le sue vere ambizioni. Tabacchi, tuttavia, esce da Valencia con due podi conquistati grazie a due belle



## 2° ROUND GRANDE FESTA

Sopra, la partenza di gara-1 del Trofeo Pirelli davanti ad un pubblico entusiasta che ha gremito gli spalti. In alto a destra, Erich Prinoth in uno dei suoi diciotto successi nel Ferrari Challenge

rimonte e conferma l'impressione di essere in pieno controllo della 488 Challenge e della classifica. Sembra difficile ipotizzare inserimenti nella lotta per il vertice da parte degli altri piloti anche se Jan Danis, con la vittoria in gara-1 e il quarto posto in gara-2 rischia di pagare a caro prezzo il fatto di non aver preso parte alla gara in Bahrain.

### Coppa Shell

Due gare diverse con andamenti e sviluppi diametralmente opposti, ma due protagonisti comuni: Ernst Kirchmayr e Tani Hanna. Il pilota austriaco avrebbe potuto conquistare una doppietta ma in Gara-1, vinta da Eric Cheung, ha commesso un errore che lo ha fatto precipitare in quinta posizione. Si è rifatto in Gara-2, controllando senza perdere la calma gli attacchi di Tani Hanna. Sono state gare in ogni caso avvincenti rese imprevedibili dalle safety car e dalla pioggia. La classifica rimane molto ravvicinata e non mancano i piloti in grado di inserirsi nella lotta per il vertice, come hanno dimostrato Christian Kinch, ancora sul podio, ed il giapponese Ken Abe che ha effettuato delle gare convincenti, sempre a ridosso dei primi.

### Coppa Shell AM

L'esito delle gare del Bahrain che aveva sorpreso lo stesso Laurent De Meeus, hanno invece costruito nel pilota belga la convinzione di poter davvero giocarsi le possibilità di vincere il titolo in questa categoria. Con due prove decisamente convincenti, rese ancora più complicate dal dover rimontare dal fondo dello schieramento, De Meeus è riuscito a gestire un weekend dove la pressione stava tutta sulle sue spalle. Una pressione che la polacca Agata Smolka non ha intenzione di diminuire, come ha fatto chiaramente intendere anche a Valencia, chiudendo sul podio in Gara-1. Il vero protagonista però è stato Henrik Jansen che conquista il gradino più alto del podio ed il giro più veloce in entrambe le gare, risultando competitivo in tutte le condizioni meteo. Anche a Spielberg, dove il Ferrari Challenge si sposterà nel primo weekend di maggio, De Meeus e la Smolka dovranno fare i conti con lui. ●



FESTEGGIATO DAL REPARTO CORSE CLIENTI

## Prinoth ospite graditissimo

1739 punti raccolti in 191 gare disputate. Tre titoli, diciotto vittorie, quindici pole position e quattordici giri più veloci. Sono i numeri che raccontano un pilota che è andato oltre alle mere statistiche. Parliamo di Erich Prinoth che è stato festeggiato dagli uomini del reparto Corse Clienti con i quali ha diviso per più di un decennio le piste in tutta Europa. Dopo aver deciso di ritirarsi dalle competizioni al termine della scorsa stagione, l'ex portacolori di Ineco-MP Racing si è concesso il piacere di un fine settimana di gara senza dover necessariamente scendere in pista.



## AL CIRCUITO RICARDO TORMO

# In 10mila per il Cavallino

Quasi diecimila spettatori hanno assistito alle gare del Ferrari Challenge nel fine settimana, a testimoniare la grande passione per il mondo dei motori e per il marchio del Cavallino Rampante da parte degli spagnoli. Una passione che è stata ricambiata da gare spettacolari e divertenti, ricche di colpi di scena come vuole la tradizione quando le vetture del Challenge si affrontano sul circuito Ricardo Tormo. Dal 2006, sono stati cinque i round che si sono disputati su questo tracciato e in ben tre occasioni sono state organizzate qui le Finali Mondiali.

### CHEUNG VINCE GARA-1 IN COPPA SHELL

Sopra, Eric Cheung vincitore di gara-1 della Coppa Shell. Sotto, Louis Prette, uno dei protagonisti del fine settimana, ha forse raccolto meno rispetto a quanto avrebbe meritato



# Leclassefiche

## VELOCITÀ FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 48  
Bahrein, 30-31 marzo 2019

**Gara-1:** 1. Latifi (DAMS) 32 giri 59'19"517 alla media di 174,904 km/h; 2. Ghiotto (Virtuosi) a 8"744; 3. Camara (DAMS) a 14"826; 4. Hubert (Arden) a 17"273; 5. Deletraz (Carlin) a 26"686; 6. De Vries (ART) a 28"497; 7. Aitken (Campos) a 31"545; 8. Schumacher (Prema) a 34"708; 9. Matsushita (Carlin) a 37"935; 10. Yu Zhou (Virtuosi) a 41"131; 11. Boschung (Trident) a 42"092; 12. Alesi (Trident) a 47"711; 13. Calderon (Arden) a 55"775; 14. Iott (Sauber Junior by Charouz) a 56"293; 15. Bocolacci (Campos) a 1'14"247; 16. Correa (Sauber Junior by Charouz) a 1'24"988; 17. King (MP Motorsport) a 1'26"511; 18. Raghunathan (MP Motorsport) a 1'33"150; 19. Mazepin (ART) a 1'37"568

**Giro più veloce:** Yu Zhou in 1'47"645 alla media di 180,994 km/h.

**Gara-2:** 1. Ghiotto (Virtuosi) 23 giri in 42'36"192 alla media di 174,958 km/h; 2. Camara (DAMS) a 5"474; 3. Latifi (DAMS) a 6"867; 4. Yu Zhou (Virtuosi) a 18"240; 5. Deletraz (Carlin) a 21"939; 6. Schumacher (Prema) a 24"679; 7. De Vries (ART) a 25"154; 8. King (MP Motorsport) a 25"520; 9. Hubert (Arden) a 30"514; 10. Gelael (Prema) a 30"532; 11. Aitken (Campos) a 32"224; 12. Matsushita (Carlin) a 35"980; 13. Mazepin (ART) a 40"541; 14. Boschung (Trident) a 43"074; 15. Calderon (Arden) a 46"006; 16. Iott (Sauber Junior by Charouz) a 56"487; 17. Bocolacci (Campos) a 1'00"048; 18. Alesi (Trident) a 1'21"115; 19. Manuel Correa (Sauber Junior by Charouz) a 1'32"585; 20. Raghunathan (MP Motorsport) a 1 giro

**Giro più veloce:** De Vries in 1'47"145 alla media di 181,839 km/h.

**Il campionato:** 1. Ghiotto 37 punti; 2. Latifi 35; 3. Camara 22; 4. Deletraz 16; 5. De Vries, Hubert 12; 7. Zhou 11; 8. Schumacher 8; 9. Aitken 6; 10. Matsushita 2; 11. King 1.

## 24H SERIES

Resoconto della gara a pag. 76  
Mugello (Fi), 30-31 marzo 2019

**Assoluta:** 1. Pissarik-Kral-Malucelli (Ferrari 488 Gt3) 415 giri (1. A6 Pro); 2. Amstutz-Kujala-Keen (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 3 giri; 3. Allemann-Bohn-A. Renauer-R. Renauer (Porsche 911 Gt3 R) a 4 giri; 4. Kroll-Prinz-Heyer-Frankenhou (Mercedes-Amg Gt3) a 7 giri (1. A6 Am); 5. Kirchoff-Edelhoff-Grimm-Vogler (Audi R8 Lms) a 7 giri; 6. Putman-Espenlaub-Foster (Mercedes-Amg Gt3) a 8 giri; 7. Ehret-Penttinen-Berry-Scholze (Ferrari 488 Gt3) a 8 giri; 8. Parhofer-R. Breuers-Pommer-Forné (Audi R8 Lms) a 10 giri; 9. Weiss-Krumbach-Keilwitz-Still (Ferrari 488 Gt3) a 10 giri; 10. Postiglione-Galbiati-Jirik (Lamborghini Huracán Gt3) a 11 giri; 11. Frers-Montemini-Fontana-Triller (Ferrari 488 Gt3) a 12 giri; 12. Hook-Parrow-Lauck (Ferrari 488 Gt3) a 17 giri; 13. Polette-Lielievre-Gilbon-Belloc (Porsche 991 Cup) a 17 giri (1. 991); 14. Autumn-Gülden-Fernández Laser (Porsche 991 Cup) a 18 giri; 15. Patrice Lafargue-Paul

Lafargue-Enjalbert (Mercedes-Amg Gt3) a 18 giri; 16. Demorge-Blasco-Amrouche-Ancel (Porsche 991 Cup) a 27 giri; 17. Kroll-Schrey-Fischer-Engljähringer-Jäger (Bmw M4 Gt4) a 29 giri (1. Gt4); 18. Pavlovce-Miniberger-Bednar-Janus (Ktm X-Bow) a 29 giri (1. Sp2); 19. Danz-Sorensen-Jepsen (Volkswagen Golf Gti Tcr Dsg) a 30 giri (1. Tcr); 20. Perrin-Radermecker-Kaye (Audi Rs3 Lms Dsg) a 30 giri; 21. Marshall-Gråberg-Homlund (Porsche 991 Cup) a 34 giri; 22. Nilsson-Olsson-Fahlström-Sällberg (Volkswagen Golf Gti Tcr Dsg) a 34 giri; 23. J. Holmgaard-M. Holmgaard-Edland-Simonsen (Volkswagen Golf Gti Tcr Dsg) a 35 giri; 24. Piepmeyer-Kletzer-Bonk (Audi Rs3 Lms Dsg) a 36 giri; 25. Schilliger-Spescha (Seat Leon Tcr V2 Dsg) a 37 giri; 26. Bock-Partl (Audi Rs3 Lms) a 39 giri; 27. Roedig-Michelon-Terting (Porsche 991 Cup) a 40 giri; 28. Presezzi-Arrigosi-Jacoma-Reggiani (Porsche Cayman Gt4 Cs) a 41 giri (1. Sp3); 29. Kandborg-Rasmussen-Jusjong (Peugeot Rcz) a 42 giri (1. A3); 30. Belloc-Diaz-Guerra-Gonzales (Seat Lcr Tcr V3 Dsg) a 46 giri; 31. I. Breukers-Littig-Hill (Cupra Tcr Dsg) a 47 giri; 32. Hal-Kemp-Tinn-Black (Cupra Tcr Dsg) a 48 giri; 33. Häring-Brauner-Konstantinou-A. Renauer (Porsche 911 Gt3 R) a 50 giri; 34. van Vliet-Olij (Bmw M3 F80) a 52 giri; 35. Gillion-Verdonck-Rabindra (Aston Martin Vantage Gt4) a 53 giri; 36. Dave Cox-Jason Cox-Haynes-Povey (Bmw M3 E46) a 54 giri; 37. James-Wheeler (Honda Civic Type R) a 57 giri; 38. van den Munckhof-Poland (Bmw M4 Gtr) a 59 giri; 39. Bonnal-Lefèvre-Nobs (Vortex Scirocco Gc10) a 64 giri; 40. Sluys-Verhagen-Weering (Bmw M4 Silhouette) a 72 giri; 41. Kovac-Tekaat-Pekar (Bmw M4 Gt4) a 90 giri; 42. Truffer-Meier (Honda Civic Tcr) a 100 giri; 43. Hilders-Bessem (Porsche 991 Cup) a 101 giri; 44. Perel-Menzel-Kainz-Weiss (Ferrari 488 Gt3) a 117 giri; 45. Krabec-Galas-Sarmeni (Ktm X-Bow) a 124 giri; 46. Sathientirakul-Asiralertsiri-Nuyakusiri (Cupra Tcr) a 129 giri; 47. Calamia-A. Pampanini-R. Pampanini-Monaco (Mercedes-Amg Gt4) a 137 giri.

**Giro più veloce:** il 24. di R. Breuers in 1'48"411 alla media di 174,170 km/h.

## INTERCONTINENTAL GT

Resoconto della gara a pag. 65  
Monterey (Usa), 30-31 marzo 2019

**Assoluta:** 1. Molina-Poster-Slade (Ferrari 488 Gt3) 327 giri in 8h01'11"484, alla media di 146,85 km/h (1. Gt3); 2. Buhk-Götz-Marciello (Mercedes-Amg Gt3) a 12"509; 3. Jaminet-Müller-Dumas (Porsche 911 Gt3 R) a 20"768; 4. Haase-Verwisch-D. Vanthoor (Audi R8 Lms Evo) a 58"512; 5. Tomczyk-Mostert-Farfus (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 6. Engel-Stolz-Buurman (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 7. Mies-Winkelhock-van der Linde (Audi R8 Lms Gt3 Evo) a 1 giro; 8. Jensen-Krognes-Catsburg (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 9. Jarvis-Imperatori-Liberati (Nismo Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 10. Nielsen-Baumann-Christodoulou (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 11. Palttala-Ordenez-Soulet (Bentley Continental Gt3) a 2 giri; 12. Buncombe-Chiyo-Burdon (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 12 giri; 13. Farnbacher-Baguet-van der

Zande (Honda Acura Nsx Gt3 Evo) a 19 giri; 14. Mikulasko-Lewandowski-Konopka (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 24 giri (1. Gt Cup); 15. McCumbee-Buford-Pesek (Ford Mustang Gt4) a 31 giri (1. Gt4); 16. Jorgensen-Strom-Miller (Bmw M4 Gt4) a 38 giri; 17. Bellomo-Alexandridis-Pumpelly (Porsche 718 Cayman Gt4) a 38 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Buncombe in 1'24"287, alla media di 153,82 km/h.

## RALLY WRC

### Tour de Corse

Resoconto della gara a pag. 54  
Porto Vecchio-Bastia-Calvi (Fra), 28-31 marzo 2019

**Assoluta:** 1. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) in 3.22'59"0; 2. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC) a 40"3; 3. Evans-Martin (Ford Fiesta WRC) a 1'06"6; 4. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'18"4; 5. Suninen-Salminen (Ford Fiesta WRC) a 1'24"6; 6. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) a 1'40"0; 7. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC) a 2'09"1; 8. Loeb-Elena (Hyundai i20 Coupe WRC) a 3'39"2; 9. Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC) a 5'06"3; 10. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 6'44"6; 11. Andolfi-Scattolin (Škoda Fabia R5) a 11'29"6; 12. Gryazin-Fedorov (Škoda Fabia R5) a 11'33"5; 13. Kajetanowicz-Szczepaniak (Volkswagen Polo GTT R5) a 14'22"9; 14. Katsuta-Barritt (Ford Fiesta R5) a 15'21"5; 15. Yates-Morgan (Škoda Fabia R5) a 15'28"1; 16. Capanaccia-Piazza (Škoda Fabia R5) a 19'09"3; 17. Bedoret-Walbrecht (Škoda Fabia R5) a 20'32"5; 18. Guigou-Coria (Renault Clio RS R3T) a 27'04"2; 19. de Mevius-Wydaeghe (Citroën C3 R5) a 28'45"8; 20. Tannert-Heigl (Ford Fiesta MK8 R2T) a 29'11"0; 21. Pedro-Baldaccini (Ford Fiesta R5) a 29'12"6; 22. Kristensson-Appelsgok (Ford Fiesta MK8 R2T) a 29'12"9; 23. Beaubelique-Pesenti (Citroën DS3 WRC) a 29'16"8; 24. Pienicek-Heller (Ford Fiesta R5) a 29'20"7; 25. Rådström-Johansson (Ford Fiesta MK8 R2T) a 29'36"8; 26. Vivens-Valibouze (Citroën DS3 R3T) a 33'20"4; 27. Solans-Barreiro (Ford Fiesta MK8 R2T) a 33'59"8; 28. Joly-Machi (Citroën DS3 R3T Max) a 34'32"2; 29. Pereira-Tutelaire (Ford Fiesta RS WRC) a 35'12"3; 30. Fourmaux-Jamoul (Ford Fiesta R5) a 35'20"2"1; Williams-Hall (Ford Fiesta MK8 R2T) a 37'11"3; 32. Brazzoli-Fenoli (Abarth 124 Rally RGT) a 36'18"0; 33. Poom-Järveoja (Ford Fiesta MK8 R2T) a 36'46"3; 34. Badiu-Lazcr (Ford Fiesta MK8 R2T) a 37'11"3; 35. Biasion-Barichella (Peugeot 208 R2) a 37'26"2; 36. Oldrati-De Guio (Ford Fiesta MK8 R2T) a 37'41"5; 37. Vauthier-Dini (Ford Fiesta RS WRC) a 37'52"4; 38. Knacker-Wenzel (Ford Fiesta MK8 R2T) a 38'47"9; 39. Martini-Raffaelli (Peugeot 208 R2) a 40'05"9; 40. Göttig-Solbach-Schmidt (Škoda Fabia R5) a 40'40"7; 41. Zaldivar-Mussano (Ford Fiesta MK8 R2T) a 40'53"8; 42. Cardi-Gilbert (Peugeot 208 R2) a 41'16"0; 43. Perard-Leclercq (Peugeot 208 R2) a 41'38"5; 44. Loubet-Landaïs (Škoda Fabia R5) a 42'13"5; 45. Tanci-Malet (Peugeot 208 R2) a 43'23"2; 46. Filippi-Mazotti (Renault Clio RS R3T) a 43'27"5; 47. Tempestini-Itu (Hyundai i20 R5) a 43'31"2; 48. Catudal-Chianea (Peugeot 208 R2) a 44'20"4; 49. Bonato-Boulloud (Citroën C3 R5)

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

6-7 aprile

INDYCAR

a Barber

www.indycar.com

WTCR

a Marrakech

www.fiawtcr.com/it

GT ITALIANO

a Monza

www.acisport.it

TCR ITALIA

a Monza

www.acisport.it

PROTOTIPI

a Monza

www.acisport.it

PORSCHE ITALIA

a Monza

www.acisport.it

MINICHALLENGE

a Monza

www.acisport.it

TCR DSG

a Monza

www.acisport.it

F3 ASIA

a Sepang

www.f3asia.com

BLANCPAIN GT ASIA

a Sepang

www.gt-world-challenge-asia.com

F4 INGLESE

a Brands Hatch

fiaformula4.com

F4 SPAGNOLA

a Navarra

fiaformula4.com

NASCAR

a Bristol

www.nascar.com

RALLY

5-7 aprile

NAZIONALE-RACEDAY

11° Liburna Terra

www.scuderialivornorally.it

IRC

40° Appennino Reggiano

www.grassanorallyteam.it

RALLY DAY

4° Rally Colli Scaligeri

www.rallyeicolliscaligeri.it

STORICO TERRA

1° Liburna Storico

www.scuderialivornorally.it

## LE PROVE SPECIALI

**PS1 Bavella (17,60 km):** 1. Evans in 10'20"6; 2. Neuville a 2"9; 3. Sordo a 3"1; 4. Tanak a 3"2; 5. Suninen a 4"8; 6. Latvala a 5"6; 7. Lappi a 5"8; 8. Ogier a 12"5; 9. Camilli a 26"9; 10. Bonato a 27"6.

**PS2 Valinco (25,94):** 1. Meeke in 14'23"6; 2. Tanak a 1"4; 3. Sordo a 2"9; 4. Neuville a 4"1; 5. Evans a 5"2; 6. Lappi a 8"2; 7. Suninen a 10"8; 8. Loeb a 11"3; 9. Ogier a 13"1; 10. Latvala a 17"1.

**PS3 Alta-Rocca (17,37):** 1. Tanak in 10'05"2; 2. Meeke a 0"5; 3. Evans a 0"7; 4. Neuville a 1"1; 5. Latvala a 3"0; 6. Ogier a 3"2; 7. Suninen a 5"6; 8. Loeb a 6"0; 9. Sordo a 6"2; 10. Lappi a 13"8.

**PS4 Bavella 2:** 1. Evans in 11'7"5; 2. Tanak a 2"7; 3. Meeke a 3"6; 4. Ogier a 4"6; 5. Latvala a 4"8; 6. Suninen a 5"6; 7. Neuville a 6"5; 8. Lappi a 7"5; 9. Sordo a 8"2; 10. Loeb a 9".

**PS5 Valinco 2:** 1. Evans in 14'23"2; 2. Neuville a 2"4; 3. Tanak a 3"1; 4. Ogier a 6"5; 5. Loeb a 6"8; 6. Sordo a 7"1; 7. Suninen a 7"3; 8. Lappi a 10"2; 9. Bonato a 35"1; 10. Meeke a 35"9.

**PS6 Alta-Rocca 2:** 1. Neuville in 10'02"3; 2. Tanak, Evans a 1"3; 4. Loeb a 2"6; 5. Ogier a 3"6; 6. Suninen a 4"1; 7. Latvala a 4"2; 8. Sordo a 5"8; 9. Lappi a 8"; 10. Camilli a 27"3.

**PS7 Cap Corse (25,62):** 1. Tanak in 15'50"6; 2. Evans a 0"6; 3. Meeke a 2"7; 4. Neuville a 3"2; 5. Loeb a 4"2; 6. Sordo a 9"; 7. Ogier a 10"8; 8. Lappi a 12"9; 9. Suninen a 13"5; 10. Latvala a 13"6.

**PS8 Desert de Agriates (14,45):** 1. Tanak in 7'55"8; 2. Neuville a 2"; 3. Meeke a 3"2; 4. Sordo a 3"5;



5. Evans a 3"7; 6. Suninen a 4"8; 7. Lappi a 5"5; 8. Loeb a 6"5; 9. Ogier a 7"1; 10. Latvala a 7"6.

**PS9 Castagniccia (47,18):** 1. Sordo in 29'45"0; 2. Tanak a 0"8; 3. Ogier a 1"4; 4. Evans a 3"3; 5. Neuville a 7"5; 6. Meeke a 15"1; 7. Latvala a 21"3; 8. Suninen a 29"8; 9. Loeb a 40"7; 10. Lappi a 48"3.

**PS10 Cap Corse 2:** 1. Meeke in 15'52"3; 2. Evans a 2"1; 3. Neuville a 2"2; 4. Tanak a 2"8; 5. Ogier a 6"3; 6. Loeb a 6"6; 7. Latvala a 8"2; 8. Suninen a 9"7; 9. Lappi a 9"8; 10. Sordo a 10"4.

**PS11 Desert de Agriates 2:** 1. Neuville in 7'57"6; 2. Meeke a 0"1; 3. Suninen a 1"4; 4. Lappi a 2"9; 5. Sordo a 3"3; 6. Evans a 3"5; 7. Loeb a 3"6; 8. Ogier a 5"1; 9. Camilli a 22"6; 10. Katsuta a 25"3.

**PS12 Castagniccia 2:** 1. Neuville in 29'24"4; 2. Ogier a 3"1; 3. Tanak a 9"9; 4. Meeke a 12"9; 5. Evans a 16"6; 6. Loeb a 18"1; 7. Lappi a 18"3; 8. Latvala a 21"9; 9. Sordo a 22"6; 10. Suninen a 26"7.

**PS13 Balagne (31,85):** 1. Evans in 15'47"2; 2. Tanak a 8"8; 3. Suninen a 10"4; 4. Ogier a 10"8; 5. Neuville a 16"6; 6. Latvala, Loeb a 24"2; 8. Lappi a 24"7; 9. Sordo a 33"8; 10. Gryazin a 1'01"9.

**PS14 Calvi (19,34) (Power Stage):** 1. Meeke in 9'54"0; 2. Tanak a 4"5; 3. Suninen a 9"9; 4. Neuville a 11"8; 5. Ogier a 12"5; 6. Latvala a 12"8; 7. Lappi a 12"9; 8. Loeb a 21"4; 9. Sordo a 22"5; 10. Andolfi a 47"8.

## CIWRC

### 43° Rally 1000 Miglia

Resoconto della gara a pag. 62  
Brescia, 29-30 marzo 2019

**Assoluta:** 1. Pedersoli-Tomasi (Citroen Ds3) in 1.03'55" 8; 2. Miele-Mometti (Citroen Ds3) a 11"4; 3. Signor-Bernardi (Ford Fiesta) a 15"9; 4. Pinzano-Zegna (Skoda Fabia) a 1'05"2; 5. Daprà-Andrian (Hyundai I20) a 2'16"3; 6. Miele-Beltrame (Skoda Fabia) a 2'33"9; 7. Santini-Romei (Skoda Fabia) a 2'37"4; 8. Niboli-Fappani (Ford Fiesta) a 2'46"7; 9. Mabellini-Lenzi (Hyundai I20) a 3'30"0; 10. Bizzotto-Tommasini (Skoda Fabia) a 3'31"0.

#### GRUPPO A

**Classe A5:** 1. Rosina-Saresini (Peugeot 106 Rallye) in 1.19'38"4.

**Classe A6:** 1. Mirandola-Modenini (Citroen C2) in 1.26'35"4; 2. Mazzelli-Galliziosi (Peugeot 106) a 4'12"2.

**Classe A7:** 1. Guerra-Guerra in 1.11'13"3; 2. Zanotti-Bonaiti a 55"8 (tutti su Renault Clio Williams).

**Classe S1600:** 1. Montini-Belfiore in 1.08'39"8; 2. Arici-Martelli a 11"8; 3. Niboli-Brunetti a 3'53"5; 4. Zanini-Quistini a 4'21"4 (tutti su Renault Clio S1600).

**Classe S2000:** 1. Andriolo-Menegon (Peugeot 207) in 1.07'30"3; 2. Benvenuti-Manfredi (Peugeot 207) a 0"3.

**Classe Wrc:** 1. Pedersoli-Tomasi (Citroen Ds3) in 1.03'55"8; 2. Miele-Mometti (Citroen Ds3) a 11"4; 3. Signor-Bernardi (Ford Fiesta) a 15"9; 4. Niboli-Fappani (Ford Fiesta) a 2'46"7; 5. Zanazio-Policino (Ford Fiesta) a 8'42"5.

#### GRUPPO R

**Classe R1:** 1. Goldoni-Garella in 1.16'20"0; 2. Pellè-Luraschi a 20"7; 3. Scalzotto-Trutigliano a 54"1; 4. Cominelli-Fieni a 56"0; 5. Pollarolo-Pozzoni a 3'48"8 (tutti su Suzuki Swift).

**Classe R1b:** 1. Longo-Conci in 1.18'38"1; 2. Coppe-Poloni a 47"2; 3. De Antoni-Argenta a 2'51"0; 4. Cocino-Colla a 3'16"9; 5. Spreafico-Frigerio a 3'41"6 (tutti su Suzuki Swift).

**Classe R1bn:** 1. Larosa-Minelli (Suzuki Swift) in 1.21'39"5.

**Classe R2b:** 1. Carminati-Gelmini in 1.11'03"1; 2. Mazzoleni-Iguera a 1'05"9; 3. Paleari Henssler-Garavaglia a 1'18"9; 4. Saresera-Barone a 1'33"7; 5. Baggio-Berdin a 1'43"0; 6. Gnali-Franzoni a 1'56"0; 7. Tomassini-Bacci a 2'05"9; 8. Panteghini-Rebaldi a 2'27"4; 9. De Menego-Camazzone a 2'30"0; 10. Rossi-Guerra a 2'52"9; 11. Pelizzari-Laffranchi a 3'09"5; 12. Tosini-Scalfi a 3'20"5; 13. Zorzi-Ponchiardi a 3'29"8; 14. Toninelli-Tomasi (Renault Twingo) a 3'43"4; 15. Zigliani-Zigliani a 4'43"3; 16. Ambrosio-Della Valle a 5'38"1; 17. Valdini-Barla a 6'17"8; 18. Ghirardelli-Pinna a 6'41"3; 19. Manterni-Manterni a 7'42"9; 20. Farina-Guglielmetti a 8'36"9; 21. Sartori-Musolesi a 9'09"7 (gli altri su Peugeot 208 R2b).

**Classe R3c:** 1. Giovani-Zanni (Renault Clio) in 1.12'03"6; 2. Gibellini-Familiari (Renault Clio) a 6'06"1.

**Classe R3t:** 1. Rivaldi-Zambetti (Citroen Ds3) in 1.11'12"9; 2. Dionisio-D'Ambrosio (Citroen Ds3) a 1'39"3.

**Classe R5:** 1. Pinzano-Zegna in 1.05'01"0; 2. Daprà-Andrian (Hyundai I20) a 1'11"1; 3. Miele-Beltrame a 1'28"7; 4. Santini-Romei a 1'32"2; 5. Mabellini-Lenzi (Hyundai I20) a 2'24"8; 6. Bizzotto-Tommasini a 2'25"8; 7. Pasquali-Pasquali a 2'26"0; 8. Maestrini-Farnocchia (Peugeot 208) a 2'30"6; 9. Loda-Pasini (Volkswagen Polo) a 3'24"4; 11. Linos-Benellini a 4'00"8; 11. Guerrato-Baggi a 5'02"6; 23. Brocchi-Nesti a 5'09"8; 13. Moretti-Doglio (Ford Fiesta) a 6'53"7; 14. Galzioli-Berisonzi a 8'01"5 (gli altri su Skoda Fabia).

#### GRUPPO RS

**Classe Rst10:** 1. Lunelli-Morelli (Suzuki Swift) in 1.28'01"8.

**Classe Rst16:** 1. Vona-Milivinti (Mini Cooper S) in 1.21'10"4.

#### GRUPPO RSP

**Classe Rstb16p:** 1. Bertagna-Curti in 1.20'33"6; 2. Dusi Dusini-Dusi a 1'23"4; 3. Bondioni-Ferlinghetti a 1'31"1 (tutti su Mini Cooper Jcw).

## COPPA RALLY 9

### 17° Rally dei Nuraghi e Vermentino

**Assoluta:** 1. Guerra-Stefanelli (Ford Fiesta) in 38'50"2; 2. Marrone-Fresu (Peugeot 208) a 26"5; 3. Siddi-Corda (Skoda Fabia) a 38"7; 4. Pusceddu-Cottu (Skoda Fabia) a 3'05"8; 5. Murtas-Salis (Opel Astra Opc) a 4'35"0; 6. Mannu-Medas (Renault Clio Rs) a 4'50"2; 7. Cocco-Dejana (Mitsubishi Lancer Evo Ix) a 4'56"9; 8. Vallino-Vitali (Opel Astra) a 5'21"8; 9. Uscidda-Pau (Opel Astra Opc) a 6'26"8; 10. Marro-ne-Pudda (Mitsubishi Lancer Evo Ix) a 6'35"6.

## NAZIONALE

### 31° Rally del Tartufo

Vesime (AT), 30-31 Marzo 2019

**Assoluta:** 1. Gagliasso-Beltramo (Skoda Fabia R5) in 45'30"9; 2. Riberi-Florian (Skoda Fabia R5) a 3"2; 3. Marasso-Araspi (Skoda Fabia R5) a 1'53"8; 4. Defilippidondarini (Peugeot 207 S2000) a 3'38"8; 5. Baravalle-Ghietti (Peugeot 208 VTI) a 4'39"4; 6. Leonard-Banaudi (Peugeot 208 VTI) a 4'50"6; 7. Berchio-Tesi (Ford Fiesta R5) a 5'42"0; 8. Bertola-Mora (Renault Clio RS) a 6'03"5; 9. Ferrando-Olivo (Renault Clio RS) a 6'32"4; 10. Cillis-Traversa (Peugeot 106 Rally) a 7'13"8.

## SPORT



**SELEZIONE NAZIONALE PILOTI...** Anche la penultima prova, sempre al volante della Peugeot in configurazione Wrc Light (Ct. Sn1), è stata archiviata, ed ha visto il Campione in carica, Vito Leonardo Pignalosa, imporsi con autorità, sul resto del gruppo. Dietro di lui, si sono piazzati, Mario Longo e Michele Bordaron. Peccato per Maurizio Rizzo, apparso veramente in palla, suo il passaggio più veloce, ma autore di un banalissimo errore che gli ha precluso ogni speranza di vittoria. Vuoi saperne di più sulla Selezione? Contatta la segreteria scrivendo a: [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

## RIVISTE

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

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



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309  
**Redazione:** Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309  
**Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.  
**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma  
e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)  
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53  
Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)  
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.  
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.  
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero BIC: BPIITRXXX).  
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.

**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.  
**Distribuzione esclusiva per l'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](mailto: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

**SPORT NETWORK** Concessionaria esclusiva per la pubblicità  
Italia ed estero:  
Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)  
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma  
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450  
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

**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.

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

Accertamenti  
Diffusione Stampa  
OGS

**LETTERA ILLUMINATA CONTRO CHI CAPISCE TUTTO E SUBITO**

# A proposito di **Formula 1**

**E**ccoci, come ogni anno puntuali ai verdetti definitivi del pubblico. I primi test, i primi temponi e la Ferrari ha già vinto il mondiale per tutti. Le prime difficoltà (quest'anno arrivate anche troppo presto rispetto alle aspettative) e tutti a pensare che il mondiale sia ormai sfumato e si comincia a sperare nell'anno seguente, chiedendo di cambiare piloti o tecnici non sufficientemente bravi. Perché non aspettare che i mondiali più lunghi di sempre non scrivano le proprie pagine di storia, prima di dare un giudizio? Un'infinità di gare e si pretende di sapere come finirà il cam-

pionato dopo poche gare, perfino due o tre. Non so come finirà sinceramente, ma l'unica cosa che mi auguro è che questo mondiale 2019 sia finalmente combattuto fino all'ultima gara. Troppi anni in cui cresce il numero di gare, ma rimangono sempre 15 o 16 quelle che determinano l'esito del mondiale ed il resto sono solo una parata per accompagnare il campione del mondo verso la consacrazione. Escludendo il 2016, nel quale Rosberg vinse matematicamente solo all'ultima gara, ma che a tutti gli effetti finì dopo il GP di Malesia quando Rosberg intelligentemente si limi-

tò a controllare ed a perdere il numero minimo di punti da Hamilton per aggiudicarsi il titolo, è dal 2012 con lo sconvolgente GP del Brasile in cui Vettel ebbe un problema nelle prime curve e sembrò consegnare il titolo alla Ferrari di Alonso, ma che invece con una rimonta con una macchina completamente rovinata riuscì ad aggiudicarsi il titolo con la Red Bull, che non c'è più stata una vera lotta avvincente fino all'ultima curva. Già sei stagioni passate nelle quali l'ultimo Gp si può tranquillamente scegliere di lasciare la TV spenta, tanto i giochi sono fatti e la pista, quella di Abu Dhabi, regala entusiasmo prossimo allo zero. Speriamo quindi che il mondiale sia quest'anno finalmente combattuto, verace, appassionante e una vera sfida e che alla fine la spunti il migliore. Se poi sarà di Rosso vestito tanto meglio.

**Gianluca Laurentini, Roma**

**TANTE LE MANIFESTAZIONI D'AFFETTO E CORDOGLIO VERSO IL COMPIANTO VETERANO DELLE SALITE**

## In ricordo di **Lino Vardanega**

Sono state numerose le manifestazioni di affetto dedicate a Lino Vardanega a seguito della scomparsa del pilota trevigiano il 6 marzo scorso. Alcune sono giunte direttamente ad Autosprint quel giorno stesso, come testimoniano le foto inviateci da due campioni delle salite come Roberto Ragazzi, a destra, e An-

tonino Migliuolo, a sinistra. Ragazzi ha poi ringraziato per il ricordo dedicato a Vardanega che abbiamo pubblicato un paio di settimane fa con un breve pensiero: "Bellissimo articolo su 'Zio Lino'! È vero, un accenno di lacrime l'ho avuto anch'io".

(g.m.)



**AUTO SPRI NT**

[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249

**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
**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 SPRI NT** **IN MOTO**

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

In edicola Jeffrey Archer, autore da 330 milioni di copie vendute nel mondo

# LA SAGA DEI CLIFTON

UNA STORIA STRAORDINARIA



DUE FAMIGLIE. UN DESTINO. UN SECOLO DI STORIA.

Una saga epica ambientata tra il 1920 e il 1992 che fa rivivere settant'anni di storia attraverso trionfi e tragedie, amori e rivalità di due famiglie: gli umili Clifton e i facoltosi, potentissimi Barrington. In questo emozionante racconto a episodi, prende vita la travagliata esistenza di personaggi leggendari, in un viaggio esaltante che dai vicoli di Bristol arriva alle vivaci strade di New York passando per i campi di battaglia della Seconda Guerra Mondiale e i gulag della Russia stalinista. Un grandioso affresco narrativo che attraversa le generazioni e gli oceani, mettendo in scena un susseguirsi di vicende personali e collettive. E che conduce il lettore a ripercorrere un secolo di storia recente.

DA GIOVEDÌ 4 APRILE IL 3° VOLUME "UN SEGRETO BEN CUSTODITO" IN EDICOLA A € 9,90\*

Il 1° volume e il 2° volume della saga sono già disponibili sul sito [store.ilgiornale.it](http://store.ilgiornale.it)