

IN EDICOLA UN NUOVO AS COLLECTION DI PURA PASSIONE

BE 6,00 € - MC CÔTE D'AZUR 6,00 €  
FRANCE 6,00 € - ESPAGNE 6,00 €  
ITALIE 6,00 € - ALLEMAGNE 6,00 €  
CH/CT 7,70 CHF - CH 8,00 CHF - USA 9,95

# AUTO SPRI NT

n. 10

Anno LVII Settimanale 6-12 marzo 2018

3,00 Euro (Italy only)



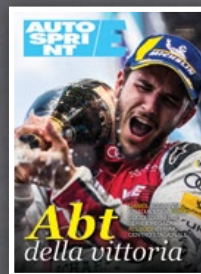
Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 9/2/2004) art.1, c.1, DCB Bologna



POSTER  
IN REGALO



FORMULA E



# SFIDA - LANCIATA

Si torna in pista a **Montmelò** per gli ultimi **4 giorni decisivi** di test prima del via del **Mondiale 2018**. Piccoli decimi e grandi differenze tra **Mercedes** e **Ferrari** dopo la **prima sessione**

foto: IPP

# NUOVO COYOTE NAV+

LASCIATI GUIDARE.

*flexi*

**SODDISFATTO  
O TI RIMBORSIAMO  
IL TUO COYOTE NAV+.**

PROVALO PER 1 MESE.



Coyote NAV+, il dispositivo legale che ti **guida facilmente** con le mappe in 3D, ti porta sempre sulla **strada giusta** grazie al sistema di avviso di cambio corsia e ti fa **risparmiare tempo** ricalcolando il tuo percorso. Coyote NAV+ ti avvisa **in tempo reale** su pericoli, traffico, limiti di velocità e autovelox. **Guidi sicuro ed eviti le multe.**



Navigazione 3D



Ricalcolo  
del percorso



Autovelox



Limiti di velocità

[mycoyote.net](http://mycoyote.net)

  
**COYOTE**

L'offerta è valida in Italia **dal 15/02/2018 al 15/03/2018 incluso**, per ogni nuovo cliente, per l'acquisto di un Coyote NAV+ e un abbonamento mensile al servizio Coyote (sono esclusi i pacchetti Coyote con abbonamento di 12 o 24 mesi inclusi) in tutti i punti vendita aderenti all'iniziativa e su [mycoyote.net](http://mycoyote.net). Richiesta di rimborso e spedizione del prodotto da effettuare entro 30 giorni dall'acquisto. Farà fede il timbro dell'Ufficio Postale. Offerta limitata a 5 dispositivi per nucleo familiare (stesso cognome, stesso indirizzo). Rimborso riconosciuto sul prezzo d'acquisto del dispositivo e restituito integro, completo di accessori e nella confezione originale **con esclusione di mesi offerti a titolo gratuito. Gli accessori mancanti saranno a carico del cliente.** Promozione non cumulabile con altre offerte in corso. Coyote System - RCS Nanterre (France) 518 905 476, 25 Quai Gallieni - 92150 Suresnes.



# Sfida lanciata

**D**i nuovo in pista. A Montmelò. Gli ultimi quattro giorni a disposizione. Poi si rivedranno tutti in Australia. Per il primo atto di un Mondiale di F1 2018 che è ancora tutto da scrivere e raccontare. Piccoli decimi e grandi differenze in una sfida lanciata tra Mercedes e Ferrari. Non ci sono stati verdetti assoluti nella prima sessione. Non ce ne saranno neanche in questa settimana che cristallizzerà la situazione in vista del via della stagione. «Abbiamo ancora a disposizione solo quattro giorni di prove, dovremo sfruttarli al massimo per capire il più possibile», ha detto Sebastian Vettel dopo la prima sessione di prove al volante di quella SF71H che nella prima uscita è stata seguita a Montmelò dal direttore tecnico Mattia Binotto, il capo progettista Simone Resta e il responsabile degli aerodinamici Enrico Cardile. Soprattutto nella seconda giornata Vettel ha eseguito parecchie prove aerodinamiche strumentando la SF71H, come una vera e propria monoposto laboratorio. Nello specifico sono stati provati differenti angoli di rake con laser posizionati nella zona del diffusore e rastrelli di sensori dietro le ruote posteriori. Sono state adottate varie altezze da terra del retrotreno, così modificando ogni volta l'angolo di rake (assetto picchiato), rilevando le implicazioni che ciò comportava a livello di dinamica del veicolo, ma soprattutto gli effetti

sull'estrazione del flusso d'aria dal fondo della monoposto. Oltre a ciò è stato molto interessante notare come sulla SF71H siano già state introdotte modifiche, nello specifico ai deflettori davanti alle fiancate, al fondo ed al diffusore. La sensazione è che la Ferrari abbia a disposizione un'arma con tante munizioni da opporre alla Mercedes, che con la W09 vuol continuare a recitare quel ruolo di regina che non ha mai perso da quando è stata introdotta la Formula Hybrid.

La sfida tra la Rossa e la Freccia d'Argento è ormai lanciata e questa settimana è destinata a rivelarsi cruciale in ottica futura. Non sarà cruciale ma di sicuro è molto avvincente quello che sempre questa settimana succederà nel Mondiale Rally. Dove ci sarà un gran bel sussulto anche con il rientro del Cannibale Sebastien Loeb che sulla C3 disputa la prima delle sue tre gare previste quest'anno al volante della Wrc Plus di casa Citroen. In passato il 9 volte iridato dei rally ha ottenuto sei vittorie. Adesso rientra con tanti occhi puntati addosso e anche molta voglia di divertirsi nella specialità che continua ad amare molto più delle altre nelle quali ha provato a cimentarsi.

**Sempre questa settimana**, da martedì 6 marzo, esce in edicola un nuovo As Collection dedicato alle Grandi Corse Mai Dimenticate. Ben 132 pagine di pura passione dedicate a tutte quelle grandi gare di Formula Uno, Mondiale Marche, corse su strada, salite e rally che adesso non ci sono più, ma che hanno contribuito a far scrivere pagine indimenticabili di motorsport. ●



## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 14** TEST F1 DEBUTTO ROSSO SPERANZA
- 18** TEST F1 MERCEDES SOLIDA E VELOCE
- 20** TEST F1 LA TECNICA
- 24** TEST F1 IL GHIACCIO FINALMENTE È ROTTO
- 30** TEST F1 NEWEY CI CREDE DAVVERO
- 32** TEST F1 ASTON MARTIN PRONTA PER LA F1
- 34** TEST F1 HALO
- 36** TEST F1 IL SORVEGLIATO LECLERC
- 38** TEST F1 LA NUOVA FORCE INDIA
- 40** TEST F1 WILLIAMS VOGLIA DI RINASCITA
- 46** TEST F1 TORO SULLA CRESTA DELL'HONDA

### VELOCITÀ

- 56** MERZARIO BUON COMPLEANNO
- 60** TOYOTA OSSESSIONE LE MANS
- 64** FORMULA 4 GRANDI NUMERI
- 77** TROFEO LAMBORGHINI MIDDLE EAST
- 83** INSERTO FORMULA E

### RALLY

- 66** MONDIALE IL RITORNO DI LOEB
- 72** TRICOLORE CAMPEDELLI CON VIEFFE
- 74** ABARTH BERNACCHINI NUOVO DIESSE
- 76** RONDE VALTIBERINA

### L'ALTRA STORIA

- 78** FAGGIOLI A STELLE E STRISCE

### RUBRICHE

- 4** IL FLOBERT
- 8** LE TELEVISIONI
- 10** BASTIAN CONTRARIO
- 12** UN FILO DI GAS
- 50** CUORE DA CORSA
- 97** L'OUTLET DI AUTOSPRINT



## Ottimismo

Un inverno in completo silenzio, nascosto chissà dove nel mondo incantato di Heidi e della Confederazione Helvetica. Protetto non si sa da chi o cosa, come se il mondo fosse stato in agguato nei suoi confronti. O magari in attesa del suo Verbo su questioni riguardanti il destino dell'umanità. Difeso nella privacy dalla Ferrari, ancora più silenziosa e invisibile di lui. Ma, finalmente, dopo il quarto giorno di test a Montmelò, è arrivata una dichiarazione eclatante e confortante: «Sono convinto che noi e la Mercedes saremo molto vicini». Davvero? Incredibile! Chi l'avrebbe immaginato? Vettel ha lasciato tutti di stucco, sbilanciandosi in quel modo!

## Solfa

Tempo qualche ora e sono ripartiti i sospetti, con annesso codazzo di saputelli finti, di esperti farlocchi, di gossippari cronici. Dunque: trattasi del tema olio, utilizzato come sostegno, diciamo così, alla benzina. Se ne parlava o scorso anno, a vario grado di credibilità. Scopriamo ora che nulla è stato fatto per togliere di mezzo questa ombra. Si vede che team principal, delegati Fia e compagnia

## ALONSO COMINCIA NON PROPRIO ALLA GRANDE

A causa della perdita di un dado, la McLaren di Alonso ha perso pure una ruota e Nando si è dovuto subito ingloriosamente fermare nei primi metri dei test 2018. Anche se poi chilometro dopo chilometro la vettura ha dato segnali incoraggianti

cantante avevano da dare la sciolina tra un sonnellino e l'altro. La gestione politica della Formula Uno è roba da latte alle ginocchia.

## Inchieste

Non passa giorno in Italia che non parta un'inchiesta. I treni si fermano per due fiocchi di neve? Aperta un'inchiesta. Lo Stato Sociale arriva secondo a Sanremo e non primo, con la canzone che la gente canta di più? Aperta un'inchiesta. Il cane del direttore di Autosprint non abbaia da tre giorni e mezzo? Aperta un'inchiesta. Lo farà anche la Fia, che ha chiesto alla McLaren una relazione dettagliata sul perché Alonso abbia perso un dado - e soprattutto una ruota - nel primo giorno di test spagnolo.

Se si troverà il colpevole (non necessariamente il meccanico che doveva fissare la ruota, può farsi che la colpa fosse di un operaio esterno...) ci sarà una punizione corporale pubblica in pista a Melbourne. La Fia ha già creato un'apposita norma, l'annesso X5/4 del regolamento sportivo codice 23598 bis, pagina 952 dell'allegato N comma 5 riga 92 S. Potete anche voi scaricare la nuova norma dal web.

# Maltemp



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



**” ORMAI CHIUNQUE APRE INCHIESTE PER QUALSIASI MOTIVO. PERFINO SE ALONSO FINISCE PER PERDERE UN DADO E A SEGUIRE UNA RUOTA C'È TANTO DA INDAGARE...**

# O poco galantuomo

**OVVIO, I CAPRICCI METEO DI FATTO HANNO ROVINATO LA PRIMA TORNATA DI TEST COLLETTIVI A MONTMELO. ANCHE SE A BEN GUARDARE DI CARNE AL FUOCO SE NE È VISTA COMUNQUE TANTA...**

fotografie GETTY IMAGES



## Date

Il 4 marzo, più che per le recentissime elezioni, più che per la celeberrima canzone di Lucio Dalla, per noi motoristici segna la data di nascita di Jim Clark: 4 marzo 1936. Curiosamente anche la data di morte del grande Jim torna di attualità: 7 aprile 1968. Vale a dire cinquant'anni fa tra un mese. Beh, ci pare giusto segnalare scopo ricordi. Che sono indelebili per chi vide o soltanto intravvide guidare quel ragazzo silente che fu Clark; che andrebbero trasmessi ai ragazzi di oggi. Uno così capita-se va bene-una volta ogni epoca. Strepitoso e per molti versi ancora misterioso.

## Zak!

Zak Brown, l'erede di Ron Dennis alla guida della McLaren, è un tipo che non si tira mai indietro quando c'è da parlare. E meno male che qualcuno in F1 parla. Però quando dopo pochi giri a Barcellona si è visto Alonso piroettare con la McLaren a causa di una ruota volata via, Zak si è lasciato andare a una dichiarazione che ha scatenato gli scongiuri (visibili e non) degli uomini delle altre squadre ai box: «Sì, è successo, embè? Penso che tutti i team avranno dei problemi durante questi test». Invece no, solo la McLaren si è fregiata del primato.

## Bottas

«Hamilton? È battibile». Questa la bordata tremenda lanciata contro il campione del mondo. Da chi? Da Bottas, ovviamente, che tra l'hockey e una grola per riscaldarsi ha covato il principio, vedremo quanto insano. Il fatto è che la frase ha galvanizzato l'intera platea mondiale della F1. Convinta finalmente di avere a che fare con l'uomo giusto al posto giusto. Sarà Bottas a battere Ginetto. E infatti lui, il Gino, non sa più da che parte voltarsi, come si è notato nella tundra del Montmelò.

## Estensioni

Comunicato Ferrari del 4 settembre 2017: «Ferrari NV comunica che la Scuderia Ferrari ha rinnovato l'accordo pluriennale con Philip Morris International. Con la firma del contratto continua la collaborazione da oltre 40 anni tra Philip Morris International e la Scuderia Ferrari».

Comunicato Ferrari del 20 febbraio 2018: «Ferrari NV comunica che Scuderia Ferrari ha esteso l'accordo di partnership che la lega a Philip Morris International. Grazie a questo accordo, Scuderia Ferrari e PMI proseguono una collaborazione già arrivata al quinto decennio».

Due comunicati identici nell'arco di pochi mesi. Perché ribadire la stessa informazione per due volte? Ci si era dimenticati di aver già esternato la notizia (può succedere)? Che cosa si nasconde? Che cosa s'intende ribadire? E perché non si comunicano le due cose che tutti vorrebbero davvero sapere, ossia: 1) da quando Ferrari e Philip Morris sono insieme; 2) sino a quando hanno rinnovato?



foto: GETTY IMAGES



**DOPO MESI E MESI DI SPLENDIDO ISOLAMENTO, VETTEL SE NE È USCITO CON UNO SPIAZZANTE: "PENSO CHE FERRARI E MERCEDES SARANNO MOLTO VICINE". WOW!**



## NEVE A BORDO PISTA E TUTTO RESTA... A BOCCHE FERME

La neve, a lato, fa capire chiaramente che una bella fetta di test va perduta... Al di là dell'espressione perplessa, sotto, Honda e Toro Rosso hanno iniziato bene, al centro, il mito Jim Clark, l'Halo sulla Renault e, nell'altra pagina, Vettel

ro c'è perché evidentemente i primi contatti dell'operazione li aveva preso lui stesso. Sulla necessità che la F.1 imiti la Formula E, le parole di Bernie sono state sorprendenti. E qualcuno lo ha come al solito preso sul serio, senza capire che le punzecchiature e le operazioni di disturbo di Ecclestone a Liberty Media non si esauriranno qui...

### Sprechi

«È stato denaro sprecato quello che abbiamo investito per venire a Barcellona a fare i primi test», ha detto Eric Boullier, che gestisce la McLaren. Gli ha fatto eco Chris Horner della Red Bull: «Giornate buttate via per il maltempo, l'anno prossimo bisognerà andare al caldo del Bahrain. Nessuno sport fa così pochi test prima dell'avvio del campionato». Tutto vero, tutto scontato, tutto risaputo. Ci si meraviglia che d'inverno faccia freddo? Dai, finiamola con queste idiozie! Perché Boullier e Horner - e pure tutti gli altri, sia chiaro - non ci hanno pensato prima?



### Elogio

Saranno pure dei gran ruffiani, quelli della Toro Rosso freschi di accordo con la Honda. Ma quanto meno sanno come ci si comporta al mondo, conoscono le buone maniere. E collaborano col loro partner, ripudiato dalla McLaren. Tra l'altro, il primo test è stato molto incoraggiante, senza motori ricchi, sia pure col freddo

alleato. Ma è stata bella la dichiarazione del direttore tecnico James Key: «Sentiamo la necessità di dare alla Honda una buona macchina affinché il loro motore possa esprimere il giusto potenziale tecnico». Parole giuste, carine, incoraggianti. Sperando ovviamente che anche la Honda pensi di dare alla Toro Rosso il motore giusto affinché la monoposto di Faenza possa esprimersi come merita. Ogni tanto un po' di fair-play non guasta.

### Rispetto

L'Halo toglierà al pubblico che va sui circuiti la possibilità di riconoscere dai colori del casco i propri beniamini. L'ennesima penalizzazione ingiusta inflitta ai tifosi, a chi ancora ci mette il cuore. Perché - ed è una vecchia battaglia di Flobert - oramai i piloti non si riconoscono più da lontano in quanto sono scomparsi i numeri sulle macchine. Anzi ci sono, ma troppo piccoli e troppo nascosti. E Liberty Media, che dice di stare dalla parte del pubblico, perché non si muove facendo qualcosa subito, prima che il campionato cominci? ●

### Retrovie

Il maltempo ha rovinato i test del Montmelò eccetera eccetera. Comunque sia, in fondo alla classifica dei tempi finali ci sono Leclerc ed Ericsson. Che macchina guidavano? Lo sanno tutti, una Sauber. Ma non era un'Alfa Romeo? Macché! L'Alfa non corre in F.1, Leclerc ed Ericsson sono piloti della Sauber...

### Punture

Bernie Ecclestone si sveglia una mattina e ne spara due grossissime: la Formula Uno per uscire dalla crisi (che tanto crisi non è) dovrebbe passare all'elettrico. E poi il Vietnam entrerà nel circuito del mondiale. Su quest'ultima notizia, qualcosa di ve-





# Allarme power unit no all'Endurance!

**L'**era dell'unità ibrida è già entrata nella sua quinta stagione. Nel 2014, alla prima gara di Melbourne, furono solo 13 le macchine al traguardo e tutti i dubbi sulla scelta della Federazione di gettarsi su questa nuova "motorizzazione", peraltro troppo silenziosa, per chi era abituato al fragore dei V12, V10 e poi V8 e peraltro incomprensibile, pensando a quello che era il nascente campionato elettrico, esplosero in un fragoroso "ma perché la F.1 si è dotata di questi aspirapolvere?" ... Perché fare una F.1, in parte a batteria, se già stai pensando a un campionato solo per quello?

Cioè è come volere mettere insieme vela e canottaggio... Decisione che ancora mi lascia perplesso non avendo riscontro di questa tecnologia sull'automotive...

Addirittura in origine si pensava che si volesse danneggiare la serie a favore di altre nascenti, come la E appunto!

Comunque non divaghiamo, il dado è tratto da tempo. In occasione di quel primo Gran Premio a power unit, ci fu anche l'unico caso di squalifica (Ricciardo) per "abuso" di flussometro, altra diavoleria senza senso.

Al netto di questo limite che impedisce ai motoristi e agli "elettrauti" di poter scatenare tutta la potenza delle PU, quest'anno si innesca un ulteriore passo a voler ancor di più limitare i mostri di potenza. Non dimetichiamoci che la Federazione, per questione di sicurezza, ha sempre rincorso la potenza per limitarla ed evitare un'escalation senza controllo, arrivando anche al congelamento dei motori e di conseguenza delle prestazioni, incrementabili se non grazie a benzina olii e unguenti magici.

Dal 2014 al 2016 le power unit a disposizione erano cinque, ossia ognuno dei sei elementi, motore, turbo, MGU-K, MGU-H, batteria e centralina, doveva di fatto gestirsi e durare mediamente 4 week end di gara. Nel 2017 siamo saliti a quattro power unit e quindi a 5 week end medi di durata per i singoli elementi, nel 2018 le power unit scendono a tre, con 7 week end di durata media per motore, turbo e MGU-H, mentre MGU-K, batteria e centralina dovranno addirittura arrivare a 10-11, onde evitare le classiche penalità...

UNA FOLLIA che porterà tutti a dover limitare la potenza per garantire affidabilità e durata.

Una gara di endurance. Quindi dopo aver messo

**CON SOLO TRE UNITÀ  
A DISPOSIZIONE LE CASE  
VANNO INCONTRO  
A UNA NUOVA E ASSURDA  
TAGLIOLA, CHE METTE IN  
CONCORRENZA LA F.1 COL  
WEC. È UN GRAVE ERRORE!**

COLOMBO

la F1 ibrida adesso la si mette in concorrenza anche con il Wec.

Ma perché si è arrivato a questo? Per abbattere i costi si dice, niente di più falso perché il numero di motori prodotti e che girano al banco sono gli stessi. Certo forse un vantaggio per chi i motori li compra, ma basta pensare alla serie B, pensiamo ad

**” CERTO, VANTAGGIO DA QUESTA REGOLAMENTAZIONE LO HA CHI I MOTORI LI COMPRA, MA BASTA PENSARE ALLA SERIE B, PENSIAMO AD ESALTARE LA CHAMPIONS!**

t



esaltare la Champions!!!

Per farlo bisogna ritornare a dare Cesare quel che è di Cesare, la possibilità di poter lottare e soprattutto migliorarsi battaglia dopo battaglia per vincere la guerra...

Mercedes ha per ora girato con più cavalli rispetto a tutti gli altri motoristi, lo si sente chiaramente in rettilineo, avendo una affidabilità superiore, gli altri stanno spendendo vagonate di soldi per migliorare cosa? La durata prima e la prestazione poi... C'è qualcosa che non va.

Il tutto con il rischio di vedere poca azione al ve-

**PLEASE, PIU' LIBERTA' DI  
SPREMERE LE POTENZE!**

**Sopra, la nuova Ferrari in azione nei primi test di Barcellona. L'ulteriore inasprimento dell'obbligo di affidabilità, con tre power unit imposte come limite massimo (poi si incorre nelle penalità), è un limite eccessivo per la F1...**

nerdi, unica giornata in cui team e piloti possono "allenarsi"...

Le monoposto sono le più veloci della storia, lo hanno già dimostrato nel 2017, ma questa del limite di power unit è una vera farsa sulla quale la federazione dovrebbe intervenire, dando, quantomeno, libertà di utilizzo di power unit extra durante le prove libere, come succede per il cambio.

In soldoni siamo davanti alla F.1 più forte di sempre, lo spettacolo sarà ancora assicurato, ma perché limitarla come se dovesse correre la 24 Ore di Le Mans... Dai su!!! ●



# Al vostro punto g preferisco il punto Gi

**NON HA SENSO PROPORRE E STRUTTURARE I GRAN PREMI  
COME UN FORMAT TV CAPACE DI CREARE COLPI DI SCENA,  
ARTIFICI SCENICI E ECCITAZIONI FINTE OGNI 5 MINUTI.  
GENETICAMENTE LA VERA FORMULA UNO È ALTRA COSA**



SUTTON-IMAGES.COM

**C**erte volte seguendo la Formula Uno in Tv stento a riconoscere questo Sport. In parte per l'approccio mediatico, ma soprattutto per ciò che la Formula Uno stessa si sforza d'essere. Cercando sempre più di diventare ciò che geneticamente non è mai stata né mai sarà. Ossia un format. Una carta moschicida per curiosi. Peggio. Lo dico? Lo dico. Na calamita per boccaloni.

Sembra quasi che un Gran Premio sia divenuto evento complesso a meccanismi narrativi precotti, all'interno del quale ogni cinque minuti debba accadere per forza un colpo di scena memorabile. Manco fosse la telenovela "Il Segreto", con la trama alla mercé della bastardaggine imprevedibile e inesauribilmente creativa di Doña Francisca Montenegro.

Il pre-griglia è tutto un rutilare d'urlo, indiscrezioni, frenetico sciamare dal box allo schieramento, tra pronostici sperticati, one-to one col pilota comprensibilmente

riottoso o il team principal di turno, in realtà profondo quanto Pierino quando parla della supplente di Scienze naturali.

Il via viene descritto immancabilmente mozzafiato, la prima curva è tutto un epico, inusitato aggredir di bolidi e se Ericsson in diciassettesima piazza piega un nolder pare si debba chiamare la protezione civile; e là davanti, appena una Red Bull esce di scia e mima l'attacco, ecco che parte un'allerta così lacerante che svegliato di soprassalto si rimette maglione e almanari pure Bertolaso. Dopo un po', si può usare il drs. Wow.

Allora, tempo un giro o due, ci sta che uno qualsiasi passi un altro qualunque in rettilineo pieno, tipo una Lambo in leasing col furgone della Bartolini su una tratta autostradale, all'altezza del motel Pavesi.

E giù esultare.

Verrebbe quasi da chiedersi cosa ci sia mai da esser così contenti, ma non v'è reque: impazza il primo turno di pit-stop.

Processione apparentemente frenetica, spiazzante, semi-decisiva per chissà quale calcolo o tattica o esito, quando in realtà il 97% dei partecipanti è appiattito sulla stessa strategia ideale, uguale per tutti e studiata a tavolino, con tanto d'algoritmo. Tonitruante rovescio del destino: i ragazzi della Ferrari al cambio gomme hanno dato un millisecondo a quelli della Mercedes. Ma perché Mercedes? Siamo in Italia. E di Mercedes, no? Sennò facciamo come mio zio Raniero, che impressionato dall'americanizzazione televisiva ammorbante, a proposito di attori pronunciava Kirk Duglas il padre e Maicol Duglas il figlio. Ma torniamo a noi. Fatto o subito tutto ciò, eccoci un'altra bella tornata di sorpassi previo drs, minimo una decina, massimo cinquanta, olio e sale quanto basta, poi altro pit-stop generale, quasi nessun ritiro e una classifica già ampiamente delineata al novantacinquesimo metro dopo la partenza.

**REINSEGNATECI A ANNOIARCI AMANDOVI, A PASTEGGIARE LA SACRA STATICITÀ  
E LA LENTEZZA NARRATIVA DELLE CORSE COME SI GUSTA UN SALVIFICO DIGESTIVO**

# lles

Gilles in testa al Gp di Spagna, a Jarama 1981, davanti a Laffite, Watson, Reutemann e De Angelis: quando un apparente trenino fa più leggenda dell'Orient Express...



A seguire, arrivo, festa e podio, quindi un dopo-Gp stile Isola dei Famosi, fatte salve le nomination, grazie a Dio. Questo, sia chiaro, su tutte le Tv del mondo eh, mica solo da noi. È proprio l'approccio generale nell'orbe terracqueo che ormai funziona così. Implacabilmente. Senza remissione. Vedete, voi, signoroni della F.1, siete fuori strada. Tutti. Non siete né belli né arapanti, ma solo volenterosi e un po' paraculi nel simulare. Come spogliarelliste svogliate in locali tristi e smoscianti che sanno di creolina. Sapete, la F.1 è sport estremo di confronto diretto, tattica e rischio. Il sorpasso è epilogo eventuale, né necessario né indispensabile ai fini dello spettacolo. Ha senso solo in un'accezione qualitativa. Mai quantitativa.

Jarama 1981 - pilastro fondante nella leggenda di Gilles Villeneuve e trionfo implacabilmente processionale -, è epico e fa scuola addirittura per la totale assenza di sorpassi. Che grazie a Gilles 27, là in testa, imperforabile, diventa prodezza, manna dal cielo e miracolo laicamente transustanziale di carne agonistica che solo resistendo si fa anima bella e sacrale.

La stessa Digione 1979, fino a pochi giri dalla fine, su, è una gara statica e noiosissima. Na mattonata che spontaneamente, in extremis, sublima, si tramuta, diviene lotta folle, disfida a vita persa, duello in cui gode perfino lo sconfitto e cambia la vita a chi lo vede e a chi lo fa.

Vedete, dovete smettere, voi mammasantissima amministrativi e mediatici della Formula Uno, di pensare e farci pensare che un Gran Premio sia una sorta di compilation brunette-goes-crazy qual suturazione visuale d'una trentina di frenetiche clip su youporn. Finte, urlate, stupide e vuote, tutte pillole & siliconi.

Al vostro punto g, preferisco ancora il punto Gilles. Le tonalità da imbonitori, le novantasette mescole, i drs a iosa, i pit-stop finto-goduti, quella mitragliata di camera car e tempi al millesimo di secondo che sembrano risolutivi invece non spostano mai na sega, rappresentano la telenovellizzante pornografizzazione sciapa di una disciplina un tempo seria, estrema, dura e pura. In una parola, la mercificazione pipparola di una categoria nata ab origine per essere gustata, vista, sperimentata, praticata e ammirata da uomini veri. In pista, sugli spalti o in Tv, fa lo stesso.

Bisogna che ce lo rimettiamo in testa tutti: un Gran Premio non è mai stato e guaimai dovrebbe diventare rutilante complation da pornohub, ma intimamente rappresenta evento velocissimo dalla lettura e dall'andamento tattico e dalla decifrabilità paradossalmente improntati alla lentezza e all'analiticità silente.

Le corse, come le storie d'amore, i matrimoni o gli stati di grazia di qualsiasi livello, non sono né mai saranno scariche endorfiniche turboludiche a turni forzati e falsamente multigusto. No, ragazzi, i Gran Premi degli Anni '60, '70, '80 e fino ai '90 avevano almeno la sincera onestà narrativa d'essere ciò che sono sempre stati e ciò che devono e dovrebbero rigorosamente essere: spettacoli per molti ma non per tutti, sottotesti dalla decifrabilità complessa e dall'andamento solo raramente spiazzante, cimenti dalla trama tendenzialmente statica e, proprio per questo, dai capovolgimenti di scena rarissimi, improvvisi, imprevedibili e galvanizzanti. Attenzione: lo ripeto: rarissimi.

Okay, ho passato i cinquanta, non amo gli youtuber, non seguo tendenze, faccio a meno del fashion coach, quando incontro donne vistose ancora mi giro, do i primi segni di quel rincoglimento che porta a scordare, a turno, nomi, cose, città, lettere e testamento, però, come certi tenaci rincoglioni di noantri, certe sere che fuori piove mi metto a sfogliare la vecchia collezione di Autosprint di fine Anni '70 e con la mente torno alla Tv in bianco e nero.

Così facendo mi reimmergo in quei bei Gran Premi da due ore piene, in cui non succede quasi un cavolo fin dall'inizio, con le Lotus nereore di Andretti e Peterson che dopo mezza curva salutano la compagnia e se ne vanno.

E Poltronieri in console - accompagnato dal fido, informatissimo e taciturno Benzinger - che non si scompone neanche se vien giù il diluvio universale, non si sforza di vendere lo show a tre palle e un soldo e recita una sommessima, composta, galantomistica e infinita telecronaca come un parroco di periferia sgrana la terza parte del rosario con le vecchie ai primi banchi della chiesa, capeggiate dalla perpetua che sa a mente tutti i misteri gloriosi.

Guardate che non sto facendo nostalgia d'accatto. La mia è fredda analisi comparativa.

C'è sempre stato un che di penitenziale, d'attendista e ingessato, nella F.1 che rivendico. Un po' marmorea, ritrosa, quasi pudica. Pronta perfino a sorprenderti con le cose più vere del mondo, che adesso non ci sono mica più: fumate e ritiri.

Sì, perché nelle corse la rottura meccanica è sempre stata, fino a poco tempo fa, come lo sfidanzamento nelle telenovelas: se ne fai a meno, tutto il resto diventa noia. Adesso, al contrario, si vantano perché fanno tutta l'annata con tre motori. Pazzi. Il fascino doc di questo sport è sempre stato nell'esatto contrario: nella fragile e drammatica caducità del mezzo.

Altroché: una sana e consapevole libidine - lo dico riavvalendomi del beneficio del paradosso, neh -, dovrebbe obbligare a rompere almeno un motore o una turbina ogni tre gare, come faceva la Lotus di Andretti o la Renault di Prost.

Il vero appassionato di F.1 e il più puro appassionato d'ammore, in ogni caso dentro la loro storia ci sanno stare accettando pause, routine, suocere, noie, stasi penitenziali e salvifiche riprese. Alti e bassi, dai. Non è solo da sempre il senso degli sport più seri, ma anche quello, più in generale, della vita, il più serio degli sport.

È per questo che, pensando alla F.1 e a questi uomini di panza che studiano e si scervellano per divertirci, attirarci, arraparci, mesmerizzarci, spezzarci il respiro a ogni fiatata con mille cavolatine, inutili come ninnoli ai neonati, verrebbe tanto da dire: infilate la retromarcia e reinsegnateci a annoiarci amandovi, a pasteggiare la sacra staticità e la lentezza narrativa delle corse come si gusta un salvifico distillato centerbe, in coda a un pasto corposo. Tornando a quella Formula Uno che - come diceva Niki Lauda pilota nella sua autobiografia del 1985 - certe volte è lunga, noiosa, piatta e pericolosa come la vita, ma, in compenso, dice sempre la verità. ●



# Politica da rivedere

**ANCHE IN F.1 ISTANZE E CORRENTI SI FORMANO  
AL MOMENTO SENZA MAI DARE REALI RISPOSTE.  
COSÌ NON VA MICA BENE...**

**I**n queste ore così prossime alle elezioni, molti di noi, per un verso o per l'altro, hanno a che fare con uno sconcerto da lontananza. Con la sensazione di essere costretti a fare i conti con una politica che fatica a fornire risposte nel merito. Ragionamenti e assennatezze in luogo di promesse vaghe

(e vane), liti e proclami. Non sto dicendo nulla di nuovo ma questa introduzione viene buona per proporre una riflessione sulla politica che governa o dovrebbe governare la Formula Uno. Una politica, più che distante, del tutto assente.

L'impressione è che i partiti e le correnti si formino di volta in volta, a chiamata. Che le modalità di affrontare temi più o meno urgenti siano connesse ad una inerzia sprovvista di intenzioni o energie. Pigramente - viene da dire - i responsabili delle squadre, il vertice della Federazione Internazionale, si incontrano per date prefissate senza produrre alcun elemento di cambiamento o di novità. Un po' per i dettami tecnici - discutibili e messi in discussione a giorni alterni - che appartengono ad un regolamento con scadenze troppo lontane; un po' perché sembra che, in definitiva, nessuno abbia voglia di spingere davvero verso una qualche variazione del panorama. I team soffrono evidentemente una mancanza di leadership, nel momento in cui devono trattare argomenti comuni; Jean Todt sembra molto assorbito dalla campagna internazionale



**” SI FA FATICA A INSTAURARE UN CORRETTO E COSTANTE DIALOGO E, QUANTO  
ALLE INTERVISTE, È TUTTO UN FESTIVAL DEL “NO”, BASTA PROVARE A CHIEDERE...**

per la sicurezza sulle strade; Liberty Media - come già scritto su queste pagine -ha poteri tutto sommato ridotti in assenza di un vero e proprio concorso di forze verso una modernizzazione dell'amaradan. Mancano le energie, le idee condivise, le discussioni accese. È tutto un bon ton agiatissimo, che produce una immagine quasi fatalistica. In tema di tecnica applicata ai Gran Premi non sembra discutibile una rivoluzione (connessa ad investimenti enormi già prodotti e alla divisione della torta tra gli attori protagonisti) e siccome il tema centrale è fuori discussione, ogni altro possibile dibattito viene annullato. Il tutto in una pressoché totale assenza di parole. Anche questo è un aspetto curioso e grottesco della Formula 1 attuale. Uffici stampa iperattivi, iperprotettivi sulle minutaglie (un festival del "No", basta provare a chiedere una intervista) e poi muti, latitanti, a quota zero sul resto. Nessun team principal che lanci una proposta, una provocazione, un desiderio da condividere. Nemmeno una riflessione buttata nello stagno a fondo perduto. Silenzio. In attesa che riparta il Mondiale,

#### CON IL FUTURO NEL MIRINO

**Arrivabene e Binotto riflessivi di fronte al futuro non solo della nuovissima SF71H, nell'altra pagina, ma anche dell'intera Formula Uno che dal punto di vista politico-organizzativo ha molti punti su cui intervenire e da migliorare. A cominciare da se stessa...**

come se il Mondiale, così com'è, fosse una cuccagna per chiunque ami questo sport. Non esiste una visione, una progettualità emanata da una cultura peraltro ricchissima. Non parlano i piloti. Non è possibile accedere a nulla. Il che è il vero mistero, il vero peccato. Perché non esiste un universo così complesso, così ricco di raffinatezze tecnologiche, di accuratezze, di persone autenticamente votate all'eccellenza come la F.1. Un viaggio dentro un team scatena meraviglia e ammirazione, permette di osservare uomini e donne alle prese con complessità quotidiane straordinarie. Ogni particolare frutto di uno studio, di un pensiero, di uno sforzo. Ogni elemento di un team in costante contatto con altri, con chi può fornire una risposta, un contributo, un'idea ulteriore. Beh, strepitoso. Peccato che tutto ciò sia fuori portata. Perché? Perché se ti faccio vedere uno stampo, un ufficio, il braccio di una sospensione del 2009, vai a casa e ma lo copi. Gesù. Siamo al campionato del mondo, certo. Delle occasioni perdute. Della pigri- zia. Dello spreco. ●

fotografie COLOMBO





# Debutto rosso speranza!

LA PRIMA IMPRESSIONE È QUELLA DI UNA FERRARI SF71H CHE È PARSA SUBITO IN GRADO DI TENERE IL PASSO DELLA RIVALE DIRETTA MERCEDES W09. ECCO CON QUALI RETROSCENA...



## CHI BEN COMINCIA SI TOGLIE SUBITO L'ANSIA

La Ferrari di Vettel davanti alla Mercedes di Bottas nei primi test in Spagna: l'immagine è benaugurante e la stessa Rossa in pista si è subito ben comportata rispetto alla acclamata e conclamata rivale...

**C**he Ferrari si è vista nella prima tornata di test in Catalogna? Qual è il reale valore espresso dalla SF71-H? Si può già affrontare un paragone con la rivale numero uno, la Mercedes? Sono tante le domande emerse lo scorso giovedì sera, quando la bandiera a scacchi ha messo fine alle tormentate (per il meteo) sessioni di test. La prima impressione è che la Ferrari 2018 abbia subito dimostrato di tenere agilmente il passo della Mercedes. Al di là delle difficoltà di mantenere alte le temperature delle gomme, Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen hanno sottolineato la buona aderenza riscontrata nei primi giorni di test mentre l'ultima giornata, chi ha visto la SF71-H in azione in pista ha notato un rake sorprendentemente elevato, probabilmente per via di una particolare scelta di assetti ben precisa.

di Massimo Costa

Del resto nei test è importante provare varie soluzioni di set-up, soprattutto con questa monoposto che adotta un passo lungo stile Mercedes, per cercare di capire al meglio quali direzioni prendere, quali strade battezzare per arrivare il più velocemente possibile alle giuste soluzioni.

Nella prima giornata, Raikkonen ha chiuso al terzo posto a poco più di tre decimi dalla Red Bull-Renault di Daniel Ricciardo (1'20"179 dell'australiano contro 1'20"506 del finlandese), dopo 24 ore Vettel ha preso la prima posizione (1'19"673) lasciando a tre decimi la Mercedes di Bottas. Infine, Vettel ha rimediato nove decimi da Hamilton, arrivato a 1'19"333 contro 1'19"241 del tedesco. Però, come detto, in quest'ultima giornata di prove la Ferrari si è concentrata su un certo tipo di prove non cercando la reale prestazione. →

La differenza finale, nel totale dei tempi assoluti, tra Hamilton e Vettel è racchiusa in tre decimi (1'19"333 - 1'19"673) anche se Hamilton ha girato molto meno rispetto al rivale e la Mercedes ha utilizzato per lo più gomme medie mentre la Ferrari ha lavorato con le soft. Questa indicazione fa capire come nessuno dei due top team abbia girato in versione qualifica impiegando gli pneumatici hyper-soft e poco carico di benzina, soluzione adottata dalla sola McLaren-Renault con Stoffel Vandoorne. Non ne valeva la pena considerando il freddo che non permetteva alle gomme di lavorare a dovere. Ma questa settimana, con un meteo migliore, sarà necessario imbastire tutte le prove possibili immaginabili per capire il reale valore delle monoposto in ogni condizione di carico di benzina con le varie mescole delle Pirelli. Quali sono state le reazioni dei piloti Ferrari? Raikkonen, in pista il primo giorno aveva sottolineato: «Abbiamo potuto lavorare con le gomme in situazioni diverse, asciutto e bagnato. Non abbiamo spinto guardando al cronometro, ma al nostro piano di lavoro. Abbiamo già verificato lo scorso anno la posizione e la visibilità con l'halo, quindi non ci sono state particolari differenze o novità».

Vettel è stato piuttosto ermetico: «È stata una settimana difficile per colpa del meteo. Girando di più potremo chiarirci le idee. Per ora abbiamo più domande che soluzioni e abbiamo bisogno di girare di più avere conferme e capire cosa stia succedendo. L'umore è alto nella squadra, con la macchina nuo-

**PER ORA ABBIAMO PIÙ DOMANDE CHE SOLUZIONI MA LA SQUADRA È MOLTO MOTIVATA E SIAMO OTTIMISTI**

**SEBASTIAN VETTEL**

”

**RAIKKONEN PENSA AL PIANO DI LAVORO**

**Raikkonen, sotto al volante della nuova Ferrari, ha confermato che non sono state cercate le prestazioni assolute, ma si è guardato soprattutto di portare avanti il lavoro di svezzamento**

va tutti sono motivati». Sui rivali Vettel si è sbilanciato maggiormente: «Mercedes è sicuramente la favorita, ma noi negli scorsi anni ci siamo avvicinati molto. È solo marzo, continuiamo il nostro lavoro perché la stagione è ancora lunga, vedremo a fine anno quali saranno i valori in campo, ma ovviamente il campionato è l'obiettivo».

Vettel non è sembrato voler raccogliere il guanto di sfida che già gli ha lanciato un carichissimo Hamilton: «Seb dice che la Ferrari sarà più vicina a noi? Me lo auguro, così si vedranno le differenze fra i piloti. Non penso a lui, mi concentro solo su me stesso e la mia mente. Se sono al massimo, so che non avrò niente da temere. Chiedete a Federer e vi risponderà lo stesso».

Una guerra psicologica che Hamilton intende sicuramente aumentare rispetto al 2017, dopo aver constatato come Vettel cada facilmente nelle trappole che gli sono state preparate lo scorso campionato dallo stesso campione del mondo in carica o anche da Max Verstappen. Sarà interessante verificare come Vettel si comporterà questa stagione. Svanito nel nulla per almeno un paio di mesi, il tedesco a Montmelò si è fatto trovare perfettamente in forma, anche mentalmente rilassato, benché quel suo «abbiamo più domande che soluzioni» ha lasciato trasparire un certo disagio, una certa fretta nel voler capire fin dove può spingersi la SF71-H. Mentre Raikkonen, come da tradizione, non si è scomposto più di tanto non facendo intuire granché sulle sue reali sensazioni ricevute in pista. ●



SUTTON-IMAGES.COM

# LE VOCI FERRARISTE



## LUNEDÌ 26 1° GIORNO DI TEST

**Raikkonen:** «La prima impressione è positiva ovviamente il tempo sul giro è ancora lontano da quello migliore, soprattutto a causa della temperatura molto bassa che non permette di utilizzare al meglio gli pneumatici. In pista si spinge, ovviamente, ma non è questo il momento per cercare i migliori riscontri cronometrici. L'obiettivo è quello di iniziare a familiarizzare il più possibile con la monoposto, iniziando a fare dei cambiamenti per valutare le reazioni della vettura. Quando sei in pista con una monoposto ai primi passi è fondamentale capire come reagisce, e non ci sono stati problemi. Direi tutto normale, siamo riusciti a completare il programma di lavoro e finora tutto è andato bene, senza imprevisti. Poi, giorno dopo giorno, capiremo sempre di più dove ci consentirà di arrivare il potenziale della monoposto, ma dobbiamo sperare che le temperature salgano, perché con l'asfalto così freddo è davvero difficile far funzionare le gomme. Con il sistema Halo, la guida non è poi così diversa non avevo riscontrato problemi lo scorso anno così come oggi. Nelle brevi prove del 2017 il dispositivo era applicato su una monoposto che non era nata prevedendo il suo utilizzo, ma con la vettura attuale è un corpo unico, e va ancora meglio. Per me non ci sono problemi».

## MARTEDÌ 27 2° GIORNO DI TEST

**Vettel:** «La cosa importante oggi non sono i tempi, ma il fatto che in queste condizioni siamo riusciti a percorrere quasi cento giri senza avere nessun problema di affidabilità. E' su questo che ci concentriamo ora, la ricerca della prestazione avverrà in un secondo tempo. Dal punto di vista dell'operatività



IPP



COLOMBO



complessiva è andato tutto liscio, direi che la macchina funziona. Ma le condizioni di oggi non sono quelle in cui normalmente girano le F1: oggi è persino nevicato e con tre o quattro gradi di atmosfera e 8-9 di asfalto, tutti hanno fatto fatica a mandare le gomme in temperatura. Il meteo è stato il fattore limitante oggi, il fatto che fosse molto più freddo dell'anno scorso, e l'asfalto completamente diverso, impediscono di fare paragoni. Per ora ci concentriamo su noi stessi senza guardare a quello che fanno gli altri».

## GIOVEDÌ 28 3° GIORNO DI TEST

**Raikkonen:** «Oggi più che in Spagna sembrava di essere in Finlandia. E tutti sanno che nel mio paese di origine la Formula 1 non gira...».

## GIOVEDÌ 1 4° GIORNO DI TEST

**Vettel:** «Abbiamo il polso della situazione, capiamo come reagisce la macchina, ma è necessario percorrere più chilometri per capire tante altre cose della vettura. Siamo

ai primi chilometri con una monoposto nuova, quindi tutti sono eccitati. Dispiace non poter girare come avevamo programmato, ma è un problema che accomuna tutte le squadre presenti. Sono convinto che noi e la Mercedes saremo molto vicini, più dello scorso anno, ed è una prospettiva fantastica, poi vedremo cosa accadrà. È una stagione lunga, siamo solo ad inizio marzo e dovremo arrivare a fine novembre, quindi ci sarà tempo. Abbiamo ancora a disposizione solo quattro giorni di prove, dovremo sfruttarli al massimo per capire il più possibile. Non è stato un pomeriggio del tutto ideale per via delle condizioni della pista e di un po' di tempo perso in garage per mettere a punto alcuni dettagli. Mi sarebbe piaciuto poter girare anche di più, ma lo faremo la prossima settimana, quando inizieremo a farci un'idea migliore. Vorrei mettere da parte le giacche invernali! Spero che si possa girare con continuità ed in buone condizioni di pista, sarà l'ultimo test prima di partire per l'Australia, quindi molto importante per trovare un buon feeling con la monoposto. Abbiamo ancora a disposizione solo quattro giorni di prove, dovremo sfruttarli al massimo per capire il più possibile».

# Mercedes

## solida e veloce



### LA W09 HA TUTTO PER DIVENTARE LA NUOVA REGINA. UNA MONOPOSTO CHE PROSEGUE LA GRANDE TRADIZIONE E CHE VEDE UN HAMILTON GIÀ AFFAMATO

di [Massimo Costa](#)

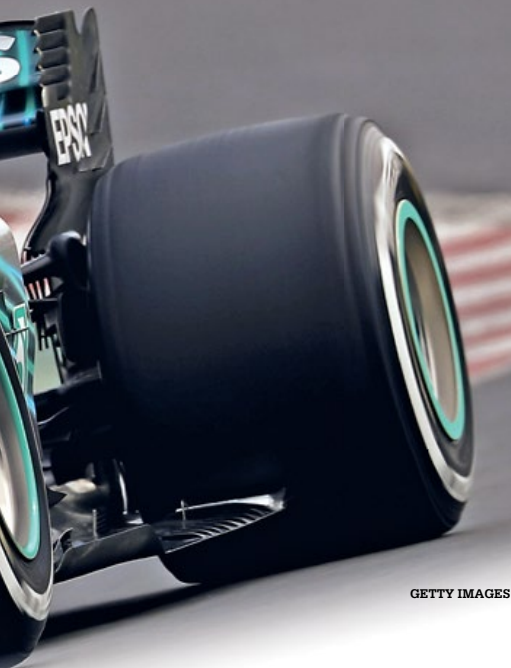
**F**reddo, neve, vento, non hanno impaurito la Mercedes. Apparsa solida, consistente, veloce, graffiante nei primi quattro giorni di test di Montmeló, certamente poco indicativi, comunque utili per svezzare la nuova W09. In totale, la Mercedes ha coperto 306 giri per una distanza di 1.424 km, seconda nella lista di chi è stato più in pista, ovvero la sorprendente Toro Rosso-Honda con 324 tornate percorse. Per una serie di circostanze dovute al maltempo e a opportunità di tempo, Valtteri Bottas si è sobbarcato gran parte del lavoro. Per esempio, nella prima giornata, il finlandese ha coperto 58 giri contro i 25 di Lewis Hamilton, frenato dalle pessime condizioni atmosferiche. Il giorno 2, sulla W09 è salito il solo Bottas con un totale di 94 giri, e il secondo crono dietro a Sebastian Vettel, poi altri 60 tornate la

giornata finale che ha visto in pista anche Hamilton in condizioni di asfalto asciutto e autore del miglior tempo. Bottas ha saputo fornire indicazioni molto precise agli ingegneri ed era molto allegro alla fine dei test: «*Tutto ha sempre funzionato alla perfezione quando ero al volante e la sfida nel "sentire" il grip per via delle basse temperature non è stata facile*». Hamilton si è preso il crono migliore dei quattro giorni in 1'19"333 e subito le sue parole hanno fatto rumore: «*Mi sono sentito subito a mio agio. Fosse per me, andrei subito a correre a Melbourne. Vettel dice che la Ferrari sarà più vicina a noi? Me lo auguro, così si vedranno le differenze fra i piloti*». Un Hamilton combattivo, subito "cattivo", pronto a lanciare la sfida per quella che si prospetta una annata decisamente interessante. Un Hamilton concentrato,

che dopo la impeccabile stagione 2017 pare intenzionato ad alzare ancora di più la propria asticella, i propri limiti. Il campione del mondo in carica è stato chiaro: «*A volte mi chiedono dove trovo le motivazioni dopo tante vittorie, quattro titoli iridati, numerosi anni in pista. Capisco questa domanda e a volte anche io mi chiedo come faccio, ma la risposta è facile. Ora il mio obiettivo è quello di raggiungere Juan Manuel Fangio che nella sua grande carriera ha ottenuto cinque mondiali*». Eccolo qua l'Hamilton affamato, amante della velocità, instancabile giramondo, sempre presente nei posti più mondani del globo, ma che non si fa mancare l'adrenalina giusta quando è il momento di salire in macchina. E soprattutto, di avere quella solidità mentale e quella condizione fisica perfetta che non si sa dove riesca a trovarla. Quanti campioni, di tanti sport, raggiunto l'apice del successo, si sono fatti assorbire dalla vita mondana non riuscendo più a ripetersi agli stessi livelli agonistici. Hamilton no, incredibilmente riesce a far convivere le due cose come pochi altri. Tornando alla W09, in quei pochi giri percorsi, il britannico pare aver già capito che disporrà di una monoposto che è una evoluzione positiva della W08. Non troppi stravolgimenti, non ce n'era bisogno, ma la ricerca attenta nel

## STELLA SUBITO FILANTE

Nella prima sessione di test a Montmelò la Mercedes ha coperto una distanza di 306 giri (seconda solo alla Toro Rosso) con Hamilton che ha fatto subito siglare il miglior tempo



GETTY IMAGES

cancellare i punti negativi riscontrati nel 2017, l'affinamento di un prodotto già vincente che porta la firma di James Allison e di uno staff tecnico di assoluto valore. La Mercedes, che durante l'inverno è stato uno dei team più comunicativi della F.1, anche a Montmelò si è distinta in quanto a simpatia. Nel terzo giorno, rovinato dalla neve, nel comunicato stampa ufficiale

gli uomini del dipartimento comunicazione si sono inventati una splendida quanto divertente intervista a Mister Karl Snowman, ovvero Carlo l'uomo delle nevi, felice di essere stato invitato nel box Mercedes. Un po' di simpatia non guasta mai. Non deve essere stata presa come simpatica, invece, la lettera che la Fia ha inviato nel mese di gennaio ai costruttori di power unit in cui si invita a non fare differenze tra team ufficiale e team clienti. In pratica, si chiede di non creare disparità nella gestione dell'hardware e del software. Nel paddock si è sparsa la voce che questa richiesta della FIA sia stata motivata da uno dei due team Mercedes, o magari entrambi, quindi Force India e Williams scontenti

ORA IL MIO  
OBIETTIVO È  
RAGGIUNGERE  
JUAN MANUEL  
FANGIO CHE HA  
VINTO 5 TITOLI

LEWIS HAMILTON



SUTTON-IMAGES.COM

del trattamento ricevuto. Sarcastico Christian Horner, team principal Red Bull, che ha invitato la stampa a rivolgersi a Claire Williams per avere chiarimenti in merito. Toto Wolff non l'ha presa bene sottolineando che troverebbe sorprendente se questo sollecito alla Fia fosse arrivato dai suoi team clienti: «A loro abbiamo sempre dato motori identici a quelli che usiamo noi anche perché avere responsi da sei monoposto spinte da power unit completamen-

te uguali è molto utile per comprendere meglio il funzionamento ed eventuali accorgimenti». E visto che a lanciare il sasso contro la Mercedes è stato Horner, è nato il sospetto che, al contrario, sia stata proprio la Red Bull a mettere le mani avanti con la Fia nei confronti del suo fornitore Renault, considerando che la squadra ufficiale della Casa francese che schiera Nico Hulkenberg e Carlos Sainz ha progetti sempre più ambiziosi. ●

# Tre regine ammiratissime

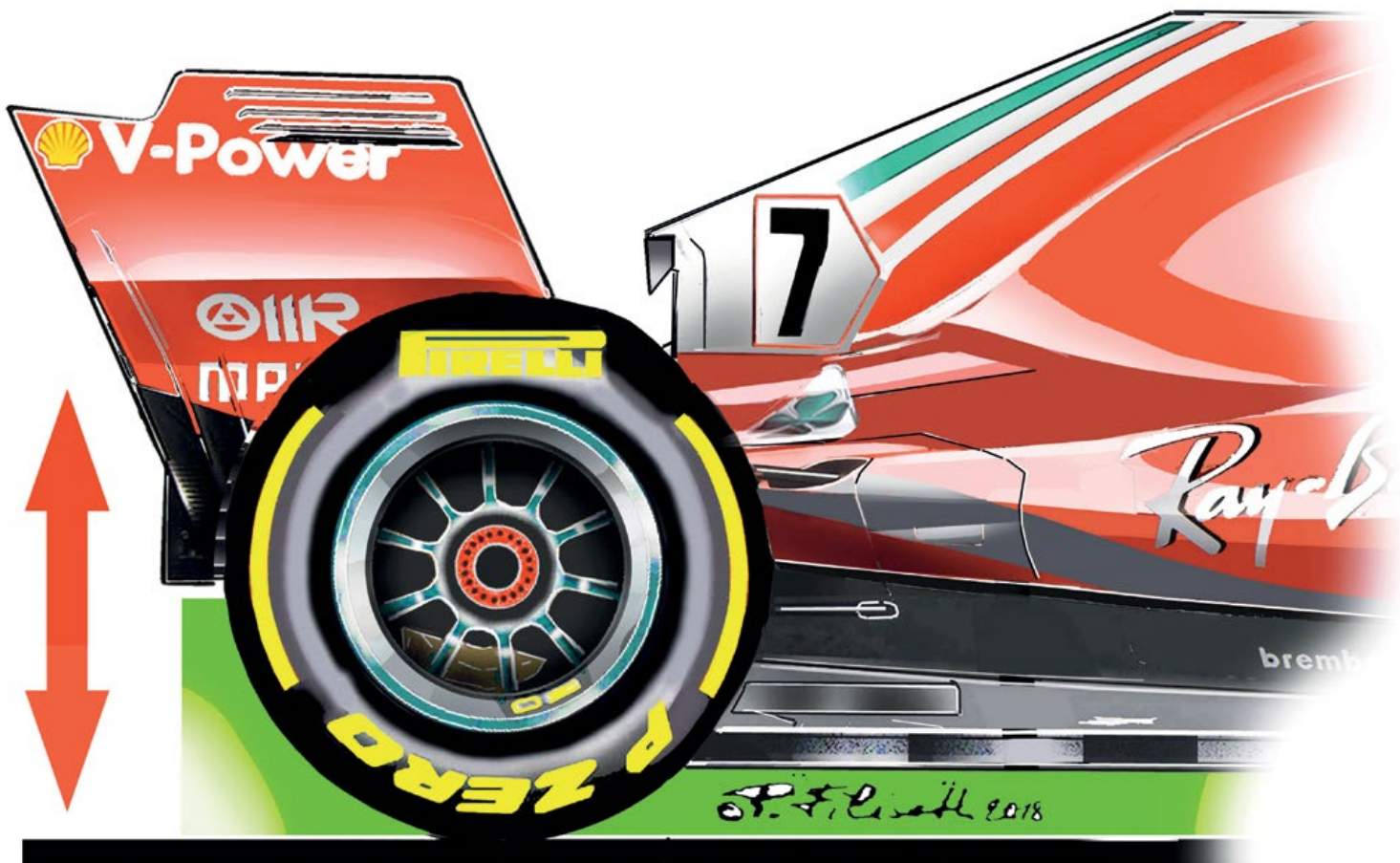
**FERRARI, MERCEDES E RED BULL SONO LE OSSERVATE SPECIALI NEI TEST DI BARCELLONA. ECCO COME HANNO LAVORATO I RISPETTIVI TEAM E LE CARATTERISTICHE IN PISTA DEI MODELLI CHE HANNO INIZIATO LA LORO CRESCITA**

di **Paolo Filisetti**

**M**ONTMELÒ - La prima sessione di test al Montmelò, nonostante le condizioni atmosferiche proibitive che hanno portato addirittura a perdere tutta la giornata di mercoledì, hanno comunque permesso ai team di svolgere gran parte del programma di lavoro previsto. Ovviamente ad eccezione dell'ultima giornata si è trattato soprattutto di valutazione dell'aerodinamica delle monoposto, non influenzata oltremodo dalle temperature rigide, mentre per quanto riguarda i pneumatici solo giovedì è stato possibile svolgere un lavoro che fornisse dati attendibili. Questa settimana, complice un previsto miglioramento climatico, tutte le squadre effettueranno prove comparative con le differenti mescole, preparando poi,

## LA SF71H VERIFICA GLI EFFETTI DELL'ASSETTO

LA SF71H HA MONTATO SENSORI LASER NEL RETROTRENO, (AREA VERDE) PER VALUTARE LE VARIAZIONI DI ALTEZZA DA TERRA, E DIVERSI ANGOLI DI RAKE (ASSETTO PICCHIATO), RAFFINANDO PROGRESSIVAMENTE L'ASSETTO BASE, REGISTRANDONE GLI EFFETTI.





## QUEI PROFILI SINUOSI

SONO STATI AGGIUNTI DEI GENERATORI DI VORTICI (FRECCHE ROSSE) CON UN PROFILO SINUOSO, SIMILI A QUELLI ADOTTATI DALLA MERCEDES GIÀ NEL 2017. ENERGIZZANO IL FLUSSO D'ARIA DIRETTO AL FONDO VETTURA, INCREMENTANDO IL CARICO E NELLO STESSO TEMPO, AUMENTANO LE TURBOLENZE VERSO L'ETERNO, PRODUCENDO UNA SCIA MOLTO PERTURBATA, DANNOSA PER LE VETTURE INSEGUITRICI IN FASE DI SORPASSO.

COLOMBO



*P. Filisetti 2018*

AUTO  
SPORT  
21

FP  
PAOLO  
FILISSETTI

nello specifico quelle previste per il debutto in Australia. Ferrari, Mercedes e Red Bull sono riuscite a percorrere parecchi chilometri, con la squadra di Milton Keynes, però costretta nella prima giornata di Verstappen ad uno stop anticipato delle prove, per un guasto al cambio, mentre per tutta la durata dei test, più volte sono stati smontati e rimontati gli schermi laterali dei deflettori a lato delle fiancate, a causa di vibrazioni.

Analizzando le prove svolte da ciascuno dei tre top team, è interessante notare come il programma di lavoro sia stato profondamente diverso tra loro.

La Ferrari, dopo la prima giornata, con Raikkonen, non particolarmente fruttuosa, che di fatto ha impedito al finlandese di trovare una base di assetto valida, dal secondo giorno, con al volante Vettel, ha eseguito parecchie prove aerodinamiche strumentando la SF71H, come una vera e propria monoposto laboratorio. Nello specifico sono stati provati differenti angoli di rake con laser posizionati nella zona del diffusore e rastrelli di sensori dietro le ruote posteriori. Sono state adottate varie altezze da terra del retrotreno, così modificando ogni volta l'angolo di rake (assetto picchiato), rilevando le implicazioni che ciò comportava a livello di dinamica del veicolo, ma soprattutto gli effetti sull'estrazione del flusso d'aria dal fondo della monoposto. Oltre a ciò è stato molto interessante notare come sulla SF71H siano già state introdotte modifiche, nello specifico ai deflettori davanti alle fiancate, al fondo ed al diffusore. Ai primi sono stati aggiunti generatori di vortice (simili a quelli della Mercedes) nel bordo inferiore. Questi particolari hanno la funzione di energizzare il flusso diretto al fondo della vettura e

lavorano in congiunzione ai profili a scimitarra posti dietro di essi. È interessante notare, peraltro, (come spiegato in altra parte di As) che generano vortici che si uniscono in altri di dimensioni maggiori, con un effetto non esclusivamente tangibile sulla monoposto su cui sono montati, ma anche a livello di turbolenze generate a livello di scia. In pratica, risulta maggiormente perturbata, per nulla sfruttabile, anzi dannosa per le monoposto che seguono in fase di sorpasso. Interessanti anche le modifiche al diffusore. A livello di sezioni laterali, queste sono ora caratterizzate da una serie di profili verticali a coltello che ampliano la zona di espansione del diffusore e generano vortici nella porzione più esterna. In parallelo, è stato possibile notare l'adozione di una sorta di paratia ricurva nella sezione superiore centrale, che forma una specie di canale aggiuntivo del diffusore migliorando l'estrazione dell'aria dal fondo, generando una depressione più ampia a valle di esso.

#### Mercedes concentrata sulla Medium

Mercedes, per contro ha svolto prove inizialmente incentrate sulla lunga percorrenza di stint con la stessa miscela di pneumatici, ma differenti assetti e carico. In pratica la miscela con cui la W09 ha percorso molti km è stata la Medium, che occorre ricordare, corrisponde alla Soft del 2017 in termini di durezza. Nei primi giorni con Bottas al vo-

lante, autore di un numero di tornate largamente superiore a quello di Hamilton in questi test, non è stata cercata la prestazione cronometrica, ottenuta poi, invece dall'inglese nell'ultimo giorno sempre utilizzando le Medium. Non particolarmente appariscenti i primi aggiornamenti montati dopo aver svolto accurate prove di aerodinamica con rastrelli di sensori sia all'avantreno che al retrotreno. Nello specifico, oltre a piccoli ritocchi alle paratie dell'ala anteriore dotata di deflettori orizzontali ricurvi, è stat interessante l'adozione di un'ala da carico medio caratterizzata dal profilo d'ingresso rialzato centralmente, profondamente diverso rispetto alla versione a cucchiaio, specifica per carichi medio bassi adottata ad inizio test. Da rilevare che la configurazione dell'ala da carico più elevato prevedeva la rimozione del profilo aggiuntivo largo 10 centimetri, connesso al pilone di sostegno, che sfrutta il cosiddetto vortice Y100. Era invece presente nella versione con profilo principale a "cucchiaio".

#### Red Bull coi dettagli curatissimi

La Red Bull, è stata un'osservata speciale di questi primi test. Adottava la livrea definitiva al posto di quella "camouflage" utilizzata nel filming day di Silverstone, rendendo infatti possibile identificarne i dettagli salienti. Nello specifico la zona ovviamente più "attenzionata" è stata quella delle imboccature delle fiancate, e della mid wing centrale che le sovrasta. Più volte la Rb14 è scesa in pista senza gli schermi verticali dei deflettori a lato delle fiancate. Non tanto per effettuare prove comparative, ma (poi si è saputo) per problemi di vibrazioni indotte a questi elementi che gene-

ravano crepe nei supporti di attacco ai convogliatori sotto le prese d'aria. Gli schermi ora sono un mix tra la versione adottata lo scorso anno a Singapore, copia della Ferrari, e quelli della Mercedes. Sono infatti divisi in più elementi posti in sequenza e interconnessi, dietro gli ampi schermi verticali dotati di un deflettore orizzontale, rastremati inferiormente. La Rb14 evidenzia una cura maniacale dei dettagli, e voci vicine alla squadra parlano di un carico verticale sviluppato dalla monoposto superiore di cinque punti rispetto alla Rb13. Il diffusore appare molto simile a quello introdotto nella parte finale della scorsa stagione. Questa settimana è prevista la prova di aggiornamenti ad ali e fondo. ●

#### W09, DUE TIPI DI ALA POSTERIORE

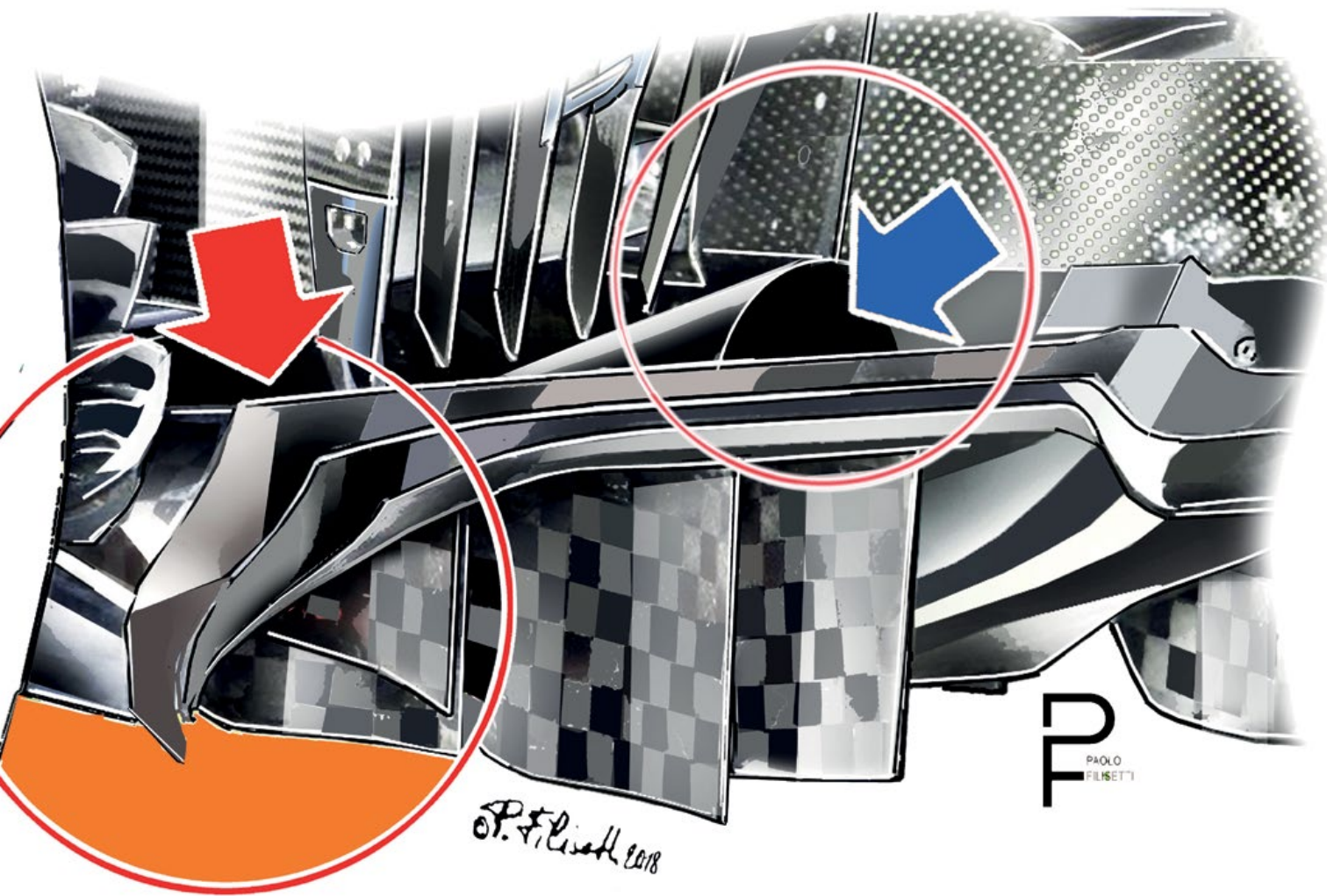
SONO STATE PROVATE DUE VERSIONI DI ALA POSTERIORE. UNA CON PROFILO PRINCIPALE A CUCCHIAIO, SPECIFICO PER MEDIO BASSO CARICO, IDENTICO ALLO SCORSO ANNO, ED UNA DOTATA DI PROFILO PRINCIPALE SOLLEVATO CENTRALMENTE NEL BORDO DI INGRESSO, IN GRADO DI GENERARE UN CARICO MAGGIORE. QUESTA VERSIONE NON PREVEDEVA L'ADOZIONE DI UN PICCOLO PROFILO CONNESSO AL PILONE DI SOSTEGNO, PRESENTE, INVECE, NELLA VERSIONE A CUCCHIAIO

#### PROFILI A COLTELLO

LE SEZIONI LATERALI, QUESTE SONO ORA CARATTERIZZATE DA UNA SERIE DI PROFILI VERTICALI A COLTELLO CHE AMPIANO LA ZONA DI ESPANSIONE DEL DIFFUSORE E GENERANO VORTICI NELLA PORZIONE PIÙ ESTERNA. INTERESSANTE L'ADOZIONE DI UNA PARATIA RICURVA NELLA SEZIONE CENTRALE SUPERIORE. FORMA UN CANALE AGGIUNTIVO MIGLIORANDO L'ESTRAZIONE DELL'ARIA DAL FONDO.

LA ZONA PIÙ ATTENZIONATA DELLA NUOVA RED BULL È STATA QUELLA DELLE IMBOCCATURE DELLE FIANCATE





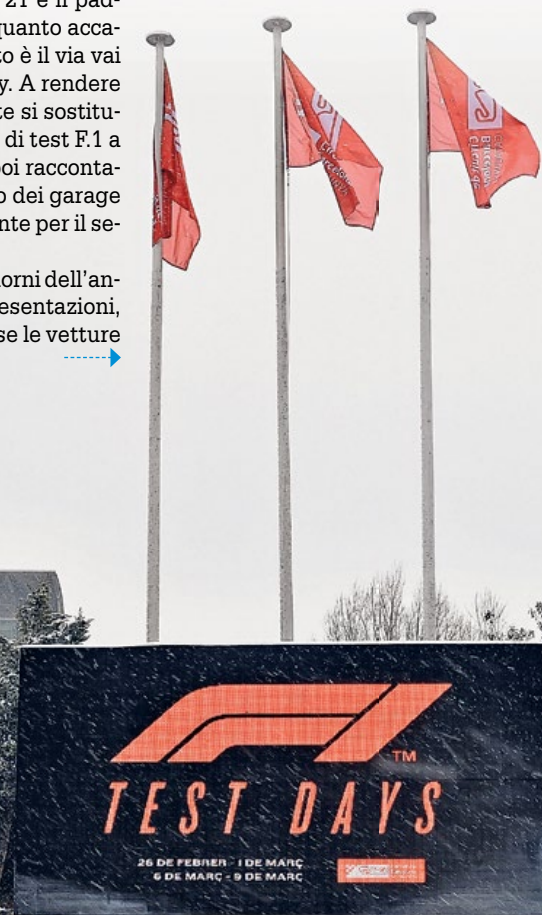
# Il ghiaccio finalmente è rotto

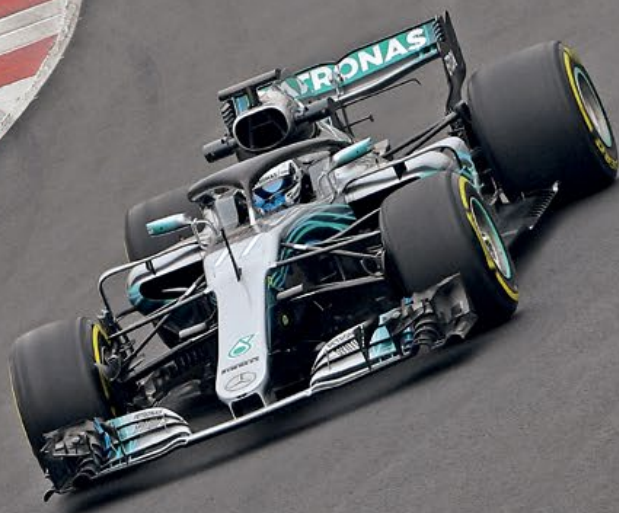
DIARIO ATTIMO PER ATTIMO DEI PRIMI TEST DEL CIRCUS IN VERSIONE 2018, TRA ASPETTATIVE E SORPRESE DEL METEO, CHE, PER UNA VOLTA, FA TROVARE LA PISTA DI BARCELONA IMBIANCATA...

di [Alessandro Secchi](#)

**M**ONTMELÒ - È ormai sera. Sono passate da un pezzo le 21 e il paddock è ormai un viale vuoto e silenzioso, al contrario di quanto accade nei weekend di gara, nei quali non ne vedi la fine tanto è il via vai di piloti, ingegneri, meccanici, addetti stampa tra box e hospitality. A rendere il tutto più particolare sono i primi fiocchi di neve che timidamente si sostituiscono alla pioggia, caduta per tutto il pomeriggio. Il primo giorno di test F.1 a Barcellona sul Circuit de Catalunya è terminato per chi lo dovrà poi raccontare, ma non ancora per tanti protagonisti nell'ombra che all'interno dei garage lavorano senza sosta per permettere alle monoposto di essere pronte per il secondo giorno. Ma andiamo con ordine.

Si può dire tranquillamente che si tratta di uno dei più importanti giorni dell'anno, se non il più importante di tutti per team e piloti. Più delle presentazioni, più degli shakedown pubblicitari che servono, per lo più, a capire se le vetture





**TEST DAYS COL SOLITO  
LEIT MOTIV F.1**

A lato, l'emblematica immagine del tracciato di Montmelò afflitto dal cattivo tempo, mentre in pista il leit motiv è sempre lo stesso: Mercedes vs Ferrari, sopra

partono senza problemi. Il primo giorno di test è il risultato di mesi di lavoro invisibili ai più: mentre appassionati, media ed altri addetti ai lavori sono intenti a raccontare la fine del precedente campionato, intere squadre di ingegneri e tecnici iniziano il lavoro sulla nuova monoposto, partendo da ciò che il passato sta ancora raccontando in termini di problemi, elementi positivi o migliorabili.

Telaio, power unit, cambio, aerodinamica, sospensioni: tutto viene studiato nel minimo dettaglio per settimane al fine di arrivare a questo giorno pronti per scendere in pista. Il tempo impiegato per sviluppare anche il minimo pezzo di una monoposto è incalcolabile. Ci vogliono settimane intere per avere tra le mani un'ala anteriore completa partendo da zero. Il puzzle si completa in tempo, tra inconvenienti e battute d'arresto, per la presentazione alla stampa, che in molti casi non è più quella di una volta. Una volta spenti i flash l'aereo ed i tir sono pronti per il battesimo della pista, il giudice ultimo di mesi di lavoro intenso e senza sosta.

È curioso e anche un po' sadico sapere che alla fine di questa giornata si avranno già risposte determinanti per una stagione che inizierà solamente dopo un mese. Questo porta l'adrenalina e l'attesa alle stelle per i primi riscontri dei piloti, i primi team radio e le prime parole che daranno o meno un sospiro di sollievo agli ingegneri chiusi nelle loro cuffie all'interno del box.

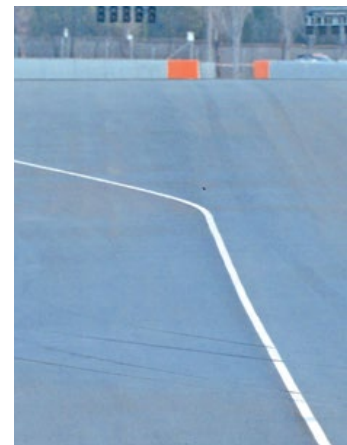
#### IL RITO DEL RITORNO IN PISTA

## Nando is back in casa McLaren!

Le prime Power Unit rimbombano dai garage nel silenzio del rettilineo principale. Sulle tribune ci sono già alcuni tifosi accorsi a vedere i propri beniamini. Di fronte al garage della McLaren campeggia uno striscione molto chiaro: "Fernando is back". L'attesa per il "ritorno" dello spagnolo ai posti che lo competono è altissima dopo tre stagioni infernali, e riscalda i tifosi infreddoliti pronti a vedere la nuova MCL33 all'opera. Non è certo la temperatura ideale per un test così importante. Siamo sotto i dieci gradi sia nell'aria che sull'asfalto, anche se uno sprazzo pallido di sole cerca di scaldare l'ambiente. Siamo sopra la terrazza dei box e le monoposto sbucano sotto i nostri occhi per lanciarsi in pitlane. Ci si guarda, si strabuzzano gli occhi, ci si dice "mamma quanto è brutto". Siamo tutti concordi nel dire che Halo è una delle cose più oscure mai viste su una monoposto di Formula 1. Sebbene prevista da tempo è sicuramente la peggiore tra le novità che



GETTY IMAGES



COLOMBO

vedremo in questo 2018 insieme a quanto imposto dal nuovo proprietario Liberty Media (nuovo logo, abolizione delle girl girls, nuova grafica in arrivo) per cambiare l'immagine della Formula 1. Siamo anche d'accordo sul fatto che senza Halo queste vetture sarebbero molto, molto belle, in prosecuzione con la meravigliosa rivoluzione del 2017.

Una alla volta le monoposto si alternano in pista: si fanno vedere davanti ai nostri occhi e sentire dietro di noi. Il rettilineo opposto si trova più in alto anche della nostra terrazza e le Power Unit, per quanto più silenziose dei vecchi V8, dicono comunque la loro. I tifosi di Alonso hanno subito un colpo al cuore quando il loro beniamino si insabbia all'ultima curva senza una ruota. Ci vorrà tutta la mattina prima di poterlo rivedere in pista, mentre il borbottio della Power Unit Honda risuona,

distinguibilissimo da tutti gli altri, su una Toro Rosso che non accenna a fermarsi e non lo farà per tutta la settimana. Nonostante il freddo la mattina procede senza problemi, a parte un'altra bandiera rossa del rookie Mazepin sulla Force India. Tutti, a parte McLaren, hanno girato tanto. Al termine delle prime quattro ore alcuni piloti si fermano sulla griglia di partenza per verificare la visibilità dei semafori con Halo. Al di là dell'estetica bisogna verificare che non ci siano problemi collaterali oltre alle difficoltà aggiuntive per salire e scendere dalla monoposto, tra contorsionismi e scalette di appoggio.

La pausa pranzo riporta il silenzio tra le collinette del Circuit de Catalunya e trasferisce il via vai nel paddock. Si analizzano i primi importantissimi dati mentre i piloti che hanno girato si riscaldano e consumano il meritato pranzo. In fretta però,



### TANTA VIVACITÀ IN PISTA!

Sopra, Red Bull e Force India subito a stretto contatto, con Perez, sopra a destra, che scatta foto col cellulare. Sotto, Leclerc in testacoda su Alfa-Sauber, mentre Alonso svezza la McLaren-Renault, a sinistra



perché chi salirà ancora in monoposto ha i minuti contati, mentre chi ha completato il suo turno per lasciare il posto al compagno nel pomeriggio deve essere a disposizione all'interno dell'hospitality per le prime dichiarazioni alla stampa, quando invece vorrebbe rilassarsi un attimo. È solo il primo giorno ma i ritmi sono già serrati per tutti. Abiteboul (Renault) parla al cellulare, in cima al tir della Alfa-Romeo Sauber con una scaletta si attaccano gli ultimi sticker degli sponsor mentre Charles Leclerc passeggia verso il tendone del team. Alain Prost è un divo, un'icona in movimento: si ferma cordiale, con il sorriso sempre pronto alle richieste di selfie, non dice di no a nessuno fino a quando non sono gli stessi tifosi a lasciarlo giustamente andare. A lato del motorhome Haas qualcuno si ripara dal freddo con il calore dei motori dei vari impianti.

### L'ADATTAMENTO ALLA NUOVA GABBIA

## Halo suscita vari commenti...

Il pomeriggio parte con il sole che da pallido diventa via via inesistente, lasciando il posto ad un leggero ma freddissimo vento. Le previsioni indicano da giorni un peggioramento progressivo delle condizioni, e di questo ce ne accorgiamo tutti quando inizia addirittura a piovere. È qui che ci si accorge per la prima volta che Halo rallenta la percezione del pilota perché devia le gocce d'acqua e i volti, già provati da un'estetica penalizzante, si parlano senza dirsi nulla ma tutto allo stesso tempo. Insomma, si spera che si trovi in fretta una soluzione migliore sotto qualsiasi punto di vista. Lo diciamo noi, gli ingegneri, i piloti, tutti. Solo ci si chiede chi ha avallato una soluzio-

SUTTON-IMAGES.COM



ne che non piace a nessuno, ma questo è un altro discorso. Le temperature scendono ancora e tanto: l'asfalto viaggia sotto i cinque gradi e girare è comprensibilmente inutile se non per allietare il coraggio degli stoici tifosi che si fanno ancora sentire sulla tribuna principale. Sotto i quindici gradi le gomme fanno fatica a lavorare come devono e le prestazioni vengono intaccate di conseguenza. Anche parlare di tempi lascia il tempo che trova, perché quando si tornerà qui a maggio le condizioni saranno completamente diverse e soprattutto più adatte a queste vetture. Si va in pista col contagocce, per non rischiare l'irrimediabile con vetture nuove e ancora da controllare nel profondo. La seconda mezza giornata termina come previsto alle 18.00.

### PER LE NUOVE MONOPOSTO

## Meticolosa opera di scandaglio

Per i piloti dopo i primi briefing tecnici e le prime interviste il lavoro di giornata si può considerare concluso, così come per i tanti media che piano piano abbandonano il paddock dopo aver scritto, parlato, telefonato e portato a termine il loro mestiere. Per i meccanici, invece, siamo solo all'inizio. Dopo aver seguito per tutto il giorno i movimenti della monoposto ed ascoltato i primi feedback del pilota sulla guida, la posizione in abitacolo, le reazioni del motore e della nuova nata, è ora giunto il momento del primo check up completo al termine delle prime ore di rodaggio. Non si tratta solo di analizzare i dati al pc, confrontarli magari con quelli del simulatore ed annotare le differenze. La vettura deve essere fisicamente scandagliata pezzo-pezzo e quindi via di misurazioni, verifiche sullo stato delle varie componenti, per poi procedere al completo smontaggio. Già, perché il meticoloso lavoro di costruzione in fabbrica richiede un'analisi dopo i primi chilometri svolti in pista. La monoposto viene avvolta dai meccanici, che come tante formichine lavorano ala-

cremente per denudarla di qualsiasi parte. In poche ore di quel miracolo di tecnologia che sfrecciava a più di 300 all'ora non resta che la scocca. Power Unit, sospensioni, gruppo trasmissione e qualsiasi altro elemento rimovibile sono sotto l'occhio attento di chi ne deve verificare la tenuta dopo il primo stress vero e proprio. E non è ancora tutto, perché il giorno dopo alle nove in punto bisogna tornare nuovamente in pista. Quella stessa scocca, quindi, vedrà presto attorno a sé nuovamente dei meccanici che la ricostruiranno fino a riportarla così come i tifosi l'hanno vista per l'ultima volta tornare ai box. Un lavoro oscuro, massacrante, che richiede tantissima passione e che molti sottovalutano perché non è alla portata di tutti una volta che le telecamere si spengono. Un lavoro che, però, si pone alla base di ciò che poi viene visto da tutti noi.

La prima vista della seconda giornata sono le rastrelliere piene di sensori sulla Mclanen di Stoffel Vandoorne e la vernice fluorescente su diverse monoposto. I dati del primo giorno hanno bisogno di ulteriori elementi, conferme o smentite. Cambiano i piloti e proseguono i lavori: tra monoposto che spingono fino in fondo sul rettilineo principale c'è chi fa prove a velocità costante. La Sauber passa con Leclerc e tutti i suoi sensori a giri fissati con un sound strozzato, la Toro Rosso continua a girare e te ne accorgi: in frenata ed accelerazione la sua PU Honda è acusticamente simile a quando spingeva (poco) la McLaren, inconfondibile tra tutti. Questa volta niente pausa pranzo, la sessione prosegue con orario continuato dalle 9 alle 18 per recuperare il tempo perso nel primo pomeriggio.

## DA TERZO UOMO DELLA WILLIAMS Kubica tester ricco di sogni

È anche il giorno di Robert Kubica. Il polacco debutta da tester sulla Williams in una sessione ufficiale di prove, a sette anni dall'ultima esperienza con la Lotus. Uno striscione in suo onore sulla tribuna principale ne saluta il ritorno, così come una bandiera biancorossa legata sulla ringhiera della terrazza, in corrispondenza del suo box. Alle 15 giunge il momento faticoso. Robert parte dal box con la FW41 salutato dagli applausi ed attorniato dai fotografi. Compie un giro, si presenta a velocità discreta sul rettilineo e inizia a zigzagare mentre alle spalle giunge veloce Vettel con la Ferrari. I due non si capiscono al volo e c'è un momento di apprensione quando da lontano vediamo il tedesco che sfilava vicinissimo alla destra del polacco. Nessun



problema, comunque. Il ghiaccio è rotto (nonostante il freddo) e il lavoro di Robert prosegue poi per tutto il pomeriggio. Il Circuit de Catalunya è fantastico per chi ci si reca da spettatore. Dallo stesso punto del tracciato si possono osservare più curve e soprattutto il comportamento delle monoposto, la loro danza nei cambi di direzione. Appostati sopra l'ingresso di curva tre, la velocissima piega verso destra in salita, si sente un sibilo provenire da lontano anticipato da una forte vibrazione. È la

Mercedes W09 di Valtteri Bottas che, dopo essere uscito dall'ultima curva, arriva velocissimo dal lungo rettilineo. La vibrazione è quella delle gomme esterne sul cordolo, e si sente distintamente anche se siamo ad oltre un chilometro di distanza in linea d'aria. La velocità del suono ce lo consegna in ritardo, tanto che appena pochi secondi dopo sbucca la Freccia d'Argento come un siluro, all'altezza dell'uscita dei box. Frena ai cento metri, forse meno, ma noi la sentiamo ancora in pieno. Si butta dentro

SUTTON-IMAGES.COM





### KUBICA TORNA A DAR FORZA ALLE SUE ASPIRAZIONI. COME? GIRANDO!

Sopra, Kubica al volante della nuova Williams, nel ruolo di terzo uomo e tester. Sotto, Sainz padre e figlio arrivano in pista patendo un po' il freddo. Nell'altra pagina, il colpo d'occhio del paddock di Barcellona

curva 1 a destra e cambia secca verso curva 2 a sinistra, per poi passare sotto di noi in salita e sparire dietro la collinetta. Percorriamo in fretta pochi metri e la ritroviamo in discesa verso sinistra sul tornantino di curva 5, per lanciarsi poi nel pieno del secondo settore con il suo sound che ci accompagna e racconta il resto del giro.

Non solo qui, ma anche là dove la mano di Tilke ha stravolto il T3 tra 2004 e 2007 la vista è splendida. Le monoposto giungono dal rettilineo di ritorno e sono visibili

li fino alla nuova chicane che spezza le ultime due (ex) bellissime curve in discesa che riportano sul traguardo. Da qui si può notare la trazione in uscita dal tornantino verso sinistra e le difficoltà nel trovare il punto di corda, soprattutto con il freddo sempre più pungente. Si va lunghi, si blocca, si entra in controsterzo. Max Verstappen è già in clima gara: si getta all'interno della Force India di Esteban Ocon manco fosse in lotta per la vittoria. A bordo pista, giunto con uno scooter, Chris Horner scruta il suo pupillo. Il tempo passa veloce come le monoposto che si alternano una dopo l'altra, intente a mettere a registro più chilometri possibili in vita di un mercoledì da lupi, anticipato dal cielo che inizia a rilasciare i primi fiocchi dopo le 16:30. Siamo a Barcellona, ma tra neve e gelo pare di essere da tutt'altra parte del globo. Si conclude anche la seconda giornata, anch'essa senza problemi tecnici da parte dei team.

### TERZO GIORNO DI TESTI

## Sul circuito, neve gran protagonista

Per una volta il meteo è chirurgicamente perfetto: Barcellona si trasferisce in Siberia ed accoglie tutti completamente imbiancata per il terzo giorno di test. Si sa già che ci sarà pochissimo da fare ma l'autodromo innevato è comunque un ricordo da raccontare al ritorno a casa. Si parla di

recuperare la giornata evidentemente persa al venerdì, ma la pista è già prenotata per un filming day della Williams e si rinuncia all'ipotesi. Nel paddock l'atmosfera è più rilassata: in Mercedes preparano un pupazzo di neve che diventa il simbolo della giornata, con tanto di servizi dei media inglesi. I piloti passeggiano tranquilli tra motorhome e hospitality. Carlos Sainz Sr., fresco fantastico vincitore della Dakar 2018, ruota attorno al figlio ma con giusta discrezione, quella di chi conosce bene il mestiere e la pressione che può provocare la presenza fissa di qualcuno di importante. Ericsson si ferma a fare selfie ma il re è sempre e comunque lui, Monsier Alain Prost. La sua grandezza, ciò che ricorda alla sua visione è emozione pura per tutti quelli che lo incontrano. Lo fermano sui gradini dell'hospitality Renault e non accenna a mostrarsi disturbato, anche al terzo giorno. Distribuisce sorrisi per tutti. In Red Bull l'occasione è buona per qualche attività collaterale: si scattano foto ai caschi di Daniel e Max, mentre in pista il silenzio regna sovrano fino alle 13.15, quando la pioggia ha sciolto gran parte della neve presente in pista e una Power Unit messa in moto spezza la monotonia della giornata. È quella della McLaren di Fernando Alonso, che si presenta in pitlane per un primissimo giro esplorativo. Sarà lo stakanovista di giornata con "addirittura" undici giri, di cui il migliore (ed unico cronometrato) ben oltre i due minuti. Oltre a lui solo altri quattro piloti provano l'ebbrezza di girare con il gelo: Ricciardo, Hartley, Kubica ed Ericsson. Sul web qualcuno lamenta il fatto che non si sfrutti l'asfalto bagnato per fare esperienza con le gomme intermedie e da bagnato estremo, ma le condizioni sono evidentemente proibitive per un test serio. Girare così è totalmente inutile e pericoloso, per vetture e piloti.

Sarà il quarto giorno a confermare la tesi, con temperature più miti che spingono i piloti a girare con il tracciato bagnato. La sessione inizia con la necessità di montare full wet ed intermedie per poi progressivamente permettere ai piloti di scendere in pista con gomme slick e recuperare, seppur in parte, il tempo perso tra lunedì pomeriggio e mercoledì.

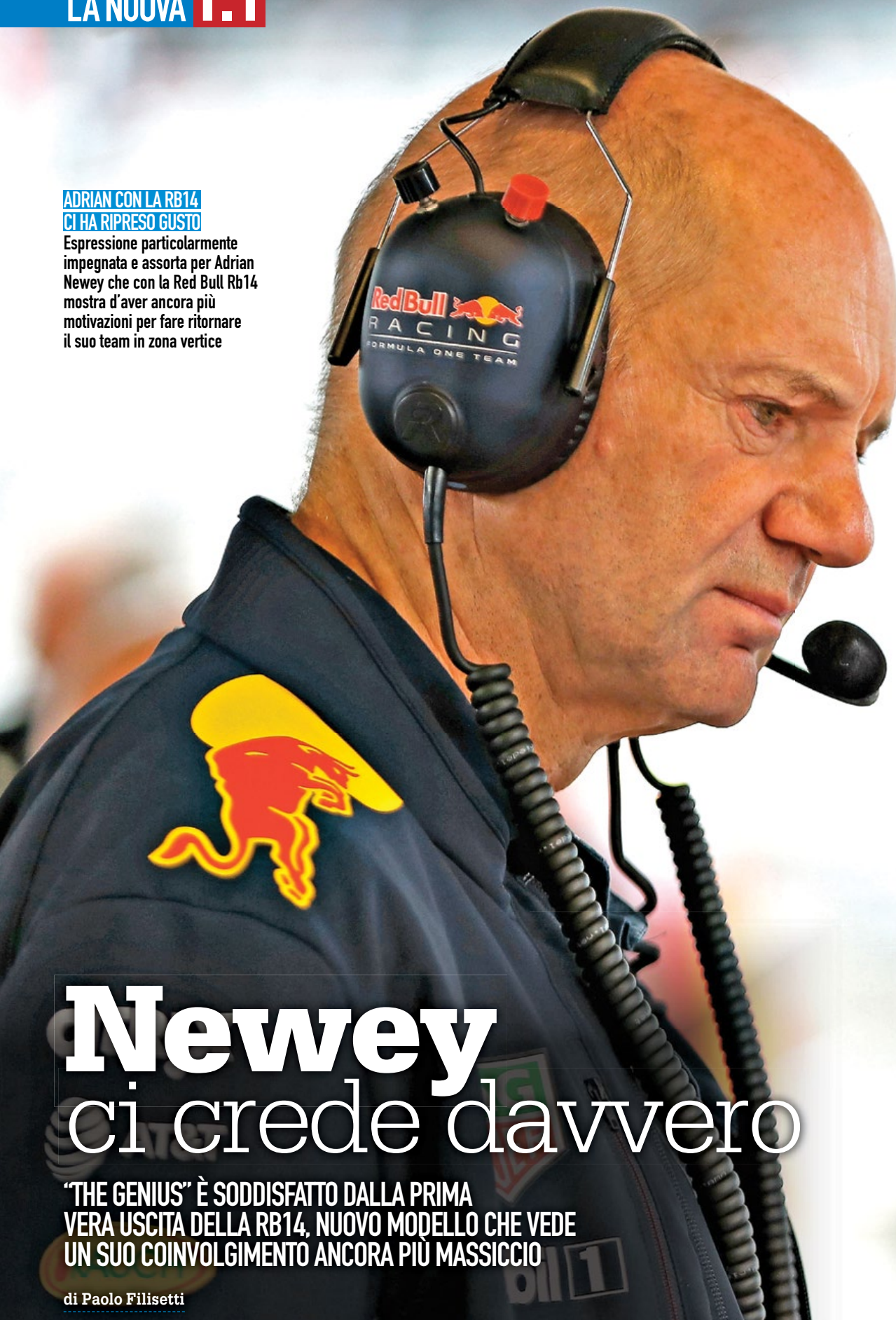
Ciò che fa riflettere, al di là di un'ondata di maltempo anomala e senza dubbio imprevedibile, è il tempo sempre più ristretto per testare. Otto giorni sono pochi se sfruttati al 100%, figuriamoci con inconvenienti come quelli di una prima tornata come questa. Anomala, penalizzata ma pur sempre interessante e, soprattutto, importante. Dalla neve di Barcellona al caldo di Abu Dhabi il 2018, di fatto, è iniziato, pronto ad accompagnarci per nove mesi di nuove emozioni. ●



GETTY IMAGES

**ADRIAN CON LA RB14  
CI HA RIPRESO GUSTO**

Espressione particolarmente impegnata e assorta per Adrian Newey che con la Red Bull Rb14 mostra d'aver ancora più motivazioni per fare ritornare il suo team in zona vertice



# Newey ci crede davvero

**"THE GENIUS" È SODDISFATTO DALLA PRIMA  
VERA USCITA DELLA RB14, NUOVO MODELLO CHE VEDE  
UN SUO COINVOLGIMENTO ANCORA PIÙ MASSICCIO**

di Paolo Filisetti

**MONTMELO** - I primi test invernali sono un po' come il primo giorno di scuola. Tutti gli alunni infatti sono pronti ad entrare al suono della campanella (pardon, al semaforo verde) mostrando quanto è stata proficua la pausa di tre mesi, appena conclusa. È più che altro la voglia di mettersi alla prova, di verificare se i calcoli teorici troveranno conferma nelle prestazioni in pista, seppure queste saranno coperte, dissimulate in vario modo a seconda del programma di lavoro che ciascun team svolgerà. È stato così anche questa volta, con la variante non preventivabile delle temperature degne dei Pirenei più che della costa catalana, e la neve che mercoledì scorso ha impedito praticamente del tutto di scendere in pista ottenendo dati probanti.

In questa atmosfera di lavoro comunque febbrile, misto ad una sorta di eccitazione tipica di quando si passa dalla teoria alla pratica, la Red Bull è stata sicuramente una delle osservate speciali da parte degli avversari ma non solo. Ha fatto capolino, infatti, nella giornata di martedì il direttore tecnico del team di Milton Keynes, Adrian Newey di solito restio a presenziare ai primi test delle sue vetture, e soprattutto non era presente a quello della RB13 lo scorso anno, nonostante la rivoluzione regolamentare che aveva riguardato le monoposto 2017. La sua presenza non è passata inosservata, e nel paddock, quasi in una sorta di pellegrinaggio, più volte è stato fermato da vari giornalisti, con cui ha scambiato battute, mai banali. Indubbiamente il fatto che assistesse al debutto della RB14 ha rafforzato la convinzione, portandola a livello di certezza assoluta, che il suo apporto al progetto è stato amplissimo, di fatto coinvolgendo ogni dettaglio della nuova monoposto. Nonostante le condizioni atmosferiche della prima giornata non avessero permesso di ottenere riferimenti validi soprattutto per l'utilizzo dei pneumatici, Newey è parso cautamente ottimista sulla bontà di base della vettura. La sua attenzione non era però solo focalizzata sullo svolgimento delle prove della RB14, ma traspariva anche la curiosità su ciò che i diretti avversari, (Ferrari e Mercedes) erano stati in grado di mettere in pista in questa stagione. È ovvio che nessun commento specifico abbia permesso di capire in quale graduatoria, tra i tre top team egli posizioni la Red Bull, ma nello stesso tempo, è altresì chiaro che percepisca con la rapidità di chi è direttamente coinvolto nel progetto di una F1 odierna, la direzione intrapresa dagli avversari anche in scelte di dettaglio.

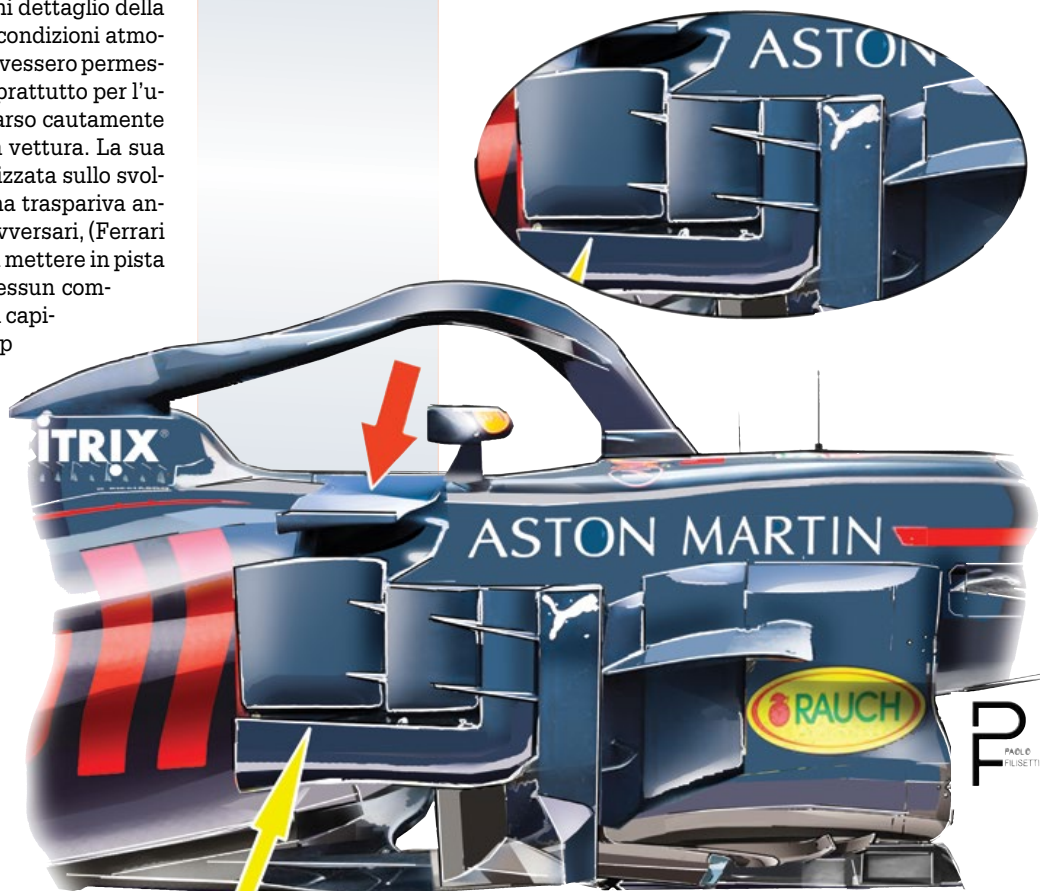
È stata molto "istruttiva" un'estemporanea lezione di aerodinamica, non in toni cattedratici beninteso, (come talvolta capita di sorbirsi da più o meno accreditati esperti), invece molto semplice ma non banale, su varie soluzioni viste su monoposto rivali. Nello specifico, l'accento a soluzioni presenti sulla

## PROBLEMI DI VIBRAZIONI

**RB14 È SCESA PIÙ VOLTE IN PISTA PRIVA DEGLI SCHERMI VERTICALI (FRECCIA GIALLA) DEI DEFLETTORI A LATO DELLE FIANCATE, PER PROBLEMI DI VIBRAZIONI INDOTTE A QUESTI ELEMENTI CHE GENERAVANO CREPE NEI SUPPORTI DI ATTACCO AI CONVOGLIATORI SOTTO LE PRESE D'ARIA. SONO UN MIX TRA LA VERSIONE DI SINGAPORE DELLO SCORSO ANNO, E DELLA MERCEDES. SONO DIVISI IN PIÙ ELEMENTI IN SEQUENZA CONNESSI TRA LORO, DIETRO GLI SCHERMI VERTICALI DOTATI DI UN DEFLETTORE ORIZZONTALE, RASTREMATI INFERIORMENTE. LA MID WING (FRECCIA ROSSA) SOVRASTA SIA LE IMBOCCATURE SIA IL GAP TRA LA FIANCATE E I DEFLETTORI VERTICALI.**

Mercedes già nel 2017, riproposte quest'anno ed in parte adottate anche sulla Ferrari. Il riferimento era ai numerosi generatori di vortici, posizionati soprattutto alla base dei deflettori davanti alle fiancate. Ebbene, "The Genius" (così è soprannominato Newey) riferendosi alla scia prodotta lo scorso anno dalla Mercedes W08, particolarmente turbolenta, ha indicato tali dispositivi come preposti sia ad un energizzazione del flusso al di sotto della vettura, sia alla generazione ed indirizzamento di turbolenze che, a livello di scia, rendono praticamente impossibile agli avversari di avvicinarsi oltre una certa distanza (2-3 vetture) senza subire l'effetto negativo di una drastica perdita di carico e direzionalità, in fase di sorpasso.

In pratica la Mercedes lo scorso anno non feriva di sola Power unit, ma anche con un'aerodinamica da "difesa". Non meno importante la sua soddisfazione per i progressi della Toro Rosso, evidenziati da uno svolgimento dei test praticamente senza particolari problemi. La power unit Honda ha infatti permesso a Gasly ed Hartley di percorrere un chilometraggio elevatissimo, che lo scorso anno per la McLaren sarebbe stato un miraggio. Lo schivo tecnico inglese, ha addirittura sorpreso i presenti, considerando senza timori di smentita la Power Unit Honda, un ottimo propulsore. Dopo le recenti dichiarazioni di Christian Horner, preoccupato della scarsa potenza del V6 Renault, ciò sembrerebbe confermare l'ipotesi che a Milton Keynes stiano seguendo con particolare interesse i progressi dei "cugini" di Faenza, per valutare, entro il prossimo giugno, quale motorizzazione adottare nel 2019. ●



# Aston Martin pronta per la F.1

**IL PRESIDENTE ANDY PALMER: «POSSIAMO ENTRARE SE IL NUOVO REGOLAMENTO MOTORI 2012 ANDRÀ NELLA DIREZIONE VOLUTA DA FIA E BRAWN»**

di Alberto Sabbatini

**T**utti guardano all'Alfa Romeo in futuro per rafforzare il parco Costruttori in F.1 dopo questa prima stagione da sponsor Sauber. Ma c'è un altro costruttore di auto importante e prestigioso che, zitto zitto, sta meditando l'ingresso nella massima formula. Ed è anche molto più avanti dell'Alfa nei progetti: l'Aston Martin. Questo blasonato marchio inglese, che la gente per lo più conosce come l'auto preferita di James Bond, già da anni partecipa al Wec classe Gte e nel 2017 ha ottenuto la sua vittoria più importante trionfando in Gt alla 24 Ore di Le Mans. Ma ora le ambizioni del marchio inglese crescono: e l'Aston vuole decisamente la F.1. Lo ha confermato ad Autosprint il numero uno dell'Aston Martin: il presidente del marchio inglese, Andy Palmer. Che nel corso di un'intervista esclusiva ci ha dichiarato: «Da quest'anno siamo diventati sponsor principale della Red Bull e il nostro marchio compare ben vistoso sulla monoposto inglese ma i nostri progetti sono molto più ambiziosi: se il nuovo regolamento motori dal 2021 andrà nella direzione che auspicano la Fia e Ross Brawn, quella di rendere meno complessi e costosi i propulsori F.1, Aston Martin è pronta a costruire un motore F.1 secondo le nuove specifiche ed entrare dal 2021 nel mondiale come motorista».

Quale squadra sarà la favorita? Risposta ovvia: la Red Bull. Con cui da un paio d'anni l'Aston Martin ha stretto un privilegiato rapporto di collaborazione nella speranza di diventare motorista esclusivo del team. «L'Inghilterra è la culla della F.1. Quasi tutte le squadre hanno base qua. Così qualche anno fa, quando abbiamo deciso di progettare una supercar Aston Martin che rappresentasse lo stato dell'arte della nostra tecnologia e diventasse veramente una pietra miliare per il mondo delle hypercar, un po' come lo è stata LaFerrari in passato, ci siamo rivolti a un team di F.1 per collaborare dal punto di vista aerodinamico. E la nostra scelta è caduta sulla Red Bull che abbiamo scoperto avere una visione ed una strategia molto in simbiosi con la nostra. Inoltre alla Red Bull lavora Adrian Newey, che io considero il miglior progettista di auto da corsa al mondo: è anche un grande appassionato di auto; così insieme a lui e alla Red Bull abbiamo messo tante idee rivoluzionarie nella nostra nuova hypercar: la Valkyrie». Dalle hypercar alla F.1, Aston Martin sta prendendo a riferimento in tutto e per tutto la Ferrari. «La Ferrari è il simbolo dell'auto di lusso

- sottolinea Palmer - ammiro come Marchionne ha trasformato il brand di Maranello negli ultimi tempi e noi, nel nostro piccolo, vogliamo diventare una Ferrari inglese. A dir la verità lo siamo già perché ci consideriamo l'ultimo costruttore veramente inglese rimasto in Gran Bretagna (visto che Jaguar-Land Rover è di proprietà indiana, Bentley appartiene a VW, Rolls Royce a BMW, ndr)».

Aston Martin è un marchio di grande tradizione storica: è nata nel 1913, ha sempre avuto le corse nel Dna (ha vinto una Le Mans nel 1959) ma negli Anni '90 in cui era di proprietà Ford, aveva attraversato vicissitudini negative. Ma qualche tempo però gli azionisti sono diventati il finanziere italiano Andrea Bonomi con la sua Investindustrial e il fondo sovrano del Kuwait; in più c'è anche una piccola partecipazione di Mercedes che ora fornisce i propulsori AMG alle Aston Martin GT. Per cui il



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES





## DA QUEST'ANNO È TITLE SPONSOR RED BULL

Da quest'anno Aston Martin è diventato sponsor principale della Red Bull in F1. Un accordo che prelude all'entrata in scena come costruttore

marchio, con nuovi proprietari si è rilanciato ed è in una fase di grande crescita: ha chiuso il 2017 con il fatturato più alto della sua storia, circa un miliardo di euro di cui 98 milioni di utile, e oltre 5000 auto vendute. Perciò ora vuole fare un passo ancor più in avanti. «Siamo già un marchio di lusso - dice il presidente - ma vogliamo estendere la nostra popolarità oltre le nazioni europee e gli Usa. La F.1 è il modo migliore per far conoscere nel mondo il marchio Aston Martin e la nostra tecnologia». Da qui la strategia, che sembra ricalcare pedissequamente quella pensata da Marchionne per Alfa Romeo. Aston Martin però è molto più avanti del Biscione: mentre l'Alfa per adesso è in F.1 solo come title sponsor e deve ancora decidere come integrare in futuro la propria tecnologia nella Sauber magari inviando ingegneri di Maranello a Hinwill a fare esperienza e modificando i V6 ibridi Ferrari per battezzarli Alfa Romeo, gli inglesi sono un passo oltre. L'accordo con Red Bull prevede già uno scambio tecnologico fra le due squadre, favorita dalla relativa distanza fra le due factory. Gaydon, dove sorge la Aston Martin è a una settantina di km da Milton Keynes, sede della Red Bull. I due costruttori usano la medesima galleria del vento, decine di ingegneri Aston Martin lavorano già a Milton Keynes assieme a Newey per sviluppare la hypercar stradale Valkyrie che avrà un motore V12 ibrido by Aston Martin da circa 1500 cavalli. Mentre nel reparto motori di Gaydon, dove l'Aston Martin costruisce i propri

**NEL NOSTRO  
PICCOLO VOGLIAMO  
DIVENTARE UNA  
FERRARI INGLESE  
E IN PARTE  
GIÀ LO SIAMO...**

**ANDY PALMER**

”



V12 stradali per le sue GT (i V8 invece sono forniti da Mercedes AMG) si sta già cominciando a ipotizzare come potrebbe essere un futuro V6 turbo per la F.1 con il kers ma privo di Mgu-H (l'ipotesi di Brawn e della Fia) per il mondiale 2021. «Non c'è fretta - chiude Palmer - mancano ancora tre anni. Contiamo che entro fine 2018 il regolamento verrà definito: se veramente andasse verso la semplificazione motoristica auspicata da Brawn e Todt inizieremo il progetto ed entreremo in F.1. Se vincessimo invece la linea di Marchionne (di conservare la sofisticazione tecnologia dei motori attuali, ndr) lasceremmo perdere». Questo flirt in atto Aston Martin-Red Bull fa capire perché Renault, il cui rapporto con la squadra inglese è stato sempre guastato da polemiche e frecciate, si senta infastidita e abbia reagito dando sei mesi di tempo alla Red Bull per decidere le sue intenzioni per il motorista futuro. E chissà come si ingelosiranno i francesi quando arriverà tra un anno - prima ancora dell'ipotetico motore F.1 - il primo frutto della collaborazione tecnica Aston Martin-Red Bull: la hypercar Valkyrie. Il progetto di Newey prevede un'aerodinamica sofisticatissima e un rapporto peso/potenza inferiore a 1, quindi come una F.1. E gli obiettivi sono ambiziosissimi: andare forte sul giro come una LmP1 di Le Mans o, equipaggiata con gomme slick, come una F.1 di media classifica. E volete che dopo un bolide del genere, Aston Martin, Red Bull e Newey non vogliano puntare insieme anche al mondiale F.1? ●

# Non tutto l'Halo vien per nuocere

IL DEBUTTO UFFICIALE DEL DISPOSITIVO, AVVENUTO TRA TANTE PERPLESSITÀ, HA COMUNQUE SUPERATO L'ESAME IN PISTA, ANCHE SE LE RISERVE RESTANO

di [Alessandro Secchi](#)

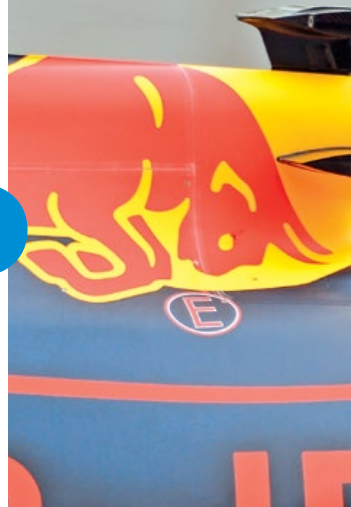
**MONTMELÒ** - Se n'è parlato a fasi alterne per almeno due anni tra prove, comparazioni, immagini e primi onboard in pista in occasione di diverse sessioni di prove libere. Psicologicamente si è forse rimandata fino all'ultimo l'idea che Halo avrebbe davvero fatto il suo ingresso nel mondiale 2018, ma con le prime quattro giornate di test a Barcellona non c'è più spazio per speranze vane. Il nuovo dispositivo di sicurezza è a tutti gli effetti parte integrante delle nuove monoposto con i dubbi che lo circondano: dubbi che, proprio durante la prima sessione di prove al Circuit di Catalunya, sono aumentati.

## Prima impressione spiazzante

L'aspetto estetico, quando si parla di sicurezza, è probabilmente quello che conta meno, ma osservando dal vivo le monoposto tutte equipaggiate con Halo la prima impressione è sicuramente spiazzante. I volti ai box e sopra di essi, così sulle tribune, hanno lasciato chiaramente trasparire un senso di autentico sgomento. L'estetica delle monoposto 2018 è pesantemente influenzata da un elemento che ne rompe di netto l'armonia e le linee: a poco è valso il tentativo di alcuni team di integrarlo meglio con il resto della monoposto dal punto di vista della colorazione. Sei squadre, infatti (Ferrari, Force India, Red Bull, Sauber, Toro Rosso e Williams) hanno optato per la soluzione in tinta vettura, mentre le restanti (Haas, McLaren, Mercedes e Renault) hanno preferito lasciarlo grezzo così come lo abbiamo visto durante le prove degli scorsi anni, nel tentativo vano di renderlo meno invasivo esteticamente.

## Il casco del pilota resta nascosto

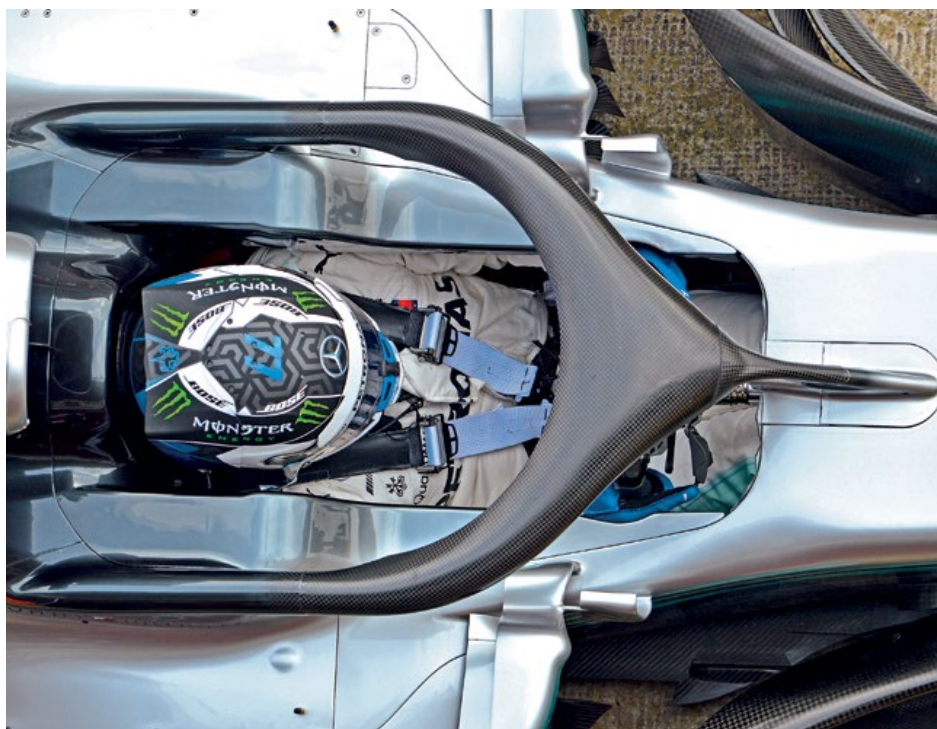
Quello che resta nascosto in parte, invece, è un altro dettaglio non da poco: il casco del pilota. E questo fa sorridere pensando a tutti quelli che hanno cambiato livrea per l'arrivo della nuova stagione tra cui Raikkonen, Alonso e Bottas che addirittura ha aperto un concorso tra i tifosi per scegliere la sua nuova colorazione.





#### APPLICAZIONI CHE FANNO COLORE

Varie interpretazioni cromatiche e non, dell'Halo. A lato, la Red Bull, al centro, da sinistra, Ferrari e Mercedes e, infine, in basso, la Williams



Con Halo montato, infatti, la maggior parte delle angolazioni non permette di distinguere a prima vista il pilota all'interno dell'abitacolo fino a quando non si osserva la monoposto dall'alto o ci si inginocchia per scrutare al di sotto della linea dell'Halo stesso. Con le vetture lanciate in piena velocità in rettilineo è difficile identificare chi sta guidando, a meno di fare riferimenti al numero presente sul cofano motore o sul musetto.

Fortunatamente, a partire dal Gp di Spagna dello scorso anno, è stato imposto di rendere la numerazione più importante e visibile sia per gli spettatori in tribuna che per chi segue da casa. Gli appassionati saranno quindi costretti ad imparare a memoria i numeri di gara dei piloti invece che focalizzarsi sui caschi.

Tra l'altro, c'è una precisa categoria di addetti ai lavori che maledice particolarmente l'introduzione di Halo: i fotografi. La maggior parte degli scatti risulta infatti penalizzata, e fortunatamente siamo

nell'era del digitale e non più in quella del rullino da sviluppare...

#### Nessun problema di visibilità

Passando a questioni più pratiche, dal punto di vista della visibilità i piloti hanno finalmente avuto modo di testare a fondo Halo. In generale non ci sono problemi sulla vista in profondità durante la guida: il pilone centrale di sostegno arreca un fastidio minimo in rettilineo mentre in curva non sono stati segnalati problemi. Toto Wolff in sede di presentazione della nuova Mercedes ha criticato in modo deciso il nuovo sistema, Lewis Hamilton crede invece che la soluzione definitiva sarà quella di un cupolino chiuso. Sebastian Vettel ha sottolineato che potrebbero esserci problemi con i semafori (secondo il tedesco ne andrebbero aggiunti altri per chi si trova in fondo alla griglia) e nelle fasi di pit stop. Carlos Sainz ha invece espresso una preoccupazione non ancora emersa nelle uscite precedenti. Durante la prima gior-

nata di test, con la pioggia in arrivo, lo spagnolo si è reso conto che Halo devia le gocce d'acqua ingannando il pilota, che non ha così immediatamente la sensazione del cambio di tempo. Si tratta di una questione non da poco se pensiamo a Gran Premi caotici come quello del Brasile del 2016. Con venti monoposto in pista contemporaneamente l'arrivo del brutto tempo potrebbe diventare ancora più pericoloso, il che non si abbina al meglio con uno strumento dovrebbe aumentare la sicurezza.

#### Alcune questioni ancora in sospeso

A proposito di sicurezza, rimane da analizzare la questione ingresso-uscita dalla vettura. Con i bargeboard sempre più imponenti ai lati dell'abitacolo ed un elemento in più da scavalcare, accedere e soprattutto uscire dalla monoposto è ancora più difficoltoso rispetto a prima. Ogni pilota sta familiarizzando con la nuova procedura, chi prendendo le misure millimetricamente come Sainz e chi avvalendosi dell'aiuto di una scaletta per evitare di incastrarsi o danneggiare alcune parti della vettura, specchietti in primis. Altri appoggiano direttamente un piede sull'Halo per entrare più agevolmente. L'uscita, invece, non ammette aiuti di alcun tipo e sta al pilota trovare il modo migliore per divincolarsi. Di certo questo è uno dei lati negativi, mentre è da mesi che ci si chiede come un pilota potrebbe abbandonare l'auto se dovesse rimanere bloccato all'interno di essa, come nel caso di un capotamento. A proposito di questo, a Barcellona sono stati condotti i primi test da parte dei commissari e dei delegati medici per tagliare Halo, mediante una cesoia idraulica di cui saranno equipaggiati a partire da questa stagione.

#### Un inizio non proprio positivo

Insomma, la prima sensazione non è sicuramente positiva, ma il confine tra successo e fallimento è comunque labile. Sarà il suo primo banco prova vero (speriamo il più tardi possibile) a decretare l'utilità o meno di questo sistema, in attesa di una soluzione definitiva e più completa. ●

# Il sorvegliato **Leclerc**

**QUEST'ANNO HA TUTTI GLI OCCHI PUNTATI ADDOSSO: ECCO COME È ANDATA LA PRIMA PRESA DI CONTATTO DI CHARLES CON LA SAUBER F1**

di **Alessandro Gargantini**

**I**n occasione di ogni salto di categoria, Charles Leclerc ha sempre mostrato tempi di reazione fulminei nell'interpretare il nuovo mezzo, comprenderne a fondo ogni segreto e portarlo al limite in tempi rapidissimi. Il ventenne talento del Principato rientra certamente tra le più attese novità della stagione e, di conseguenza, il suo esordio con la Sauber C37 nei test collettivi di Barcellona è stato seguito dagli addetti ai lavori con una particolare attenzione. Certo, si è trattato dei primi chilometri e i riscontri cronometrici non hanno per ora alcun valore, anche considerando le condizioni meteo particolarmente sfavorevoli per un debutto, ma la straordinaria ascesa del pilota Ferrari fa sì che il livello di guardia nei suoi confronti sia particolarmente elevato.

Certo, fino a questo punto il monegasco ha sempre avuto a che fare con campionati mono-telaio, con tutti i protagonisti alle prese con il medesimo materiale di base. Leclerc ha sempre potuto contare sull'esperienza e sul supporto delle migliori scuderie in ogni categoria nella quale è stato protagonista, l'Art Grand Prix nella GP3 Series e la Prema Racing nel FIA Formula 2 Championship, ma in ogni circostanza ha sempre espresso qualità indiscutibili, tra le quali spicca la reattività nell'adattamento e l'immediata capacità di esprimersi in qualifica su livelli elevatissimi. Tra le riconosciute armi di Charles risalta certamente l'arte di sorprendere e c'è da scommettere che farà leva su questa qualità anche al debutto nella massima serie.

Ovvio che il primo punto di riferimento per Leclerc, in un quadro molto più eteroge-

**È STATO UN PIACERE RIMETTERMI AL VOLANTE DI UNA MONOPOSTO DOPO TANTO TEMPO**

**CHARLES LECLERC**

”

neo e con molte più variabili come la Formula 1, sia il compagno di scuderia Marcus Ericsson. E al il ventisettenne di Orebro, che nel suo palmares vanta il titolo nella Japan F3 nel 2009 ed un sesto posto con la Dams in Gp2 Series nel 2013, oltre che a nove punti colti in F1 con la Sauber nel 2015, il boss della scuderia di Hinwil Frederic Vasseur richiederà quest'anno di spremere al massimo i suoi talenti, oltre

che mettere a frutto la sua esperienza, per tener testa al monegasco e costituire una solida accoppiata. Accanto al monegasco non è semplice fare bella figura, ed è ov-



GETTY IMAGES

**650 KM PERCORSI NELLA PRIMA SESSIONE**

**Alla sua prima presa di contatto con la Sauber C37, Charles Leclerc ha percorso una distanza di poco superiore ai 650 km. Al martedì ha fatto segnare il decimo tempo assoluto con gomme soft**



SUTTON-IMAGES.COM

vio che lo svedese stia lavorando al massimo per evitare di andare sotto pressione già in occasione delle prime corse della stagione.

Tornando a Leclerc, probabilmente nessun pilota della più recente generazione ha dimostrato di avere una simile esplosività e precocità. E il monegasco, oltre che sui risultati, ha fondato le più recenti tappe della sua carriera su episodi e immagini dalla forte incisività. Ricordiamo tutti, ed è forse il simbolo più forte di tutta stagione, l'esordio del ventenne monegasco in Bahrain nel FIA Formula 2 Championship. Da perfetto rookie, il portacolori del Ferrari Driver Academy ha a dir poco scioccato l'ambiente siglando la pole con largo anticipo e, soprattutto, intrattenendosi sul muretto box per quasi tutta la se-

IL TEAM PRINCIPAL SODDISFATTO DAL COMPORTAMENTO DI CHARLES

## Vasseur: «sessione positiva»

Il legame tra Frederic Vasseur e Charles Leclerc ha radici molto profonde e risale alle categorie minori. Nel corso della sua carriera, il monegasco è spesso entrato in contatto con scuderie di proprietà del cinquantenne manager nato a Draveil, a sud di Parigi, che lo ha anche avuto in squadra nella GP3 Series nel 2017, quando Leclerc colse il titolo al primo tentativo. Difficile, dunque, sorprenderlo. Ma anche questa volta Leclerc è riuscito a strappare al suo boss parole particolarmente dolci. «Sono soddisfatto del lavoro di Charles, che era il nostro rookie ad avere molte attenzioni su di sé. Il nostro pilota ha potuto verificare il comportamento delle vettura in pista e si è subito adattato alle procedure con estrema rapidità». Vasseur ha anche fatto un bilancio complessivo della prima settimana di prove a Barcellona. «In generale, è stata una sessione positiva, anche considerando le difficili condizioni climatiche. Abbiamo raccolto elementi utili a valutare i punti di forza e le aree di miglioramento della C37. Abbiamo le informazioni necessarie per pianificare al meglio la seconda settimana di test. Da questo punto di vista, Marcus ci ha dato dei buoni spunti, anche in merito ai progressi rispetto al 2017. Abbiamo lavorato bene ed in armonia, e mi attendo di continuare così anche settimana prossima. Il nostro obiettivo per il 2018 è molto chiaro: dobbiamo avvicinarci al gruppo e crescere gara dopo gara!».



SONO DAVVERO SODDISFATTO: LA SAUBER C37 HA DEL POTENZIALE. IL FEELING È IN CRESCITA

CHARLES LECLERC

”



SUTTON-IMAGES.COM

conda parte la sessione a gustarsi le imprese dei suoi, e spesso più esperti, rivali, che non sono riusciti ad eguagliarlo. Una prova di superiorità, e forse anche sfrontatezza nel mostrare sicurezza nei suoi mezzi, che lo ha portato molto lontano. Di lì a pochi mesi, il talento del Principato avrebbe colto a suon di record, con otto pole position, sette vittorie e dieci podi, il titolo della categoria riuscendo a scalare le classifiche di apprezzamento all'interno della Casa del Cavallino, che ha deciso di promuoverlo direttamente ad un ruolo di titolare nell'Alfa Romeo Sauber F1 Team. E la carriera del pilota schierato dalla Prema Racing ha avuto una tale accelerazione che lo ha posto come eccezione nei confronti dei precedenti campioni, o se non altro dominatori, della seconda serie.

Guardandoci poco indietro, si nota immediatamente come a piloti come Pierre Gasly, Stoffel Vandoorne, o allo stesso Antonio Giovinazzi, tre nomi che rientrano certamente tra i migliori talenti in circolazione, Red Bull, McLaren e Ferrari abbiamo rispettivamente previsto almeno un anno di purgatorio nel ruolo di tester o di emigrante in Giappone nella Super Formula.

Ma, dati e simboli alla mano, numeri ed episodi dicono che l'impronta lasciata da Charles Leclerc sia più incisiva e ne giustifichi il diretto accesso all'Olimpo della Formula Uno.

Nelle giornate di martedì 27 febbraio e giovedì 1 marzo, Leclerc si è calato nel cockpit della nuovissima Sauber Alfa Romeo C37, con la quale ha compiuto rispettivamente

81 e 59 tornate, percorrendo una distanza di poco superiore ai 650km. Al rookie è stato chiesto nella prima giornata una verifica generale delle componenti meccaniche ed aerodinamiche. Con una temperatura della pista che non ha mai superato la decina di gradi, il pilota di Frederic Vasseur ha siglato il decimo tempo assoluto il martedì (1'22"721) con gli pneumatici Soft, mettendo alla prova nonostante le basse temperature diversi tipo di mescole e compiendo alcuni long run. Marcus Ericsson, autore anche di un'uscita nella sabbia, il giovedì ha fermato i cronometri sul tempo di 1'23"825.

«E' stato un piacere rimettermi al volante dopo tanto tempo, nel complesso sono state due giornate positive. Nonostante il meteo invernale e le temperature rigide, sono riuscito a stabilire un buon feeling con la macchina e comprendere come la monoposto si comporta su questo tracciato - ha spiegato Leclerc - Abbiamo percorso parecchie tornate focalizzandoci su aerodinamica e set-up. Sono soddisfatto, la C37 ha del vero potenziale. Nella seconda giornata ne ho approfittato per prendere maggior confidenza con le procedure e il feeling è aumentato».

Il direttore tecnico della Sauber Jörg Zander ha potuto acquisire nuove informazioni in merito al comportamento della nuova monoposto, che è in totale discontinuità rispetto alla precedente: «Dopo aver svelato la nuova C37, siamo finalmente scesi in pista. In merito alla nuova monoposto, è stata realizzata seguendo una filosofia completamente diversa rispetto al modello precedente. La C37 ha delle caratteristiche specifiche che aiuteranno il lavoro di sviluppo nel corso della stagione». ●

## IN ARRIVO ALTRE NOVITÀ AERODINAMICHE

È destinata a cambiare ancora la configurazione aerodinamica della Force India VJM11 che già questa settimana nella seconda sessione stagionale di test presenterà diverse novità. A destra, Mazepin (che ha portato al debutto la vettura a Montmelò) e i titolari Ocon e Perez



# Pantera osa con la VJM11

SUTTON-IMAGES.COM

**L**a Pantera Rosa della Formula Uno si è calata nel suo inedito ruolo di team spiritoso che le deriva dalla inusuale colorazione e mercoledì scorso, quando la neve si è posata malandrina sul circuito catalano, sui social dedicati della Force India è apparsa la ruota anteriore destra avvolta nelle catene. Una foto semplice, ma che ha riscosso un grandissimo successo ed ha anche tratto in inganno qualche giornalista del web poco esperto di vetture da corsa. Ecco, questo è stato il punto massimo della quattro giorni di test della squadra con base a Silverstone. La VJM11 a motore Mercedes è stata la monoposto che meno è stata impegnata, appena 166 giri per 772 km contro i 1.508 della Toro Rosso, la rivale che ha macinato più tornate, 324. La squadra di Vijay Mallya è apparsa in ritardo. La nuova monoposto è stata presentata alle 8 della mattina del primo giorno di test, in corsia box, ma non ha evidenziato grandi novità rispetto alla VJM10 appena messa a riposo.

Ma già questa settimana, mentre questo numero

**NELLA PRIMA  
SESSIONE DI TEST  
A BARCELONA,  
LA FORCE INDIA  
È STATA  
LA MONOPOSTO  
MENO  
IMPEGNATA. MA  
HA VOGLIA DI  
CONFERMarsi  
QUARTA FORZA**

di **Massimo Costa**

di AS è in edicola, nella seconda tornata di quattro giorni di test sempre sulla pista catalana, dalla Gran Bretagna saranno arrivati numerose componenti aerodinamiche che verranno introdotte sulla VJM11, mentre gli stessi componenti del team non si sono nascosti nell'affermare che la vera monoposto 2018 la si vedrà soltanto in occasione della prima gara di Melbourne del 25 marzo. Un ritardo poco comprensibile se non additabile a qualche problema di fornitura oppure ad un ostacolo economico che deve aver colpito la Force India. Nei giorni precedenti la presentazione della VJM11, sono stati annunciati almeno tre sponsor e c'è stato anche il tempo per rilasciare un comunicato in cui si smentiva categoricamente la vendita della squadra ad un consorzio di acquirenti facenti capo alla Rich Energy, bevanda energetica inglese di recente nascita che sta tentando di avere un mercato nel proprio Paese e anche negli USA. William Storey, della Rich Energy (legatasi anche alla squadra di calcio del West Ham) ha dichiarato ad alcuni quotidiani

# Ocon e Perez ora a voi due

**ESTEBAN E SERGIO SONO CHIAMATI A DARE IL MASSIMO CONTRIBUTO AL TEAM SENZA PIÙ LE INTEMPERANZE DELLA PASSATA STAGIONE**

IO ED OCON  
LOTTEREMO COME  
SEMPRE, MA  
DOVREMO PENSARE  
AI PUNTI DA  
PORTARE AL TEAM

SERGIO PEREZ



**N**ei test di Montmelò, l'onore di portare per primo in pista la VJM11 è andato al giovane tester Nikita Mazepin, arrivato direttamente da Le Castellet dove ha partecipato ai test Gp3, campionato che lo vedrà per la prima volta al via con il team Art dopo due stagioni trascorse nel Fia F3 con Hitech. Mazepin si è legato alla Force India da ormai tre anni grazie ai cospicui finanziamenti dell'industria di famiglia (Uralchem) permettendosi un programma di sviluppo ad ampio respiro. Il suo test è però durato poco, 22 giri, per un problema ad un sensore, poi la pioggia ha fatto il resto. Il giorno 2 è toccato ad Esteban Ocon che ha totalizzato 79 tornate focalizzandosi sulla reazione della vettura alle nuove componenti aerodinamiche: «Nonostante il freddo, ho avuto un buon feeling con la macchina. È ancora presto, però, per darne un giudizio definitivo, avremo ancora tante novità da provare e faremo ulteriori progressi. È stato anche il mio primo giorno con l'halo e non ho incontrato particolari fastidi».

Dopo il terzo inutile giorno a causa della neve, giovedì scorso è toccato a Sergio Perez prendere il volante: «Finalmente ho guidato anche io - ha detto Sergio - Ero fermo da tre mesi e non nascondo che sotto al casco ho sorriso quando sono entrato in pista. La mattina l'asfalto era bagnato, poi quando si è asciugata abbiamo iniziato a lavorare come si deve, ma alla fine non ci sono rimasti molti giri da sfruttare. Abbiamo seguito il piano di lavoro, ma sono convinto che avremo una idea migliore di quel che ci potremo aspettare a Melbourne quando finirà la seconda tornata di test».

Ocon e Perez dopo i bisticci del 2017 hanno promesso una maggiore attenzione e riguardo nei confronti del team: «Lotteremo come sempre, ma dovremo pensare ai punti da portare alla squadra», hanno detto in coro senza che gli si allungasse il naso. ●

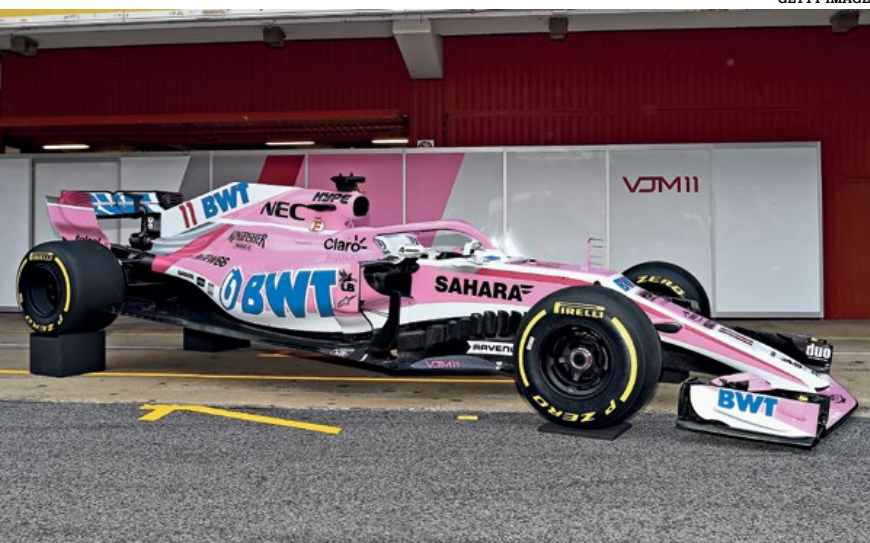


GETTY IMAGES

britannici di essere appoggiato da influenti persone del mondo dell'economia e sul piatto sarebbero stati messi 280 milioni di dollari per rilevare per intero la squadra di Mallya, sempre rincorso dalla giustizia indiana e per questo "recluso" nell'isola

inglese in quanto privato del passaporto. Ma Force India ha categoricamente smentito questa possibilità. Tornando alla VJM11, il progettista Andrew Green ha spiegato: «La monoposto 2018 che abbiamo presentato deriva dalla VJM10. Si tratta di una buona base di partenza sulla quale verranno introdotte una serie di modifiche. Ciò permetterà al nostro dipartimento aerodinamico di avere più tempo per sviluppare al meglio la monoposto in vista della prima gara in Australia».

Questa dunque la spiegazione fornita da Green sul ritardo della completezza della VJM11. Dal canto suo, Mallya ha spiegato quel che si aspetta dopo due eccezionali quarti posti conquistati nella classifica costruttori 2016 e 2017 «Non vedo nessun motivo per cui non possiamo ripeterci anche quest'anno, consolidando ulteriormente la nostra posizione nel Mondiale. Certo, rimanere al vertice in F1 è durissima, ma sarei sorpreso se non potessimo lottare ad ogni gara per conquistare punti pesanti». ●



GETTY IMAGES



# Williams voglia di rinascita

**I**l primo **shake-down** lo ha fatto lui, Robert Kubica, al Motorland Aragon di Alcaniz, a due ore e mezza da Barcellona. Una prima sgambata per verificare che la Williams Fw41-Mercedes fosse pronta per i test veri sul circuito catalano. Una scelta importante quella di affidare a Kubica i primi giri di pista, che ha premiato la sua competenza, la sua esperienza messa a disposizione della squadra che lo ha voluto nel ruolo di tester e riserva per la stagione 2018. Poi, a Montmelò, la Williams ha iniziato il lavoro di routine con Lance Stroll, Sergey Sirotkin e lo stesso Kubica; alla fine i giri percorsi dalla FW41 sono stati 276, quinto posto nella graduatoria

**DOBBIAMO ANCORA  
CAPIRE TANTE COSE  
SULLA NUOVA  
VETTURA MA CI  
SENTIAMO MOLTO  
MOTIVATI**

**LANCE STROLL**

”

di chi ha coperto più chilometri (1.284). Poco più di Renault e McLaren, poco meno della Sauber. La migliore prestazione è stata quella di Stroll, 1'21"142 l'ultima giorno equivalente alla settima posizione: «Dobbiamo capire ancora molte cose della vettura», ha detto il giovane canadese, «ma siamo molto motivati ed è nostra intenzione compiere un ulteriore passo in avanti rispetto al 2017». La Force India, quarta nel campionato costruttori dello scorso anno, è dunque avvisata. Chi, invece, non ha potuto spingere mai realmente a fondo è stato Sirotkin. Il debuttante russo si è trovato in pista sempre nelle condizioni peggiori. Il primo giorno nel pomerig-



## LE SPERANZE DI STROLL IL CONFRONTO ANCORA TUTTO DA DECIFRARE TRA SIROTKIN E KUBICA E QUINDI L'INIZIO NON DELUDENTE DELLA FW41, VETTURA SU CUI IL TEAM SPERA TANTISSIMO...

di Massimo Costa

gio quando ha iniziato a piovere, il secondo giorno al mattino, quando le temperature erano basse, infine il giorno finale al mattino con l'asfalto bagnato. Non deve averci capito molto della Fw41 il buon Sirotkin che subito è stato messo al confronto con Kubica. Infatti, martedì scorso, conclusa la sessione del mattino con il tempo di 1'21"822 (52 tornate), ha lasciato la macchina al polacco che ha terminato il turno in 1'21"495 e 48 giri. Entrambi con gomme soft. Un segnale importante per Robert, capace di essere più veloce di Sergey. E subito si sono scatenati gli "ultras" del buon Kubica che non hanno tenuto conto delle non facili condizioni dell'asfal-

**PRIMI CHILOMETRI  
INCORAGGIANTI**  
Sopra, il debuttante russo  
Sergey Sirotkin al volante  
della Williams Fw41 a  
Barcellona, qui in una fase  
bagnata del test. In alto,  
Paddy Lowe, Technical  
Chief del team inglese



to, molto freddo (mai più di 9 gradi), e che quindi i piloti non si sono cimentati in veri e propri tentativi di qualifica, ma si è cercato di concentrarsi sullo sviluppo della monoposto. Sirotkin ha mantenuto la sua naturale calma non lasciandosi trascinare nel tunnel delle facili polemiche che qualcuno ha provato a scatenare: «I turni del primo giorno sono stati abbastanza ininfluenti dal punto di vista della comprensione del comportamento della monoposto. Martedì è stato il primo vero giorno di prove, con la pista che si è poi andata ad asciugare durante la mattinata. Abbiamo raccolto molte informazioni». Alla domanda su quale è il rapporto con Kubica, contro il quale ha vinto lo scorso dicembre

**CON KUBICA  
NON C'È  
ASSOLUTAMENTE  
NESSUN PROBLEMA  
CI CONOSCIAMO  
E CI RISPETTIAMO**

**SERGEY SIROTKIN**

”

ad Abu Dhabi il derby per l'assegnazione del sedile ufficiale, Sirotkin ha risposto: «Non c'è nessun problema tra noi. Non avverto nessuna tensione, conosciamo tutti la sua storia, i momenti belli e quelli più difficili. Personalmente ci conosciamo e andiamo d'accordo. Ha una grandissima esperienza che condividerà con noi e sono molto felice che possa supportare me e Lance, quindi aspettiamo di vedere durante l'anno i frutti delle interazioni tra noi».

Poi, ha spiegato il suo inserimento in Williams: «Ho avuto diversi ruoli in questi anni con Sauber e Renault in F.1, ma non ho mai lavorato tanto al simulatore. Lavoriamo a stretto contatto con gli ingegneri per capire come sistemare al meglio la vettura». E a proposito di ingegneri, Sergey ha voluto specificare: «Mi sono laureato in ingegneria in cinque anni a Mosca. Le priorità erano ovviamente le corse, ma queste conoscenze mi aiuteranno a calarmi nello sviluppo della vettura, specialmente durante l'anno». Kubica, intelligentemente, si è tenuto lontano da questa inutile disputa: «So che tutti guar-

GETTY IMAGES



così, sono polemiche create dall'esterno, probabilmente sono stato troppo onesto nel dire le cose, ma se avessi dei problemi non sarei dove sono». Chissà, magari dentro di sé Kubica spera che durante l'anno possa avvenire qualcosa che lo possa portare nuovamente a disputare i Gran Premi, proprio come accadde in quel 2006 quando si trovò a debuttare

sostituendo Jacques Villeneuve, ma Stroll è certamente inamovibile considerando il coinvolgimento del padre nella squadra mentre Sirotkin ha la piena fiducia dello staff tecnico e sportivo della Williams che lo vuole allevare per il futuro. Ecco, magari l'unica cosa che potrebbe mettere in crisi il rookie russo potrebbero essere difficoltà nei pagamenti da parte dello sponsor che lo appoggia, la SMP Racing, ma non

AL DI LÀ DELLE  
COMPLICAZIONI  
DATE DAI CAPRICCI  
DEL METEO, SIAMO  
SODDISFATTI DELLE  
PRIME INDICAZIONI

PADDY LOWE



dano i tempi, ma non ha senso fare confronti. Il mio lavoro è diverso e nel ruolo che ricopro devo fornire dei precisi riscontri. Non vado in pista per spingere al massimo, prendendomi dei rischi di finire nella ghiaia e rovinando il lavoro programmato dal team. In quanto tester, non porterebbe nulla di più fare un tempo migliore di tre o quattro decimi. Devo fornire le mie sensazioni sulla vettura, questo vuole da me il team. E' un lavoro nuovo. Per esempio, quando ero pilota ufficiale, tra un turno e l'altro andavo in albergo, adesso partecipando a tutte le riunioni tecniche rimango con gli ingegneri fino a mezzanotte e alle sette e mezzo del mattino del giorno seguente sono già ai box. Rispetto al passato, quando correvo in F1, tante cose sono diverse. Prima di tutto la mia età e l'esperienza, che può essere un vantaggio. Non potendo più girare tanto come avveniva nel 2006, quando ero terzo pilota Bmw, il lavoro per un tester è cambiato, ma grazie alle mie conoscenze sono più coinvolto dal punto di vista tecnico, posso fornire idee, suggerimenti». Kubica ha anche voluto chiarire che la Fw41 non presenta particolari modifiche per accoglierlo al meglio nell'abitacolo spegnendo sul nascere eventuali polemiche: «Non è

#### LINEA VERDE IN CAMPO...

##### BIANCO MARTINI

Sopra, il debuttante russo Sirotkin nell'abitacolo della Williams Fw41 e, a destra, il canadese Stroll, alla sua seconda stagione in F1. La Williams ha sposato la linea verde, affidandosi a due giovanissimi veloci e molto ben messi anche dal punto di vista dei... verdoni!

si vedono motivi per cui questa ipotesi dovrebbe verificarsi. Stroll e Sirotkin devono stare tranquilli e crescere di gara in gara, non è infatti intenzione della Williams far sentire loro il fiato sul collo del terzo pilota, sarebbe soltanto controproducente. E Claire Williams, nel giorno della presentazione della FW41, era stata molto chiara in merito difendendo a spada tratta la decisione presa di puntare su quella che è la coppia più giovane dell'intero campionato. Paddy Lowe infine, ha voluto commentare i quattro giorni di test: «Sono state prove molto difficili per via delle condizioni atmosferiche, ma nonostante tutto siamo soddisfatti per quel che siamo riusciti a fare. Abbiamo raccolto moltissimi dati ed abbiamo potuto girare con regolarità non venendo fermati da inconvenienti tecnici e ci siamo anche concentrati su quelle che potrebbero essere le performance velocistiche della vettura anche se con quel meteo, è stata molto dura e soltanto nel pomeriggio dell'ultimo giorno le temperature erano ragionevoli per tentare di poter spingere a dovere. Un buon lavoro lo hanno svolto i nostri piloti che hanno sempre ben condotto la vettura nonostante le difficoltà trovate con poco grip e pista bagnata». ●

L'UNICO LATO NEGATIVO?  
A UN CERTO PUNTO DOVRAI TORNARE A CASA.



## SCOPRI LA NUOVA 124 SPIDER S-DESIGN.

Strade soleggiate, curve adrenaliniche e uno stile inconfondibile. La nuova Fiat 124 Spider S-Design è pronta a farti battere il cuore. I cerchi in lega da 17", i roll-bar, la cornice parabrezza e le calotte specchio grigio metallizzato rivelano tutta la personalità di una vera decappottabile. Il divertimento sta per cominciare.

Consumo di carburante ciclo misto gamma 124 Spider (l/100km): 6,4. Emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): 148.

**124** spider  
S-DESIGN



fiat.it

# *Ogni tappa ha la sua protagonista.*

LE GRANDI DELLA F1 IN ANTEPRIMA SUI MAXI POSTER.

27 Febbraio  
I° POSTER  
FERRARI

6 Marzo  
II° POSTER  
MERCEDES



Ogni settimana **gratis** con Autosprint hai in regalo i maxi poster della **Ferrari**, della **Mercedes** e dell'**Alfa Romeo**. Troverai all'interno della rivista un soggetto dedicato alle regine della **Formula 1**. Il primo poster della **nuova Ferrari** ti aspetta in edicola dal **27 febbraio**.



13 Marzo  
III° POSTER  
ALFA ROMEO



**AUTO  
SPRI  
NT**



# Toro sulla cresta dell' Honda

UNA STAGIONE CRUCIALE PER IL TEAM DI FAENZA E ANCHE PER LA CASA GIAPPONESE  
E LA SUA TANTO VITUPERATA POWER UNIT. NEL FRATTEMPO LA STR13 PROMETTE BENE

di Alessandro Bucci



**N**on c'è alcun dubbio: la collaborazione tecnica instaurata dalla scuderia di Faenza con i motoristi della Honda ha portato una ventata d'aria fresca. Dopo più di due lustri trascorsi come team cliente di Renault e Ferrari per quanto concerne la fornitura di motori e power-unit, Scuderia Toro Rosso guarda con fiducia al futuro vedendo l'opportunità di inaugurare un nuovo corso, contando sul supporto di un costruttore dall'immensa storia e tradizione, Honda, smanioso di riscattare il drammatico triennio in termini di risultati con la blasonata McLaren F.1. Un aspetto che colpisce molto gli addetti ai lavori è prima di tutto il lavoro di integrazione culturale che il team faentino ha svolto con gli uomini del Sol Levante in preparazione alla nuova stagione, con l'intento di porre delle basi solide che vadano al di là dell'aspetto meramente tecnico e agonistico. Nella prima mattinata di lunedì 26 febbraio in pit-lane a Barcellona, è stata svelata la STR13, ultima vettura 2018 ad essere mostra-

**HARTLEY  
PUNGE McLAREN**

**Nella prima giornata di test a Barcellona, Brandon Hartley ha completato ben 93 giri con la nuova Toro Rosso STR13: la power unit Honda nell'occasione ha dimostrato affidabilità tanto da far dire al neozelandese: «Penso che McLaren abbia commesso un errore, il motore è molto guidabile e ha più potenza dell'anno scorso»**

ta al mondo dopo la VJM11 Force India-Mercedes. I piloti ufficiali STR Pierre Gasly e Brendon Hartley hanno tolto i veli da quella che sembra essere, almeno per ora, una monoposto piuttosto diversa da quella che abbiamo ammirato nel 2017 (più bella che competitiva, oltre che poco affidabile, a voler essere obiettivi. Di fatto, il target del 5° posto finale non è stato centrato dal team faentino, posizione ad appannaggio dei rivali della Williams Mercedes). Gasly e Hartley hanno fatto il loro ingresso nella corsia box catalana indossando una bellissima tuta blu acceso dotata di strisce rosse laterali, proprio come la STR13, bella e brillante sommersa dai flash dei fotografi. Guardando la vettura dall'alto, colpisce subito il retrotreno maggiormente panciuto con le fiancate più sagomate, dopo essere stati colpiti in pieno volto (si fa per scherzare) dal dispositivo Halo, vistoso e colorato di un blu elettrico ipnotizzante. Le strisce rosse laterali, maggiormente marcate rispetto al 2017, partono dal muso



arrivando sin verso la metà del cofano motore, conferendo un'aria ancor più aggressiva alla maestosa creatura di James Key, direttore tecnico in cerca di riscatto dopo una stagione al di sotto delle aspettative.

#### Tost: «Orgogliosi della partnership con Honda»

L'avantreno della STR13 è dotato di un muso simile a quello del 2015 (con piccole asole) e di un'ala molto sagomata e tecnicamente diversa rispetto al dodicesimo esemplare del team satellite Red Bull, nonché di piccolissime bandelle in successione poste circa a metà del muso. Molto particolare il fondo vettura, dotato di vistose e lunghe feritoie, così come i deflettori, maggiormente tagliati e dalla forma curiosa e molto aggressiva. Per quanto concerne le sospensioni, il team faentino, adeguandosi ai cambiamenti regolamentari imposti dalla Federazione, ha operato un lavoro più raffinato ed al contempo aggressivo nella struttura e nel design delle sospensioni push-road rispetto al 2017. Il team principal Franz Tost ha rimarcato l'importanza per Toro Rosso di lavorare per la prima volta dal 2006 (anno d'esordio per la scuderia nata sulle ceneri dell'indimenticabile Minardi F.1) con un costruttore ufficiale: «La partnership con Honda per noi è motivo di grande orgoglio ed è una novità che non può fare che bene all'intero nucleo. È stato davvero emozionante e soddisfacente vedere i nostri ingegneri al lavoro seduti al fianco degli uomini Honda. Ho vissuto e lavorato un anno in Giappone e mi permetto di affermare che ho imparato abbastanza dalla loro cultura. Lavorare con loro richiede un approccio del tutto diverso da quello impiegato con realtà europee, ad esempio».

Tost ha anche evidenziato la bontà delle iniziative Toro Rosso per favorire l'integrazione tra le due culture: «Senza dubbio, i seminari che abbiamo organizzato all'interno della fabbrica hanno aiutato molto i nostri ragazzi a comprendere meglio una lingua ed una cultura così distante dalla nostra. La mattina sono solito recarmi in ufficio alle 6,30 e inizio subito a leggere le email, in particolare quelle dei nostri colleghi giapponesi! Sono otto ore avanti rispetto a noi e quindi capirete che è molto importante fornire loro risposte di primo mattino!».



GETTY IMAGES

LAVORARE  
CON I GIAPPONESI  
RICHIEDE  
UN APPROCCIO  
DEL TUTTO DIVERSO  
DA QUELLO  
IMPIEGATO CON  
REALTÀ EUROPEE

FRANZ TOST

”

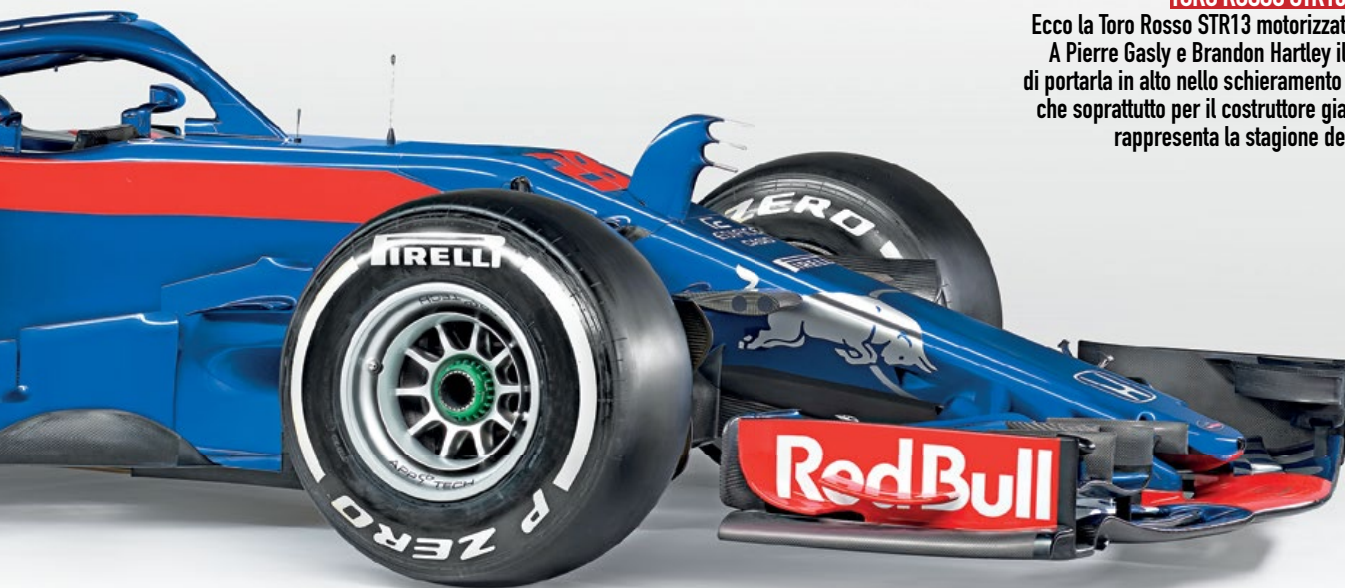
Il team boss Toro Rosso ha speso, infine, due parole sulla coppia di piloti 2018: «Dunque, innanzitutto, sono felicissimo di averli a bordo. Non dimentichiamo che Pierre Gasly è Campione Gp2 e che lo scorso anno ha concluso secondo nella Super Formula. Sul finire di stagione, nel 2017, il ragazzo è salito su una macchina difficile da interpretare e piena di problemi (la STR12 ndr), ma ciò nonostante ha ben figurato! Per quanto riguarda Hartley, stiamo parlando di un pilota che ha alle spalle tanto lavoro con Red Bull, sforzi che hanno consentito a Brendon di ottenere belle soddisfazioni nella Renault World Series. Non dimentichiamo, inoltre, che il neozelandese ha vinto la 24 Ore di Le Mans ed è un due volte campione del mondo Endurance».

#### Key: «Sulla STR13 grandi novità al retrotreno»

Una vettura più tecnica ed aggressiva dicevamo in apertura, una sfida, la STR13, che ha galvanizzato il direttore tecnico James Key ed i suoi uomini: «Naturalmente, la novità più vistosa è Halo, il dispositivo che protegge la testa dei piloti - ha esordito

## TORO ROSSO STR13-HONDA

Ecco la Toro Rosso STR13 motorizzata Honda. A Pierre Gasly e Brandon Hartley il compito di portarla in alto nello schieramento in quella che soprattutto per il costruttore giapponese rappresenta la stagione del rilancio



l'ingegnere britannico, scendendo maggiormente nei particolari - Essendo un elemento non impiegato in passato, è stato una ventata di freschezza nel progettare la vettura, ma al contempo ha richiesto numerosi sforzi nelle fasi di progettazione e quando lo abbiamo integrato nel chassis della monoposto». Key sembra davvero entusiasta del chiacchierato dispositivo di sicurezza: «Sono rimasto molto colpito da quanto è resistente Halo e dalla sua mole e capacità di resistere ad urti con elementi dalla massa elevata. Strutturare e testare il suddetto dispositivo è stata davvero una sfida emozionante». Per quanto concerne la STR13, il direttore tecnico James Key ha parlato soprattutto di evoluzione rispetto al modello precedente: «Ovviamente abbiamo tradotto ciò che abbiamo imparato affinché potesse essere conforme ai nuovi regolamenti tecnici e penso di poter affermare che, la STR13, presenta innovazioni rispetto alla vettura del 2017 in determinate aree, in particolare nel retrotreno e nel modo

LA PRESSE



GETTY IMAGES

in cui lavorano le sospensioni, nostri punti dolenti della passata stagione. Dal punto di vista aerodinamico, alcune aree rappresentano un'evoluzione, mentre altre sono state pressoché ridisegnate. Tuttavia, è un aspetto della STR13 che intendiamo continuare a sviluppare nel corso dell'anno. Il nostro obiettivo è quello di ritrovarci a metà stagione con una monoposto più evoluta rispetto a dove abbiamo iniziato».

**HONDA CI HA FORNITO UN'UNITÀ MOTORE DAVVERO COMPATTA E OTTIMAMENTE ORGANIZZATA**

**JAMES KEY**



La partnership con Honda rappresenta la novità più importante della stagione per Toro Rosso e Key non ha mancato di evidenziare la bontà del progetto power-unit: «Honda ci ha fornito un'unità motore davvero compatta e ot-

timamente organizzata, sulla quale non è stato difficile lavorare. Questo ci ha permesso anche di ridisegnare la scatola del cambio in modo da modificare il lavoro che svolgono alcune componenti interne delle sospensioni posteriori. Quando abbiamo iniziato ad ottenere i dati CAD ed a discuterli con i ragazzi della Honda è stato un momento che difficilmente scorderò. La partnership che abbiamo siglato con Honda non è solo una grande occasione per noi, ma anche per loro e credo vada oltre l'accordo legato alla fornitura dei motori ed agli aspetti tecnici».

Key non sembra affatto preoccupato per le mescole extra morbide che Pirelli ha introdotto nel 2018: «Il continuo lavoro di sviluppo sull'aerodinamica e sulla power-unit, unitamente ad un maggiore grip con le gomme Soft, consentiranno di raggiungere velocità elevate. Ovviamente queste mescole influenzeranno il set-up della vettura e comporteranno un lavoro certosino nella preparazione svolta per il week-end di gara, in particolare sul lavoro di adattamento che dovremo ottenere tra le sospensioni e le nuove mescole». ●





# Povera ma Bel

**IL COSTRUTTORE NOVARESE SVELA LA SUA STRAORDINARIA AVVENTURA ALL'ASSALTO DELLA F.1 1970-1971 COL PILOTA SVIZZERO SILVIO MOSER E UNA SERIE DI ANEDDOTI IN GRADO DI FAR PRENDERE L'OSCAR A UN FILM**

di **Mario Donnini**

**F**acciamo così: sulla vicenda della Bellasi F.1 raccontata dalla viva voce del suo padre costituente, zero introduzioni. Andiamo direttamente in medias res, come direbbe chi ha studiato. Regalando a chi legge il gusto della scoperta, col corteggiamento carezzevole dell'incredulità. Perché gran parte di tutto ciò che compone questa storia va ben oltre il probabile e il prevedibile, pur restando sorprendentemente e simpaticamente entro i confini del possibile. Buona lettura, dunque.

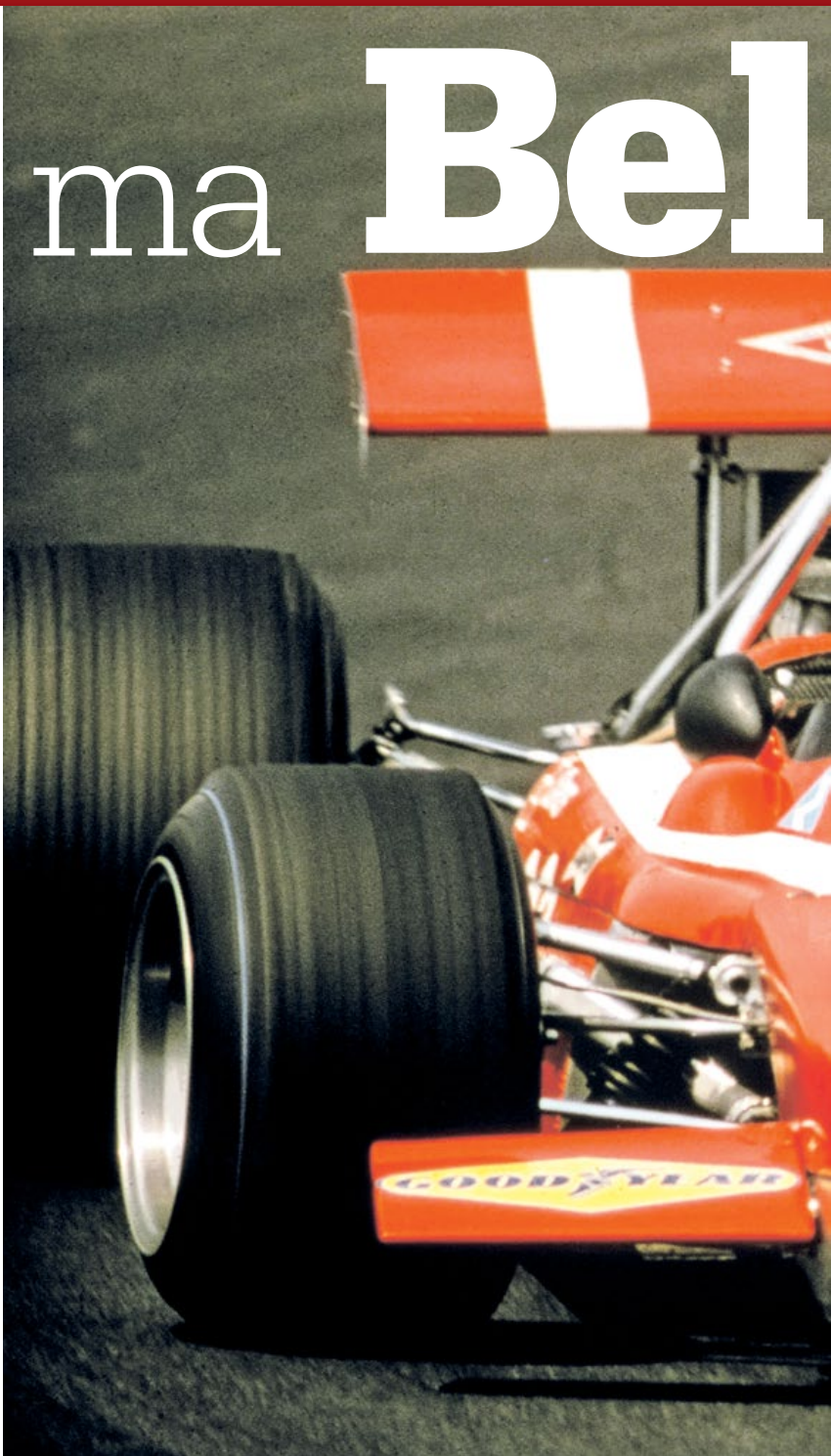
- **Guglielmo Bellasi, sveliamo il mistero: lei è svizzero o no?**

«Mi lasci spiegare. Sono nato a Certaldo, in provincia di Firenze, il 9 settembre 1935. Invece mio padre Fernando, morto nel 1939, era di Lugano. Ho sempre vissuto in Italia e sono italianissimo al cento per cento. Semplicemente, in età da militare, avrei dovuto effettuare un anno e mezzo di servizio, la cosa non rientrava nei miei programmi e per evitarlo optai per la cittadinanza svizzera. E infatti ho tuttora passaporto elvetico. Mio figlio Roberto che gestisce ora l'azienda di famiglia, invece, ha la doppia cittadinanza».

- **Tutto chiaro, ora, ma mica facile. Andiamo oltre. La Bellasi F1-70 è una monoposto italiana o svizzera? In fondo ha sempre corso a prevalenza cromaticamente rossa ma c'è pure il bianco, quindi... «Italianissima al mille per mille. Nata, pensata e costruita nel 1970, a Novara. Al di là dei colori».**

- **Okay. Passiamo al chi, come e perché. Spieghi, per esempio, come è riuscito a diventare Costruttore di Formula Uno a 34 anni e mezzo d'età, senza lauree, aiuti, sponsor e partnership. Mi sembra una delle storie più incredibili in tutta l'epopea dei Gran Premi.**

«E lei si sorprenderà ancora di più a sapere che forse sono il primo modellista della storia a costruire una F.1. Nasco come esperto in acrobazie di volo vincolato circolare, con aeromodelli dal motore di 5-6 centimetri cubi. Disciplina nella quale divento campione italiano. Intanto, purtroppo perdo i genitori troppo presto e mi do alle corse in au-



SUTTON-IMAGES.COM



A 35 D'ANNI D'ETÀ GUGLIELMO BELLASI NON HA SOLDI, NON HA LAUREA, NON HA SPONSOR NÉ APPOGGI. EPPURE IN OFFICINA CI SA FARE COSÌ SI ASSOCIA AL PILOTA ELVETICO SILVIO MOSER E IN POCHI MESI REALIZZA UNA FORMULA UNO, BATTEZZANDOLA COL SUO NOME LA MONOPOSTO, DOPO VARIE PERIPEZIE, RIUSCIRÀ A DEBUTTARE NEL MONDIALE, VINCENDO ANCHE DELLE CRONOSCALATE IN SVIZZERA

# lasi



FACEVO QUALCHE  
DISEGNO, SÌ,  
MA LE FORME  
DELLA BELLASI  
NASCEVANO DAL  
DIALOGO TRA NOI

GUGLIELMO BELLASI

”

LA PRIMA VOLTA DELLA  
F1-70 NEI GRAN PREMI

Zandvoort, 21 giugno 1970.  
Gp Olanda: per la prima  
volta Moser tenta  
di qualificare la Bellasi: non  
ci riuscirà. Sotto, al centro,  
il pilota svizzero  
e, a sinistra, Guglielmo  
Bellasi, 82 anni,  
in un'immagine recente



to. Nel 1962 guido in F.Junior, poi in F.3 su Lotus e Brabham. Come pilota me la cavo, per esempio sono 3° sul circuito del Garda, sul bagnato e ottengo un bel 4° posto a Monza. Quindi a metà degli Anni '60, a trent'anni d'età, realizzo la prima Bellasi F.3 e ricevo i complimenti da Forghieri. Più avanti una mia F.3 si ispira alla Lotus a turbina - quella con forma a cuneo che aveva corso a Indy 1968 -, ma era sottosterzante. Per piloti ho avuto anche Giorgetto Pianta e Pino Pica. Produco di tutto e in piccolissima

serie, F.Ford, F.850, F.3, preferendo lavorare su monoscocche con telaietti davanti e dietro. Sono anni in cui il tempo non mi basta mai, i soldi neppure e a volte l'entusiasmo mi fa strafare, faccio tutto in fretta e furia. Mai andato con calma, in vita mia, ma la passione è tanta. Ecco, ora sa qual è la mia situazione, quando m'arriva da Lugano la telefonata di un galantuomo chiamato Aldo Pessina, il quale mi dice: "Vienimi a trovare, perché dobbiamo parlare circa l'idea di realizzare una F.1 per Silvio Moser" ».



**- E lei ci sta subito?**

«Moser lo conoscevo bene, perché correvamo insieme ai tempi della F.3. Era un buon pilota. La questione era semplice: lui gareggiava in F.1 con una vecchissima Brabham Bt24 ex Frank Williams, ormai inservibile a causa delle nuove misure di sicurezza relative ai serbatoi. Dalla Brabham avrebbe salvato motore, cambio, freni e ruote, mentre a me toccava realizzare ex novo scocca e sospensioni. Di fatto assemblando il tutto si dava vita a una nuova F.1, chiamata appunto Bellasi F1-70. In poche parole, nell'inverno 1969 ci mettiamo al lavoro, con l'idea di debuttare nel mondiale di F.1 in primavera, a Montecarlo. Ma eravamo stati troppo ottimisti».

**- Quindi lei funge pure da designer?**

«Lasciamo stare i ruoli roboanti e le parole strane, in quei tempi bisognava lavorare sodo e saper fare di tutto, ecco. Certo che sono pure il designer. E penso subito a una monoscocca più possibile larga e bas-

sa, per abbassare il baricentro. Dopo pochi disegni, comincio a piegare le lamiere, ma a Silvio la cosa non piace e così rifacciamo i lamierati su dettami più tradizionali. Mi ricordo certe notti a sagomare il poliuretano per le carenature...

In pratica si discuteva, si ragionava e si realizzava, tutti insieme. Io mettevo materiali e manodopera, Silvio pagava due dei suoi che ci aiu-

tavano e dormivano in albergo. Uno di costoro è Beat Schenker, svizzero-tedesco, una persona straordinaria, senza la quale tutta l'avventura Bellasi in F.1 non avrebbe avuto mai il seguito che ha avuto. Beat da subito si mostra preparatissimo, serio, addirittura maniacale, concreto e capace a fare tutto. Per certi versi è un meccanico nobilmente all'antica, per il quale nulla è impossibile. E infatti, se portiamo a termine la monoposto, devo dire bravo anche e soprattutto a lui. Fatto sta che sforiamo con i tempi, praticamente finiamo i soldi, siamo in ritardo, ma la Bellasi F1-70 rosso arancio - colore scelto per meglio riconoscerla anche da lontano -, viene alla luce e siamo tutti felici come bambini. È il mercoledì prima del Gp d'Olanda. Giovedì mattina la macchina deve partire in extremis alla volta di Zandvoort, ma noi dobbiamo ancora abbozzare l'assetto. È quasi sera e c'è da attraversare Novara per andare dalla ditta che ci farà il lavoro, ma non abbiamo ancora un mezzo di trasporto. Viene presa la decisione. Attachiamo la F1-70 al traino di una Bmw smarmittata e fendiamo Novara con me alla guida. Saranno i primi e ultimi chilometri per il sottoscritto in veste di pilota-costruttore da Gp e siamo solo all'inizio della grande avventura».

**- Non si fermi, per nessun motivo.**

«La sera tardi proviamo a accendere il motore Ford Cosworth, ma il Dfv fa un fracasso infernale e il vicinato s'arrabbia, così dobbiamo impacchettare tutto nel camion. La mattina il mezzo parte per pri-



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

**A SPASSO IN BELLASI. F.1 SULLE STRADE DI NOVARA!**

Sopra, il pilota Silvio Moser.

Al centro, Guglielmo Bellasi, il mercoledì precedente al Gp d'Olanda 1970, gira per le strade di Novara a traino di una Bmw per fare l'assetto in vista di Zandvoort! In alto, veduta laterale della Bellasi F1-70 impegnata nelle qualifiche del Gp dei Paesi Bassi

mo e noi gli andiamo dietro con calma, a bordo di un'Alfa Romeo 1750. Se le faccio i nomi la sorprende, perché la formazione è composta da me, dall'immancabile e fondamentale Beat Schenker, da un altro svizzero, Renzo Giorna, e da un 22enne italiano pieno d'entusiasmo: Cesare Gariboldi, che tanti anni dopo porterà Ivan Capelli in F.1. Mentre io intanto ho lasciato l'officina a un altro che farà strada, Fernando Ravarotto, che mi cura le F.Ford. Il piano è quello di passare per Hockenheim e provare a inanellare qualche giro di prova, sennò passeremo alla storia come il primo team di F.1 che ha fatto test solo al traino di una Bmw... Ma il destino è in agguato e ci attende un'avventura ancora più incredibile».

**- Dica pure.**

«Giungiamo a Hockenheim e il camion non c'è. Spa-

**RESTO L'UNICO PILOTA COSTRUTTORE CHE HA GUIDATO UNA F.1 A TRAINO DI UNA BMW!**  
**GUGLIELMO BELLASI**

”



SUTTON-IMAGES.COM

rito. E adesso? Siamo disperati. Poi, finalmente, al far della sera, eccotelo arrivare. Aveva rotto il differenziale. Ma nel frattempo i responsabili del circuito fanno il miracolo, dicendoci: "Sentite il rumore in pista? È un test della Mercedes. Finirà solo al calar delle tenebre. Poi la pista è libera. Se fate attenzione, vi facciamo girare a buio. Ci state?". Giuro, è tutto vero. Così, in piena oscurità, io mi metto al volante dell'Alfome, Moser nell'abitacolo della Bellasi è nella mia scia e facciamo dei gran rettilinei, su e giù nella foresta, con lui che mi supera e tira dritto fino a che ci vede grazie ai miei fari. Poi si ferma, facciamo inversione e si ricomincia. Ci crede?".

- Sì.

«Bene. Questo è niente. Arriviamo a Zandvoort stanchi morti, ma è venerdì e la Bellasi si getta in

#### A CLERMONT FERRAND FORGHIERI DA UNA MANO!

Sopra, Silvio Moser in qualifica nel Gp di Francia a Clermont Ferrand. Lo svizzero in un'uscita di strada danneggerà la Bellasi. L'ingegnere Mauro Forghieri si prenderà una piccola pausa dalle responsabilità in Ferrari per correre a dare una mano, da meccanico! Ecco, sotto, a sinistra, con Moser, seminascosto

qualifica contro Ferrari, Lotus e Brm. I miti delle corse. La macchina non va mica male, solo qualche problema all'alimentazione ma ci sono 24 iscritti e partono solo in 20. Restiamo fuori, con un motore, un Dfv da museo marchiato 802, non freschissimo neppure nel rendimento. E ci misuriamo subito con la realtà agghiacciante delle corse di allora: la domenica guardiamo il Gp dal via e all'improvviso vediamo una colonna di fumo altissima in cielo. Imprigionato nella De Tomaso sta morendo tra le fiamme Piers Courage, che conoscevo di persona, dai tempi della F.3. Ne usciamo sconvolti».

- È tempo del Gp di Francia a Clermont Ferrand. Giungete stavolta con un Ford Transit 1300 e la Bellasi portata col carrello, mentre Beat Schenker racconta che Silvio arriva in aereo con Siffert. E succedono due cose commoventi, meravigliose, che hanno per oggetto Clay Regazzoni, amico di Moser, e l'ingegnere Mauro Forghieri della Ferrari. Tanto per cominciare, Clay vi presta le barre della Tecno F.2 e, quando Silvio in prova esce di strada e rovina radiatore e montante, al vostro box a dare una mano arriva appunto Mauro Forghieri.

«È tutto vero, confermo».

- In poche parole, l'uomo forte della Ferrari, che si sta giocando il mondiale contro la Lo-

tus, nel bel mezzo della qualifica pianta tutto, viene al vostro box e si mette a lavorare come meccanico aggiunto, per aiutarvi a tornare in pista.

«Può confermarlo anche Beat Schenker. Ci sono foto che lo mostrano. L'ingegnere della squadra numero uno dava una mano a noi, agli ultimi. Sa, Forghieri mi conosceva dai tempi della F.3...».

- Questa è una delle storie di sport più nascoste e belle della F.1. Di quella F.1.

«E pensi che poi non ci qualificammo per soli due decimi. Peccato».

- Quindi rinunciate a iscrivervi al Gp di Gran Bretagna per paura che con troppi rivali ci sia da restare di nuovo fuori dalla griglia, invece alla fine fanno partire tutti. Altra fregatura. Il team Bellasi così va alla volta di Hockenheim per il Gp di Germania, ma Moser in qualifica esce alla Ostkurve e fa fuori sospensione posteriore e portamozzi. Morale, siete di nuovo non qualificati.

«Cosa vuole che le dica, io non andavo neanche alle corse. Sa, costava troppo. Forse son stato l'unico Costruttore di F.1 che non aveva soldi per l'albergo. A gestire il team pensava il bravo Beat Schenker che curava logistica e messa a punto, facendo miracoli. Lo accompagnava spesso Aldo Pessina».

- Dal Gp d'Austria due notizie. Una bella e una brutta. La bella è che prendono il via tutti e 24 gli iscritti. Quella brutta è incredibile: durante il trasporto al circuito, la Bellasi, mentre è sul carrello, resta vittima di un incidente stradale nella

FORGHIERI SI STAVA  
GIOCANDO  
IL MONDIALE  
MA LASCIÒ LE SUE  
COSE PER VENIRE  
AD AIUTARCI

GUGLIELMO BELLASI





normale circolazione e subisce danni al radiatore. «Già. La macchina arriva al circuito col radiatore rotto. Mancano due ore al via e non c'è modo di ripararlo. Siamo fritti. Ma arriva un meccanico emiliano e dice. "Andate a comperate dodici uova, separate l'albume dal tuorlo e versatelo dentro. Un po' solidificherà e reggerà, tappando la falla: almeno potrete partire, resisterete qualche giro e vi toglierete la soddisfazione d'aver debuttato in F.1. Così sarete nella storia". Detto fatto: prendiamo il via e Moser regge 13 giri, prima di fermarsi, ovviamente per una perdita dal radiatore... Poi andiamo a correre in salita, in Svizzera, la St. Ursanne-Les Rangiers».

- Già, stupefacente. Dal Circus alle cime. E la Bellasi con Moser dà vita a una sfida entusiasmante contro una F.2 1600 cc dello specialista Xavier Perrot. Fate vostra l'assoluta per cinque centesimi. La metta come vuole, Guglielmo, ma lei ha realizzato una F.1 vincente già dal secondo via... «La nostra F.1 in salita non era ideale, perché bella larga, quindi le F.2 erano molto competitive. Comunque dicevamo la nostra. Un paio di settimane dopo c'è il Gp d'Italia a Monza, dove riprendo il mio posto ai box. In qualifica infuria la lotta per la pole, mentre noi badiamo a qualificarci e a non fare danni. È una pista tutta di motore e il nostro Cosworth, tra i più vecchi, proprio non spinge. In più c'è qualcosa che non va nei rapporti, siamo troppo corti, ma

Silvio non mi dà ascolto e in rettilineo finisce puntualmente fuori giri... Siamo i più lenti, a conti fatti, quasi pari alla McLaren-Alfa di Nanni Galli. Ma poi succede la tragedia: Silvio vede Rindt subire l'incidente mortale alla Parabolica e resta sconvolto. Arriva subito ai box, scende e va a dire a Chapman che Jochen è appena stato protagonista di un'uscita gravissima. Il

**CERTO, POTEVAMO FARE POCO. MA LA BELLASI F.1 NON HA MAI PERSO UNA RUOTA, NÉ HA MAI AVUTO GUAI SERI**  
GUGLIELMO BELLASI



mio pilota è fuori di sé. Erano amici...». - Rindt aveva una casa sul Lago Lemano, in Svizzera, e frequentava molto Moser.

«E Silvio, dopo la fine di Jochen, non ha più voglia di risalire in macchina e posso solo capirlo».

- A fine settembre vi riscattate di nuovo in salita, sempre in Svizzera, a Kerezenberg, con partenza da Mollis, nel cantone di Glarona. Altra sfida al calor bianco contro lo zurighese Perrot e arriva la seconda vittoria consecutiva in una cronoscalata per la Bellasi F1-70, anche stavolta grazie a una seconda manche da urlo.

«Il nostro 1970 finisce qua. E pure il 1971 inizia in modo molto avventuroso, perché la mia macchina varca l'Atlantico alla volta del Gp d'Argentina, non valido per il mondiale ma pur sempre una gara di F.1 cui prendono parte quasi tutti i protagonisti, Chris Amon compreso, che poi vincerà su Matra. Silvio Moser viene invitato e ingaggiato perché anni prima è andato alla grande nella Temporada F.2 e viene considerato un bel nome al via».



**UN MARCHIO CHE HA OTTIMA CONTINUITÀ**

Sopra, il marchio Bellasi ai giorni nostri, con l'azienda di Guglielmo e del figlio Roberto che produce, sempre nella sede di Novara, componenti in carbonio. In alto, la Bellasi nel 1971 guidata dal pilota svizzero Gildo Guidi nella cronoscalata svizzera dell'Oberhallau, dove otterrà un brillante secondo posto assoluto

SUTTON-IMAGES.COM

- Anche stavolta ve ne capitano di ogni. «Guardavo il Gp da casa, alla Tv svizzera, credo. - A Buenos Aires nel preschieramento Silvio ha un problema alla pompa elettrica, i meccanici si tuffano sulla monoposto per effettuare la sostituzione ma non riescono. Allora il pilota resta fermo in griglia, alza la mano e non parte, mentre lo sfilano tutti. Così la Bellasi viene portata a box per finire il lavoro, ma, forse per un po' d'olio finito sugli scarichi, la macchina prende fuoco. Incendio subito domato. La vettura finalmente s'avvia e completa la prima manche del sabato, decima su 14 classificate. Quindi nella seconda frazione è kappà, col motore rotto dopo 42 tornate. «Fu un episodio isolato. In realtà nel 1971 Silvio Moser aveva deciso di tornare a correre in F.2». - Tanto che, a stagione inoltrata, Moser a corto di soldi affitta la Bellasi al pilota svizzero Gildo Guidi, che la guida nella scalata elvetica dell'Oberhallau, presso il cantone Sciaffusa. Stavolta arriva un secondo posto, dietro al solito Perrot. «Tornando ai Gran Premi, Argentina a parte, nel 1971 siamo iscritti solo a Monza, al Gp d'Italia, l'ultimo della storia senza chicane. E difatti ci presentiamo come l'anno prima, belli scarichi e senza ali.





Con la monoposto che era esattamente la stessa, eh, sottoposta solo a una lucidatina di cortesia».

**- Mai costruita una scocca di riserva?**

«Scherza? Non c'erano mica i soldi. Una e andare».

**- In qualifica fate meglio della March privata del debuttante Jarier, 22esimi su ventitré iscritti.**

«E in gara duriamo poco, solo cinque giri, perché Silvio rientra ai box con la macchina coricata sul posteriore. Ha ceduto un ammortizzatore Armstrong. Per la Bellasi F1-70 è la fine della storia».

**- Lei ha costruito anche altre macchine, poi.**

«Sì, tra F.Ford, F.3, F.850, F.Panda e Sport, più di venti macchine da corsa, in tutto. In compenso la Bellasi si è riconvertita specializzandosi nella realizzazione di componentistica e pezzi in carbonio, anche con clienti di rango. Per questo posso dire che l'avventura in F.1 ha poi avuto seguito e conti-



SUTTON-IMAGES.COM



**A MONZA CON LA BELLASI SENZA ALI**

A lato, Moser a Monza 1970 su Bellasi senza ali. Sopra, il pilota svizzero. In alto, è nella vittoriosa salita St Ursanne-Rangiers, 1970. A destra, l'azienda Bellasi ai giorni nostri

nità commerciale che tuttora rappresentano una bella realtà. Sempre a Novara, con mio figlio Roberto che ha assunto le redini dell'azienda».

**- Bellasi, lei ora ha 82 anni e mezzo. Si sente contento d'essere stato costruttore di F.1?**

«Le do due risposte. Mentre lo ero, è stata una sofferenza. Una roba tribolata. Perché mancavano mezzi e tempo per far le cose in modo ideale. Però, adesso, a ripensarci, è stata una cosa tanto bella. Perché ci ho provato, mi ha fatto sentire vivo e la F.1, spendendo solo 4 milioni di lire dell'epoca, ha regalato una bella riconoscibilità al nome Bellasi».

**- Altro?**

«Anche altro. Vede, in un'era in cui si moriva piuttosto spesso in pista, la Bellasi non ha mai avuto un problema grave, mentre andava. Mai rotta una sospensione o staccata una ruota. Tutto in ordine, tutto a posto, sempre. Io dico che, viste le premesse, meglio di così non si poteva fare e anche di questo sono molto contento, col senno di poi. Comunque, in parallelo, la storia della Bellasi F1-70 è proseguita e se vuole gliela racconto tutta, perché possiede tratti anche un po' romantici».

**- Lo deve assolutamente fare.**

«Dopo aver smesso con quel programma nei Gp, Silvio l'ha venduta a Tom Wheatcroft, proprietario di Donington, collezionista di pezzi storici e artefice del locale museo. Per tanti anni la Bellasi ha fatto parte della collezione. Intanto nel 1974 il povero Moser aveva trovato la morte per le conseguenze di un incidente al volante di una vettura Lola Sport, a Monza. Fatto sta che a metà Anni '90 la monoposto è stata richiesta in Svizzera per un'esposizione in memoria dello stesso Silvio e in quell'occasione la sua vedova Rosy Macconi ha deciso di riacquistarla. Così da allora la Bellasi F1-70 è di nuovo proprietà della famiglia del suo pilota e artefice, peraltro sotto gli occhi e le cure del grande Beat Schenker, che è tornato a coccolarla amorevolmente. Come ai tempi in cui correvamo nei Gran Premi».

**- Fantastico. Col Gp Historique di Montecarlo che ha sempre più importanza, possibile non abbiate pensato a un clamoroso ritorno in pista?**

«Beat Schenker non vuole. Lui dice che la Bellasi F1-70 è tutto ciò che resta di una piccola grande storia, la nostra, e sul piano umano ha troppo valore per esporla di nuovo ai rischi della pista. Gliel'avevo detto, poco fa: alla fin fine è diventata una faccenda romantica, questa». ●



# Buon compleanno Art!

**MERZARIO, IL LEGGENDARIO FANTINO, CLASSE 1943, L'11 MARZO COMPIE 75 ANNI. QUI LO FESTEGGIAMO FACENDOGLI RIEVOCARE L'ALBA DELLA SUA CARRIERA**

di **Mario Donnini**

**È** solo un piccolo passo, ma vogliamo festeggiarlo qui, insieme a voi e insieme a lui. Domenica 11 marzo Arturo Merzario, nato a Civenna, Como, compie 75 anni. Giusto per ricordarlo, ha debuttato in gara il 14 ottobre 1962 alla Coppia Fisa a Monza giungendo 8° su Alfa Romeo Spider Veloce, numero di gara 300, col giradischi sotto il cruscotto.

Da allora corre ininterrottamente e - come dice lui - «*Senza mai pensare a un possibile futuro addio*». Dopo sei decenni di corse è lui il testimone del tempo, l'essere semovente che più s'avvicina al concetto d'eternità agonistica e anche l'oggetto costante di una stima e un affetto degli appassionati che non accennano a diminuire, e che col passare dei decenni aumentano di temperatura e dolcezza.

Mario Angiolini, l'uomo del Jolly Club, dopo averlo visto in gara a Monza '62 lo appoggia per un rally in Sardegna su Giulietta SZ con la quale Art vince la classe Gt. Poi il gran salto: dopo la SZ, passa alla Fiat Abarth 1000, il leggendario "Millino" preparato da Samuele Baggioli di Milano, che lo vede quasi al top nel Turismo Nazionale. «*A cambiarmi la vita è la 500 Km del Nurburgring 1964, appunto col Millino, in equipaggio con Mario Saruggia. Sulla Nordschleife mi metto molto in evidenza e stampo un tempone così impressionante che poco dopo mi contatta, in nome e per conto di Karl Abarth, il suo direttore sportivo Renzo Avidano, 96enne mentre sto parlando. È il prologo di un incontro, quello con lo stesso Abarth, che mi avrebbe cambiato la vita, anche se di tempo doveva ancora passarne - ricorda Arturo -. Perché in pratica, agonisticamente parlando, butto via un anno, visto che nel 1965 vado militare, oltre a sposarmi. Militare col Car a Macomer, in Sardegna. Poi a Napoli e solo l'ultimo periodo a Bergamo. No, non ero un raccomandato. In pratica mi ripresento alla Abarth solo a novembre 1966 e ben presto capisco che avere a che fare con Karl Abarth è peggio che andar militare. Perché il gran capo non è solo Costruttore, ma una vera scuola di vita. Da lui vengo irreggimentato e la cosa mi fa bene, perché ero un fighetta, uno che andava a scuola in Alfa Romeo e che ben presto avrebbe avuto Ferrari e Maserati per andare a spasso. Con lui non si sgarrava. Mi diceva: "Vuoi fare pilota? Ja? Segui regole!". Fantastico. Tutto inizia davvero con lui. E pagava bene: nel 1967 prendevo una mensilità che*

**PER ME LA SVOLTA FU L'INCONTRO CON KARL ABARTH, MA CON LUI ERA COME ANDAR MILITARE!**

**ARTURO MERZARIO**

”



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**UNA VICENDA AGONISTICA PRESSOCHE INFINITA**

Sopra, Merzario ai tempi delle corse in F1 con la Ferrari. A lato, eccolo in un'immagine recente a Goodwood e, nell'altra pagina, in alto a destra, con la Rossa al Gp di Germania 1972, sulla Nordschleife



È IN  
EDICOLA DAL  
**6 MARZO**  
UN  
AUTOSPRINT  
COLLECTION  
IMPERDIBILE



*era tripla rispetto a quella di un impiegato di medio-alto livello, più il 45% sui premi corsa e gli ingaggi. Eran soldi».*

Nel 1967, con la fida Fiat Abarth 1000 semi-ufficiale, Arturo è 3° nell'EuroTurismo per la Scuderia del Lario e nel 1968 vince il Campionato Italiano della Montagna su barchetta Abarth 1000SP. Quindi cambia la sua vita sbancando il Circuito del Mugello nel 1969, su Abarth 2000, trionfo che bisse-  
rà nel 1970. Nel 1969 è tra i protagonisti dell'EuroMontagna su Abarth in versione Sport e arriva meritoriamente l'ingaggio Ferrari: «*Tutto è corso veloce, una storia bella e esaltante. Dopo otto anni di gare ero al cospetto di Enzo Ferrari, che mi offriva un contratto principesco. Quando lessi la cifra, ebbi un moto di sorpresa, non potevo credere che il Vecchio mi stesse dando tutti quei soldi per divertirmi. Lui interpretò male la mia smorfia e disse: "Non cominceremo mica subito a dire che economicamente non ti sto trattando bene, eh?"*. Mi ricomposi, mi detti un contegno e feci finta di niente. La mia vita stava cambiando e con essa la mia storia di pilota. Una storia che dopo 55 anni di corse, 57 Gp di F.1, 11 vittorie nel Mondiale Marche, tra cui Nurburgring e Targa Florio, due volte, un Euro Sport 2000 e 75 di vita intensissima, continua felicemente». Buon compleanno, Arturo. Auguroni da As e da tutti i lettori.

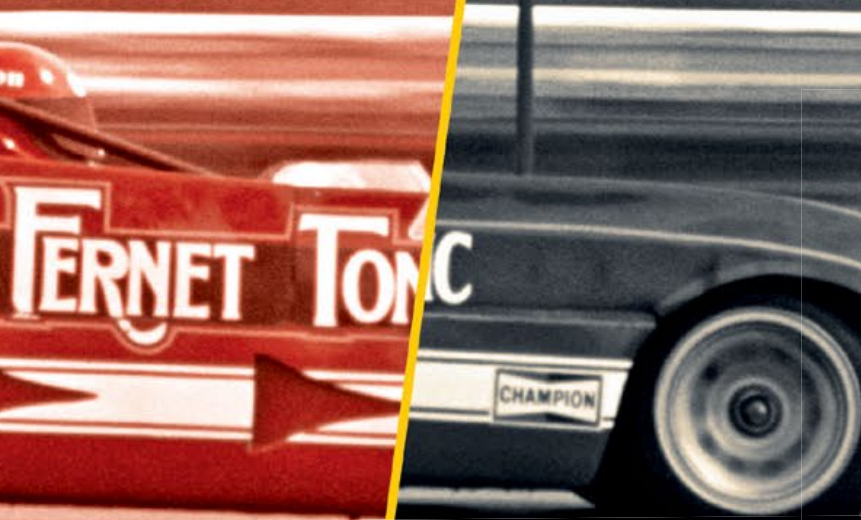
E appuntamento in edicola il 6 marzo, con lo speciale As Collection, nel quale Arturo racconterà in prima persona i circuiti indimenticabili su cui è stato protagonista. ●

# CERTE GARE RIMANGONO MEMORABILI.

Non perdere lo speciale di Autosprint.



“Le grandi corse mai dimenticate” è un Autosprint Collection che punta dritto al cuore della passione. Si rivive epopea e atmosfera delle gare che hanno lasciato un segno indelebile nella storia della Formula Uno, del Mondiale Marche e del Mondiale Rally. Il tutto raccontato da un mito di quelle stagioni: Arturo Merzario. Appuntamento in edicola dal 6 marzo.



di Pasquale Di Santillo

**L**a lotta continua. Contro la maledizione di Le Mans, contro la sfortuna e i propri errori. Al punto che anche nella stagione in cui non ci saranno rivali dello stesso livello, dopo l'addio di Audi e Porsche al Mondiale Endurance, la Toyota è lì imperturbabile ad inseguire il sogno andato in fumo nelle 19 partecipazioni precedenti, al netto del Mondiale vinto nel 2014 e dei cinque secondi posti nella corsa incubo.

Perché, in fondo, come Fernando Alonso correrà alla ricerca dell'impresa, della Triple Crown, del doppio Mondiale, la Toyota sa di dover cancellare una pagina nera dal suo libro di trionfi. E per riuscirci dovrà sconfiggere prima i suoi timori e poi Le Mans, la corsa in sé, con tutte le sue insidie.

«Quest'anno dobbiamo vincere, con una macchina o un'altra, ma vincere o vincere». Non si lascia alternative Pascal Vasselon, team principal del team Toyota Gazoo Racing e spiega perché. «Sì, se me lo chiedete devo dire che siamo costretti a vincere. Meno di quello sarebbe un fallimento. Dal 2014, ogni volta che perdiamo è un fallimento. Se andiamo ad analizzare, rivedere la storia, nel 2012 facemmo bene bene, ma venimmo delusi dall'affidabilità. Nel 2013 non avevamo il ritmo perché non c'era uguaglianza di rendimento tra diesel e benzina e il resto lo fece un guasto al motore. Dal 2014, con i nuovi regolamenti, cioè i motori ibridi è un film che si ripete. Nel 2015 non ci siamo mai lamentati perché perdemmo contro Porsche e Audi, fu colpa nostra. Ma nel 2014, nel 2016 e l'anno scorso abbiamo perso contro noi stessi e contro Le Mans, non contro Porsche o Audi, perché erano indietro. Ci è mancato qualcosa nei momenti decisivi e si è trattato di problemi specifici relativi a Le Mans, alle sue specifiche caratteristiche. Abbiamo fatto la storia senza vincere a Le Mans, quasi per come l'abbiamo persa, ma non abbiamo alcun tipo di frustrazione. È fantastico, poterci riprovare, sarà un test molto lungo...».

Un approccio positivo per trovare la maniera di lavorare migliorandosi dopo aver visto svanire le ultime due Le Mans in maniera decisamente rocambolesca (in particolare quella del 2016 a 3 minuti e mezzo dalla fine ndr)

«Lasciatemi spiegare meglio: prendiamo l'anno scorso, ad esempio: fino a Le Mans, avevamo avuto una stagione fantastica. La Toyota TS050 Hybrid era velocissima, quasi perfetta in termini di affidabilità, e siamo arrivati a Le Mans senza incontrare problemi, né per la gestione della benzina, né con quella delle gomme, e alla fine abbiamo fallito a causa di un errore imprevisto. Cerchiamo di prevedere ogni tipo di errore, compreso quello, e talvolta fermiamo la macchina simultaneamente

AL MOMENTO  
RESTIAMO  
NEL WEC, SIAMO  
INTERESSATI  
AI REGOLAMENTI  
DEL 2020

PASCAL VASSELON

”

PARLA IL TEAM  
PRINCIPAL VASSELON:  
«ABBIAMO FATTO LA  
STORIA SENZA VINCERE  
LA 24 ORE, QUASI  
PER COME L'ABBIAMO  
PERSA...». MA ORA È  
ARRIVATO IL MOMENTO  
DI SVOLTARE

# Toyota

# OSS

QUEST'ANNO  
A LE MANS DOBBIAMO  
VINCERE CON UNA  
MACCHINA  
O UN'ALTRA. MA  
VINCERE O VINCERE

PASCAL VASSELON

”

AUTOSPORT

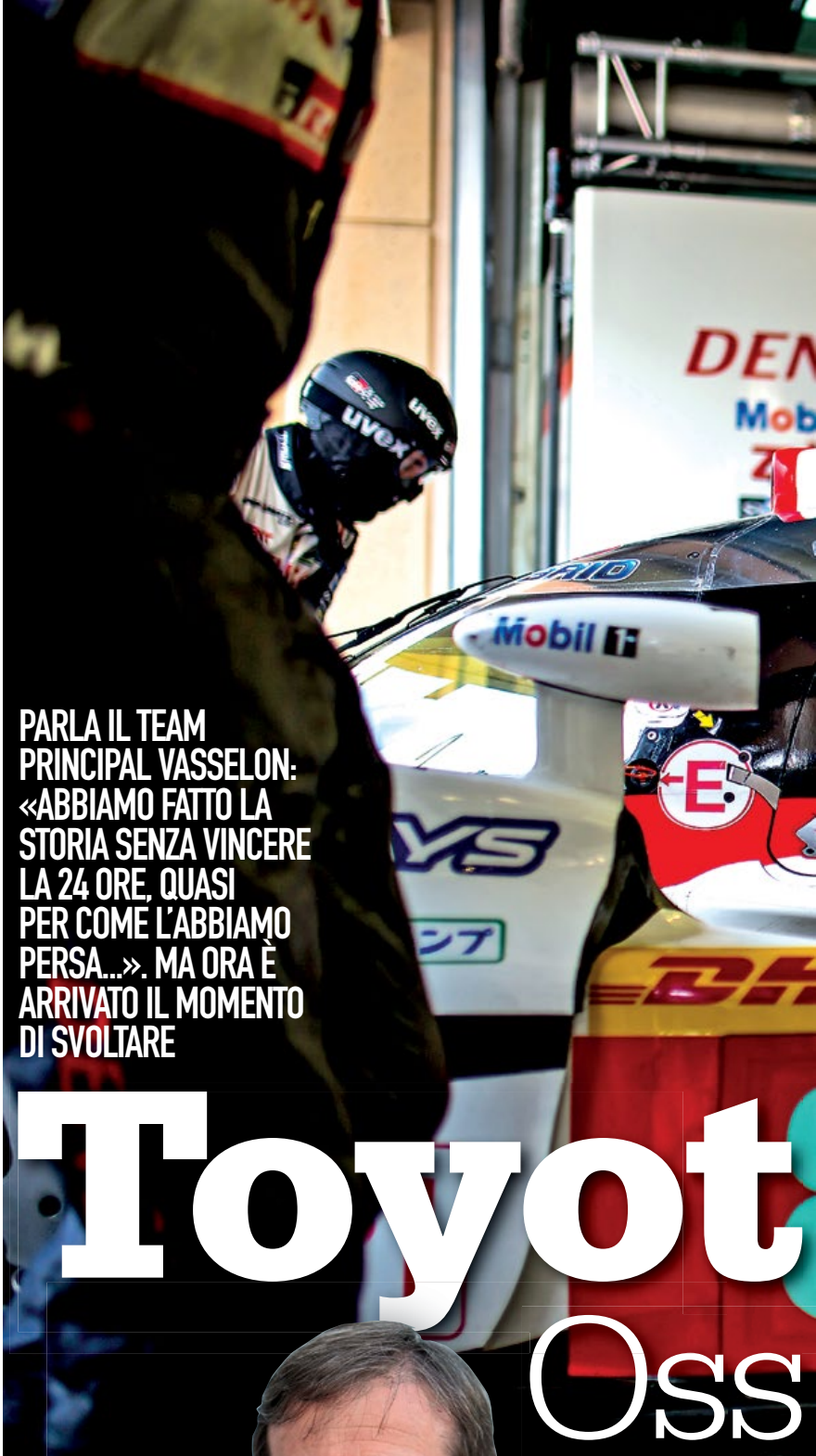
TOYOTA GAZOO RACING

DENSO  
TOYOTA HYBRID

RU AINSIN AW

ZENT

MICHELIN





do un problema. Abbiamo un file excel con tutti gli errori possibili... E per imparare a gestirli tutti, sacrifichiamo del tempo per assicurarci che l'intero team possa prendere confidenza con ogni tipo di situazione, anche quella che non conoscono, è fondamentale».

Affidabilità è la parola chiave di tutta la filosofia Toyota e di chi affronta un Mondiale di "resistenza" come il WEC.

«La vettura era già affidabile l'anno scorso, naturale che oggi vogliamo essere ancora più affidabili. Non è un problema chilometrico, non ne abbiamo bisogno. Vogliamo parlare dell'edizione

#### FERNANDO ALONSO VALORE AGGIUNTO

Il team principal della Toyota, Pascal Vasselon, a sinistra, non ha il minimo dubbio. L'arrivo di Fernando Alonso alla Toyota sarà davvero il valore aggiunto per il team giapponese che insegue la prima vittoria a Le Mans e il titolo nel Wec

ne 2016 di Le Mans, quando ci fermammo ad un soffio dal trionfo? Ci è successo qualcosa che ora non sarebbe nemmeno più un problema. Perdiamo completamente la potenza, e se ricapitasse oggi, il sistema scatterebbe in automatico utilizzando direttamente il resto dei cilindri, la macchina arriverebbe ai box in circa 2 minuti e 20 secondi per cambiare lo scarico. Adesso saremmo molto più preparati per affrontare questo tipo di problematica».

Visto il parco concorrenti qualcuno potrebbe anche pensare che la Toyota quest'anno potrà gestire la 24 Ore di Le Mans, ma Vasselon nega questa

possibilità in maniera a netta. «Quando corri in pista con macchine molto più lente di quanto non sia la tua il margine di sicurezza non supera il 75% e non vale la pena correre rischi supplementari. Anche perché abbassare il ritmo di gara farebbe lavorare male gli pneumatici, la produzione di energia sarebbe diversa come lo stesso recupero, cambierebbero tutti i parametri. Là - a Le Mans ndr - non si può andare piano».

Vasselon che conosceva Alonso dai tempi della Michelin è entusiasta del suo arrivo per una lunga serie di motivi e si è già fatto una ragione della sua assenza programmata al prologo di aprile: «Quando Fernando ti chiama, non ci pensi, perché porta cose alla squadra, molte cose. A comincia-

re dall'attenzione dei media ad esempio. Poi porta talento, velocità e quell'eccitazione che serve all'unica squadra ufficiale del campionato. Ha già dimostrato di essere veloce e presto ci darà tutte le osservazioni tecniche dal suo punto di vista... alla fine sono sicuro porterà ciò di cui avevamo bisogno in questi due anni. E cioè tutte le sue osservazioni. Vedo che lui è entusiasta di questa esperienza perché gli piace l'atmosfera, condividere l'auto con i suoi colleghi e tutto quello che pensano è un mondo completamente diverso dalla F1. Sta godendo, l'ho visto sorridere molte volte. Il prologo di aprile? Di sicuro Fernando, nel primo appuntamento, avrà meno esperienza di guida nel traffico rispetto ai suoi compagni. A Spa sarà, di fatto, il vero debutto per lui con la nostra macchina.



**ALONSO SA GIÀ  
COME FUNZIONA  
IL MONDO  
DELL'ENDURANCE  
E QUALI SARANNO  
I SUOI COMPITI**

**PASCAL VASSELON**



Ma non siamo per nulla preoccupati perché ha già corso a Daytona e lì ha imparato come comportarsi in mezzo a vetture di altre categorie. Alonso sa già come funziona il mondo endurance e quali saranno i suoi compiti».

Anche sul futuro del WEC che quest'anno debutta con la Super Season, otto gare da aprile 2018 a giugno 2019, Vasselon è stato chiaro sui programmi di Toyota al netto dell'arrivo di nuovi regolamenti. «Al momento restiamo nel Mondiale Endurance. Siamo interessati ai regolamenti del 2020, con la direzione che si vuole prendere per una categoria di prototipi GTP. È qualcosa a cui siamo interessati. Non pensiamo di prendere un anno sabbatico. Abbiamo capito che l'attuale livello tecnologi-

## 24 ORE DI TABÙ

Brucia ancora forte la delusione per la vittoria sfumata lo scorso anno a Le Mans, per Toyota nella 24 Ore è stata solo l'ultima di una serie davvero lunga



## SULLA TS050 A TUTTO TEST

Per Alonso e la Toyota sono già iniziati i test con la TS050: sarà una stagione fondamentale per il costruttore giapponese che ha voglia di mettere le mani su titoli e trofei

co non è sostenibile e che il prossimo regolamento deve creare uno spazio per i team privati. Che devono essere in grado di acquistare un pacchetto ad un buon prezzo per avere in cambio buone prestazioni, ma vogliamo avere qualche tipo di incentivo in termini di sviluppo in molte sezioni, specialmente nel sistema ibrido e nel motore a combustione. Tutto per continuare lo sviluppo dei nostri prodotti. Dobbiamo prendere un paio di decisioni chiave, per vedere se troviamo quello che stiamo cercando o no. Per il momento l'obiettivo è il 2020 e dovremo fare tutto il possibile per evitare nuovi ritardi. Le Mans richiede contenuti tecnologici, la sua storia si basa sullo sviluppo tecnologico delle gare». ●





# Formula 4 grandi numeri

**SI ANNUNCIA UNA STAGIONE DAVVERO SOPRA LA MEDIA PER LA SERIE TRICOLORE. SARANNO IN 28 AL VIA DEL PRIMO ROUND DI MISANO**

di **Dario Lucchese**

**C**on uno schieramento ipotetico di oltre 30 vetture, quella che si prospetta per la F4 tricolore è una stagione sopra la media. Almeno rispetto allo scorso anno, quando comunque si sono mantenuti dei numeri importanti, facendo registrare un picco di 28 iscritti nel primo appuntamento di Misano. La serie propedeutica nazionale riservata alle monoposto Tatuus-Abarth, nonostante si appresti a tagliare il traguardo della quinta edizione, dimostra di tenere botta. A poco meno di due mesi dal weekend d'apertura di Adria, che ospiterà il primo dei sette round del calendario, diverse sono già le conferme. Ma tante anche le novità. È il caso per esempio della Kdc Racing, la squadra svizzera che fa base a Montmeló fondata da due donne, l'ex team principal della Sauber F.1 Monisha Kaltenborn e Emily Di Comberty, che hanno ufficializzato la partecipazione sia al campionato italiano che nella serie Adac che si disputa in Germania. Un bel colpo, anche in termini di immagine, per la F4 tricolore. A mantenere alto il livello, ci saranno comunque tante altre realtà. Cominciando dalla Prema, che in quattro anni ha portato a casa tre volte il titolo piloti; in ordine con Lance Stroll, Ralf Aron e nel 2017 con il neozelandese Marcus Armstrong. La squadra guidata da Angelo Rosin ha già rivelato i nomi di tre piloti. Due di loro, entrambi brasiliani, fanno parte della Ferrari Driver Academy. Si tratta di Enzo Fittipaldi e il nuovo arrivo Gianluca Petecof, quest'ultimo (che ha compiuto 15 anni lo scorso novembre) al proprio esordio in monoposto. Per il nipote del due volte iridato di F.1 Emerson Fittipaldi, questa sarà la sua seconda partecipazione nel campionato italiano, dopo che lo scorso anno ha centrato il secondo posto nella classifica finale riservata ai rookie. Sia lui che Petecof saranno anche al via della F4 tedesca, così come il giovane inglese Olli Caldwell, passato tra le fila della compagine veneta dopo avere concluso una stagione tutta in crescendo con il Bwt Mücke Motorsport culminata con il miglior sesto posto ottenuto nell'ultima gara di Monza. Occhi puntati anche su Jenzer, il team che sempre nel 2017 ha consentito a Job Van Uitert di lottare fino all'ultimo per il titolo e con cui l'anno prima si era laureato campione l'argentino Marcos Siebert. In casa Bhaitech, squadra che do-

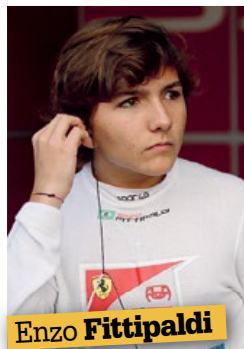


po avere lottato lo scorso anno per il primato assoluto con Lorenzo Colombo e Sebastian Fernandez, rispettivamente terzo e quarto in campionato, ed avere monopolizzato la classifica rookie con Leonardo Lorandi (riconfermato), si ripresenta intenzionata a puntare ancora in alto. Per fare ciò, il team di mestri è pronto a scommettere sui due gemelli venezuelani Alessandro e Anthony Famularo, entrambi in arrivo dal kart, e l'altro "deb" Petr Ptacek, pilota quindicenne della Repubblica Ceca con una breve esperienza nella F4 Uae, subito velocissimo nei test di Misano che si sono svolti a metà febbraio. Proprio nella stessa serie degli Emirati Arabi, si è messo in luce recentemente Edoardo Morriconi. L'abruzzese rappresenta il nuovo acquisto della Dr Formula, che giocherà anche la carta dell'unghe-



Olli Caldwell

Ha davvero tanta qualità e quantità la griglia di partenza della F.4 tricolore che quest'anno avrà al via anche le monoposto della Kdc Racing dell'ex F.1 Monisha Kaltenborn, sotto a sinistra ecco i colori della vettura. Sotto al centro, il team Bhaitech punta ancora in alto. La squadra di Mestre farà correre oltre al riconfermato Lorandi e a Ptacek, i due gemelli venezuelani Alessandro e Anthony Famularo



Enzo Fittipaldi



William Alatalo



Gianluca Petecof

rese Laszlo Toth, pure lui al proprio esordio nella serie. Il team guidato da Danilo Rossi nel 2017 si è costantemente inserito nelle posizioni di vertice, concludendo la stagione con le due vittorie conquistate da Artem Petrov. Sempre con il team Dr Formula, in occasione dei test di Vallelunga di due settimane fa, si è visto anche in azione lo svedese Daniel Vebster, che ha precedentemente provato con l'Ap Motorsport ma la cui partecipazione è ancora incerta. La Drz Benelli ha invece riconfermato per il quarto anno il guatemalteco Ian Rodriguez, che la scorsa stagione ha conquistato la sua prima vittoria nella tappa di Vallelunga ed il quale ha sventato proprio nei più recenti test di Misano. Interessante il debutto della Scuderia Df Corse by Corbetta Competizioni, mentre è atteso al rientro do-

## PARLA IL PROMOTORE LUCA DE DONNO

# «11 team al via e tante novità»

«Abbiamo avuto un inverno abbastanza "vivace". Pur essendo ancora a inizio marzo, il campionato può vantare un quadro ben definito, specialmente per quanto riguarda le squadre al via. I team confermati sono già 11. Con delle novità come quella della Kdc Racing di Monisha Kaltenborn, che dovrebbe presentarsi con due o tre vetture». È soddisfatto Luca De Donno, promotore del campionato tricolore, che spiega così il successo della categoria giunta ormai al suo quinto anno di vita. «Credo che la F.4 italiana abbia uno staff tecnico adeguato e poi abbiamo creato un buon collegamento con il mondo del kart. Questo ci ha assicurato fino ad ora un continuo ricambio. Rispetto alle serie degli altri paesi, facciamo la differenza in termini di numero di nazionalità presenti. Pur essendo un campionato nazionale, anche se quest'anno faremo una trasferta in Francia (al Paul Ricard), abbiamo tante adesioni perché il livello della competizione è sempre molto alto. Riguardo al futuro, c'è un accordo con Acì Sport che prosegue fino al 2019. Continueremo a lavorare per mantenere questo standard».

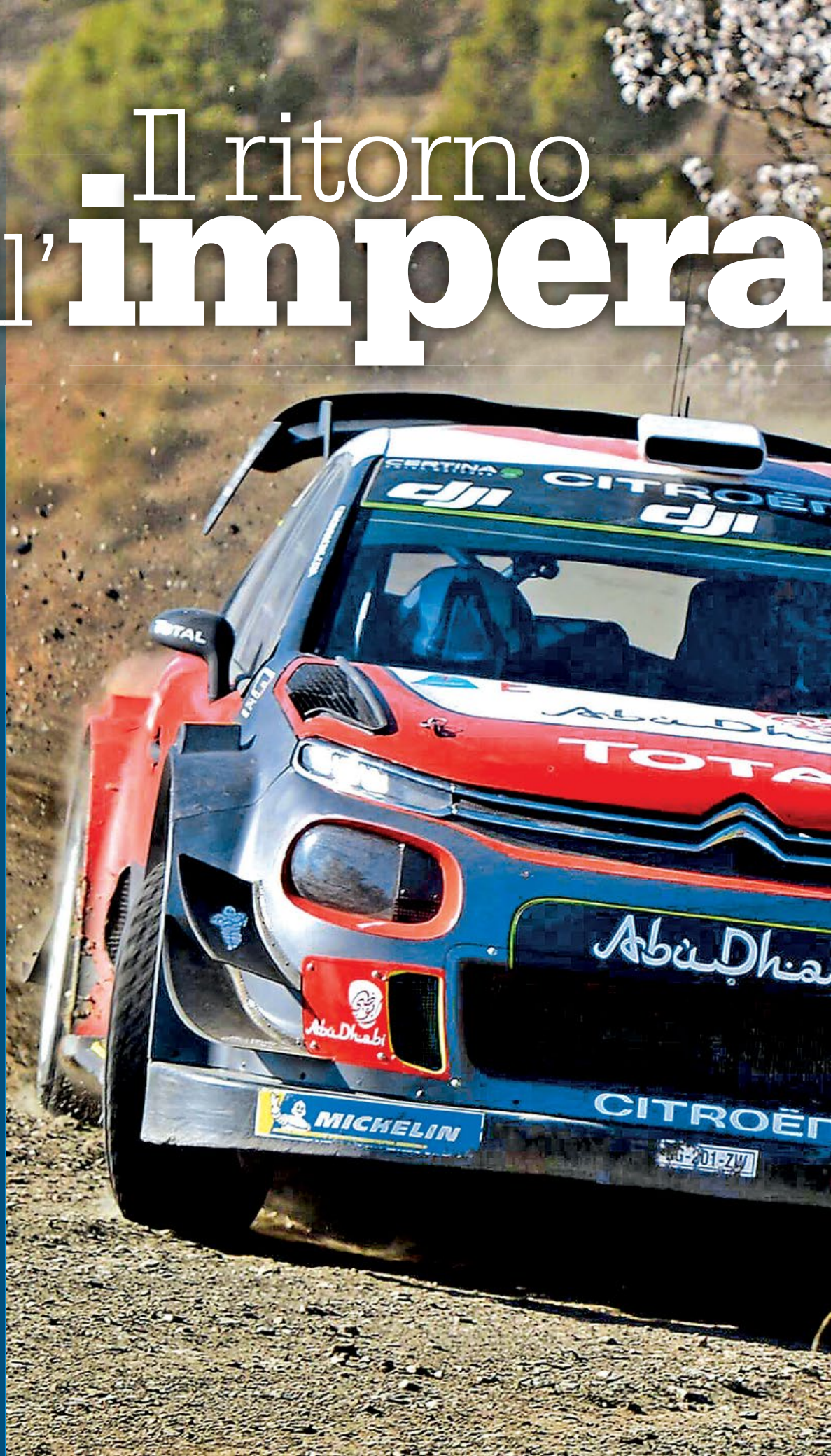


po un anno di "stop" il team Antonelli Motorsport. Un nome storico è quello della Cram. Il team della famiglia Rosei schiererà tre macchine. Due per il rookie italo-venezuelano Emilio Cipriani e per il pugliese Umberto Laganello, anche lui al proprio esordio nella serie. Su una terza monoposto ci sarà invece Andrea Dell'Accio, che ha debuttato nel 2017 con la Henry Morrogh Racing. Ancora con la tedesca Bwt Mücke Motorsport ci sarà al via il finlandese William Alatalo. A completare un panorama abbastanza ricco sono confermati Adm Racing, Bvm e Diegi Motorsport. Infine una curiosità che riguarda proprio gli italiani della nuovissima generazione, nei confronti dei quali c'è molta attesa, visto che a scrivere il proprio nome nell'albo d'oro sono stati fino ad ora solo i piloti stranieri. ●

MONDIALE

# Il ritorno dell'**impera**

**rally**sprint



# ttore

**IL RITORNO DI SEBASTIEN LOEB  
INCENDIA IL TERZO ROUND DELLA  
SERIE IRIDATA IN MESSICO. UNA SFIDA  
AD ALTA QUOTA DOVE IL FRANCESE  
IN PASSATO HA FATTO SFRACELLI**

di [Marco Giordo](#)

**I RALLY SONO LA  
SPECIALITÀ NELLA  
QUALE GUIDO NEL  
MODO PIÙ NATURALE  
SECONDO IL MIO  
STILE DI GUIDA**

**SEBASTIEN LOEB**

”

«**Q**uando mi sono ritirato dai rally è stato perché volevo scoprire nuove specialità dell'automobilismo, ed ora che ne ho conosciuto abbastanza e visto che i rally continuano sempre a piacermi, mi sono chiesto perché non correre di nuovo qualche rally del Mondiale?». A parlare è l'Imperatore Sébastien Loeb, l'icona per eccellenza del mondo dei rally, che rientra in una gara iridata sugli sterrati messicani al volante della Citroen C3 Wrc dopo oltre tre anni di assenza nel campionato del mondo (mancava dal



## **LOEB-ELENA SEI ANNI DOPO**

Con la C3 Wrc Plus, Loeb ed Elena tornano a riscoprire l'effetto che fanno i rally di campionato del mondo a sei anni di distanza dall'addio alla specialità dopo la conquista di ben 9 titoli iridati

Montecarlo 2015), e a quasi cinque anni dalla sua ultima apparizione sui fondi sterrati datata inizio maggio 2013 in Argentina. Ecco come ha spiegato perché si è voluto rimettere in gioco. Ed ecco perché non è riuscito a resistere al richiamo della foresta. «Questa è la specialità in cui guido nel modo più naturale secondo il mio stile di guida, nei rally non devo nemmeno pensarci quando sono al volante. Nelle altre discipline invece, quando percorri sempre la stessa curva, devi pensare esattamente come devi farlo sia in circuito che nel rallycross. Devi essere molto preciso, e non ti puoi permettere di fare troppe derapate o di perdere un po' di tempo. Tutto questo è per me molto più impegnativo che non guidare in un rally, che restano sì una specialità dove devi fare le ricognizioni e prendere le note e dove prepari anche il set up con gli ingegneri. Però quando poi sali in macchina per correre non ripeti troppe cose. Guidi proprio in maniera naturale ed è proprio ciò che a me piace fare di più al volante di un'auto da corsa».

Del suo ritorno nel mondiale contro Ogier ed il resto della compagnia si parlerà il prossimo week end su giornali, radio e tv di tutto il mondo, in una corsa in cui a priori Loeb parte avvantaggiato dal fatto di essere nella prima tappa l'undicesimo pilota al via, tra l'altro con il numero 11 sulle portiere. Le malelingue dicono però che, visto che in un test del set-

ttembre scorso sulla terra in Catalogna Meeke gli rifilava 1" al km, questa avventura messicana per lui non sarà una passeggiata. Una gara che è anche un po' cambiata negli ultimi anni.

«In effetti - ha continuato - è da sei stagioni che non sono al via in Messico, l'ultima volta c'ero stato nel 2012. E mentre tutti gli altri piloti ci hanno corso in questi anni e conoscono

le ultime novità del percorso, per me sarà in parte una gara del tutto nuova. La prova di El Chocolate ad esempio non l'ho mai disputata, sarà quindi per me una novità assoluta. Ci sono poi anche delle nuove zone dove si corre, in pratica mi hanno detto che il 28% delle speciali sarà per me del tutto inedito, mentre per gli altri lo sarà solo il 4%. Oltre ai 31 km di El Chocolate non conosco infatti per niente alcuni piccoli tratti di 3 km o 2 km suddivisi in diverse speciali. Ho iniziato a vedermi un po' di video per ricordarmi le prove, e non avendo dei video miei mi sono andato a guardare quelli di Ogier, perché le sue note sono abbastanza simili alle mie, mentre non mi trovo proprio con quelle di Meeke». Poi il nove volte campione del mondo si è soffermato sull'argomento del momento, il tanto criticato sistema di partenza. «Così come stanno le cose in Messico avrò dei vantaggi, ma credo che per il futuro la "qualifying stage" sia una soluzione abbastanza equa. Alla fine non esiste una ricetta perfetta a riguardo, ma secondo me quella sportivamente



NEI RALLY GUIDI  
PROPRIO  
IN MANIERA  
NATURALE.  
ED È QUELLO CHE  
MI PIACE DI PIÙ

SEBASTIEN LOEB



**LOEB HA STUDIATO  
CON I VIDEO DI OGIER**

È da sei stagioni che Loeb non corre in Messico. Ritroverà una gara un po' diversa rispetto all'ultima volta che l'ha disputata: per tenersi aggiornato ha guardato i video di Ogier

più giusta sono proprio le qualifiche, dove tutti pilotando su una superficie pulita dopo un paio di giri a testa, possono poi fare il tempo con il migliore che sceglie la sua posizione al via e via dicendo. Si danno così le stesse possibilità a tutti all'inizio di ogni gara. So quanto siano talvolta frustranti queste cose, mi è successo in passato, ed è successo di recente anche ad Ogier in Svezia dove ha chiuso la prima tappa fuori dalla top ten, sapendo che non aveva più possibilità di poter vincere». Di seguito Séb confessa quali sono le sue aspettative per la "carrera mexicana". «Non so come mi troverò in gara, non sarà facile giocarsela con chi corre a tempo pieno nel Mondiale Rally. Vedremo, non lo so



### L'ALBO D'ORO DEL RALLY DEL MESSICO

2004	Martin-Park	Ford Focus Wrc
2005	Solberg-Mills	Subaru Impreza Wrc
2006	Loeb-Elena	Citroen XSara Wrc
2007	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc
2008	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc
2009	non disputato	
2010	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc
2011	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2012	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2013	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2014	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2015	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2016	Latvala-Anttila	Volkswagen Polo Wrc
2017	Meeke-Nagle	Citroen C3 Wrc)



davvero cosa riuscirò a fare, visto che il livello sarà molto alto. A priori non mi sono messo degli obiettivi precisi. Correrò con l'intenzione di divertirmi, di fare una cosa per cui provo davvero piacere, guidare una vettura da rally. Le sensazioni che mi regalano i rally sono sempre qualcosa di speciale. I rally sono stati tutta la mia carriera, e continuo a divertirmi ogni volta che guido un'auto da rally. Ora ho l'opportunità di farlo nel Campionato del Mondo con una vettura di livello assoluto come la Citroen C3 Wrc. Non mi sono mai del tutto ritirato e corro ogni tanto dei rally sporadicamente nel campionato francese. So già che per me non sarà facile stavolta, è una prova del Mondiale e gli altri piloti daranno il

**QUEST'ANNO  
IL MIO PRINCIPALE  
OBIETTIVO  
È IL MONDIALE  
RALLYCROSS  
CON LA PEUGEOT**

**SEBASTIEN LOEB**



massimo sin dal primo km. E voglio ribadirlo, non ci sono problemi tra me e Ogier».

L'Imperatore spiega poi quali sono i suoi programmi per la sua stagione 2018. «Il mio principale obiettivo è il mondiale Rallycross con la Peugeot. Punto a vincere il titolo. Ho scelto poi di correre nel Mondiale Rally in Messico, Corsica e Catalogna perché sono le tre gare che si incastrano meglio nel mio calendario Rallycross. Eccetto che in estate, dove ho intenzione di farmi le vacanze, per il resto da metà aprile in poi correrò una prova iridata nei Rallycross ogni due settimane. Il Messico ed il Tour de Corse li disputerò prima che inizi il mondiale, il Messico perché volevo correre sulla terra e non

«sarebbe stato possibile farlo in Argentina ed anche in Portogallo, che per me oltretutto ora che è stato spostato al nord avrebbe un percorso totalmente nuovo. La Corsica mi sta bene perché è una gara francese, la gara di casa, e la Spagna invece perché sarà a fine stagione, ed è un rally che a me piace soprattutto per il suo profilo misto».

Infine il driver di Hagenau spiega come si è trovato sulla C3 negli ultimi test pre Messico disputati in Spagna.

«Nella guida sulla terra ora mi sento più a mio agio, il posteriore della Citroen C3 è più stabile, adesso posso controllare la vettura quando sto tirando. Il feeling con la Citroen C3 Wrc è abbastanza buono, abbiamo effettuato durante i test una serie di piccoli miglioramenti sull'assetto. E lavorato sul differenziale che ho regolato secondo il mio stile di guida, deliberando poi il set up in vista della trasferta messicana. Come ho già ribadito correrò con l'intenzione di divertirmi e di fare del mio meglio». Come finirà lo scontro domenica prossima. Stay tuned.

### Terzo round del Mondiale tutto in altitudine

Il Mondiale Rally si appresta ad entrare ancor più nel vivo, con la terza prova stagionale, la prima delle due trasferte transoceaniche nel continente americano, il Rally del Messico. Una gara lunga e difficile che si disputa spesso in altitudine sulle ve-

loci e rocciose speciali ricavate nella Sierra de Lobos e nella Sierra de Guanajuato. Come sempre sarà questo il primo appuntamento iridato sullo sterrato, la prima gara vera della stagione, dopo due rally atipici come Montecarlo e Svezia. Una corsa quella messicana in cui il caldo mette sempre a dura prova piloti e propulsori, che verrà condizionata come sempre soprattutto

dall'altitudine alla quale si corrono le prove speciali, un fattore questo che ha causato sempre ripercussioni sulle prestazioni dei motori. Tutte le prove speciali della gara centroamericana si disputano infatti in alta quota sulle sierre messicane, ad un'altezza media di oltre 2.000 metri, arrivando addirittura a 2.700 metri nel crono di Ortega. E in altitudine come si sa i motori soffrono la minor presenza di ossigeno, perdendo circa il 20% della loro potenza.

Un fatto questo che ha favorito in passato la Subaru e poi soprattutto la Citroen (che qui ha vinto ben 6 volte di seguito con Sébastien Loeb dal 2006 al 2012) e in tempi più recenti la Volkswagen vincitrice ben quattro volte dal 2013 al 2016. L'anno scorso sulle esordienti Wrc Plus ad imporsi è stata di nuovo la Citroen che si è aggiudicata la corsa con Kris Meeke sulla C3 Wrc dopo un finale rocambolesco. Quella messicana è diventata con il passare degli anni una gara stregata per la squa-

NELLA GUIDA  
SULLA TERRA ORA  
MI SENTO PIÙ A MIO  
AGIO. VOGLIO  
DIVERTIRMI E FARE  
DEL MIO MEGLIO

SEBASTIEN LOEB



SEBASTIEN CON 78 VITTORIE E 9 TITOLI IRIDATI È IL PIÙ VINCENTE

## Torna Loeb l'inarrivabile

78 rally iridati vinti, 9 titoli mondiali in bacheca. Sébastien Loeb è il pilota più vincente nella storia dei rally. Un Cannibale, uno che dal 2004 al 2012 non ha fatto altro che vincere allori iridati, triturando speranze e carriere altrui. Quello che a 44 anni torna a intravedere sulle speciali del Mondiale in Messico, è un pilota che non ha niente da dimostrare ma che ha una gran voglia di rimettersi in gioco. Un cliente scomodo per tutti, un paragone costante che si porta dietro numeri e record forse irripetibili se si pensa che Sébastien Ogier di vittorie fino a questo momento ne ha artigiate 39, esattamente la metà dell'ex compagno di squadra che ora riaccende il suo parco giochi rimasto spento a fine Montecarlo 2015. Riaccende il suo luna park, adesso, Loeb e piomba in Messico dove dal 2006 al 2012 non ha lasciato neanche le briciole ai rivali. Torna il grande Seb e per il mondo dei rally è vera manna.

GETTY IMAGES

### TEST IN QUOTA PRE-MESSICO

Prima della trasferta in Messico, Sébastien Loeb e Daniel Elena hanno effettuato una serie di test con la C3 Wrc Plus sugli sterrati in quota nella zona di Almería

dra di Malcolm Wilson, che in Messico ha vinto una sola volta nel 2004 con Markko Martin, e poi da allora negli ultimi tredici anni non è più riuscita a fare il bis.

«L'anno scorso – ha ricordato Massimo Carrero, l'ingegnere pescarese della Ford M Sport – noi eravamo competitivi ma visto che nella prima tappa Ogier partiva in testa purtroppo ha perso molti secondi. Poi alla fine Sébastien ha recuperato, ed è stato bravo a chiudere secondo alle spalle di Meeke e davanti a Neuville, davvero un ottimo risultato». Dello stesso parere è anche Malcolm Wilson. «E' vero – ha commentato il team principal britannico – è da tanto tempo che non vinciamo più in Messi-



co, da ben quattordici anni. Ma c'è da dire che nelle ultime edizioni siamo stati competitivi, in particolare l'anno scorso grazie a Ogier. La verità è che a Guanajuato Sébastien Loeb ha vinto per ben sei volte consecutivamente, perché questa era per lui una delle sue gare preferite. E poi ci sono stati quei quattro successi consecutivi della Volkswagen, tre con Ogier ed uno con Latvala. E se in passato avevamo sofferto talvolta l'altitudine, negli ultimi anni questo problema l'abbiamo superato, dato che siamo stati in testa sia con Latvala che con Ostberg, ed anche Mikko Hirvonen aveva fatto bene. Ora nel 2018 vedremo cosa succederà, noi comunque state certi che ce la giocheremo».

**LOEB HA VINTO  
TANTO IN MESSICO  
PERCHÉ QUESTA  
ERA UNA DELLE  
SUE GARE  
PREFERITE**

**MALCOLM WILSON**



### **L'edizione 2018 del "Rally Mexico"**

In questa edizione numero 15 della prova messicana i fratelli Suberville, storici organizzatori del Rally México, hanno predisposto un percorso selettivo che misurerà in totale 344,49 km cronometrati suddivisi nelle 22 speciali in programma. La gara si disputa sin dal 2004 nella provincia di Leòn, con base a Guanajuato città riconosciuta dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità, e prenderà il via con lo shakedown lungo 5,31 km di Llano Grande in programma giovedì alle 16 italiane.

Saltata quest'anno la trasferta nella capitale a Zocalo nel cuore di Città del Messico, la corsa partirà come in passato giovedì in serata quando in Italia saranno le 3 di notte con la super speciale d'apertura di Guanajuato, ambientata tra le caratteristiche stradine della cittadina. Venerdì 9 la prima tappa prevede 9 speciali per un totale di 155,15 km cronometrati. Si inizia subito con il crono di Duarte-Deramadero (26,05 km) che ricalca in parte la power stage della scorsa edizione, seguito dalla classica speciale di El Chocolate accorciata stavolta a soli 31,44 km (l'anno scorso era infatti di ben 54,90 km), e dal crono in altissima quota di Ortega di 17,23 km. Dopo la Street Stage di Leòn (1,11 km), nel pomeriggio dopo aver effettuato l'assistenza, i piloti ripeteranno le tre prove disputate al mattino seguite poi da due passaggi nella prova di 2,30 km dell'autodromo di Leòn.

La seconda tappa di sabato 10 marzo sarà invece composta da 9 crono per complessivi 140,35 km cronometrati, tra i quali figurano le prove speciali di Guanajuatito (30,97 km), Otates (26,37 km) ed El Brinco di 9,98 km (trasmessa in diretta tv) da ripetersi due volte, seguite in serata dalle due speciali all'autodromo di Leòn (2,30 km) e dalla Street Stage di Leòn (1,11 km). Infine l'ultima tappa di domenica 11 è lunga 46,46 km cronometrati con tre sole prove in programma, quella di Alfaro (24,32 km) e i due passaggi a Las Minas (11,07 km) che alle ore 19.18 italiane sarà valida come power stage, trasmessa in diretta tv su FOX Sports dalle 19.

### **31 gli iscritti, 11 Wrc Plus e 9 R5 al via**

Come d'abitudine sono pochi gli iscritti al "Rally Mexico", da sempre la gara più povera di partecipanti del Mondiale. Quest'anno nella "entry list" della prova americana figurano al via solo 31 equipaggi (l'anno scorso erano 29, due anni fa 30, tre anni fa 35). Il terzo appuntamento della stagione iridata vedrà al via 11 Wrc Plus, vale a dire le 3 Ford Fiesta Wrc affidate a Ogier, Evans e Suninen, le 3 Hyundai i20 Wrc di Mikkelsen, Neuville e Sordo, le 3 Toyota Yaris Wrc di Latvala, Tanak e Lappi e le 2 Citroen C3 Wrc di Meeke e Loeb. Saranno invece 9 le R5 al via dove spicca il ritorno del driver locale Benito Guerra sulla Skoda Fabia R5 di Motosport Italia, che dovrà vedersela contro le Skoda Fabia R5 di Pontus Tidemand e Kalle Rovanpera, la Hyundai i20 R5 di Huttunen e le Ford Fiesta R5 del boliviano Bulacia, dell'inglese Greensmith e del catalano Solans. Al via anche Ricardo Triviño (Citroen DS3 R5), mentre il solo britannico Williams (Ford Fiesta R2) risulta iscritto al Wrc 3. ●

# Campedelli con Vieffecorse

SI CHIUDE L'AVVENTURA DEL ROMAGNOLO CON LA BRC. SIMONE SARÀ AL VIA DEL CIR CON LA FIESTA R5 E LA STRUTTURA BRESCIANA. «MI ASPETTA UNA NUOVA SFIDA»

di Sergio Remondino

**D**opo due anni belli ed intensi è finita l'avventura di Simone Campedelli con la Brc! Per la verità non è finita del tutto. Qualcosa della squadra di Cherasco resterà, nel nuovo assalto al titolo italiano che il pilota romagnolo s'appresta a sferrare: la macchina. La Fiesta R5. Ma, e qui sta la grande novità, sarà la Vieffecorse a seguirla a livello tecnico e in gara! Troppo coinvolta con la Hyundai, la Brc ha preferito infatti lasciar perdere la Ford. E il fatto che Campedelli, dopo aver provato la R5 coreana, abbia fatto sapere ai vertici del team piemontese di preferire la rivale americana, ha provocato una reazione a catena. Culminata con l'accordo reso noto alla fine della scorsa settimana.

- Non è stata un'interstagione tranquilla, per Campedelli. Prima la decisione di sostituire Pietro Ometto, sfociata nell'accordo con una Tania Canton subito entusiasta di poter leggere le note al romagnolo nel Tricolore 2018. Poi la ferma decisione nel voler continuare, come detto, a correre con la Fiesta nonostante il sempre crescente coinvolgimento di Brc con Hyundai. Ma facciamo dire a Campedelli, che cosa l'aspetta...

«Mi aspetta una nuova sfida entusiasmante - esordisce Simone - con uno dei team più titolati di tutto il panorama italiano. La Vieffecorse ha gareggiato e vinto con fior di piloti ed è una delle strutture più serie e preparate che abbiamo nel nostro Paese».

- Quando la Brc ti ha fatto sapere di non poter continuare a seguire il tuo programma devi essere rimasto un attimo senza fiato...

«Sì ma è stato proprio un attimo. Anche perché Massimiliano Fissore, che ringrazio sentitamente, ha subito risposto di sì alla mia richiesta: lasciarmi la Fiesta con la quale avevamo dato la scalata al Cir 2017 e permettermi di utilizzarla con un'altra struttura. Così mi sono messo alla ricerca delle persone più adatte e non c'è voluto molto per arrivare alla Vieffecorse. Loro sono dei vincenti, hanno una grossa esperienza alle spalle, con piloti come Gigi Galli, Dallavilla, Rossetti, Chentre. Ma soprattutto, hanno voglia di vincere con me. Desiderano tornare a quel ruolo di protagonisti che hanno occupato per tanto tempo. Li vedo molto motivati e concreti. E io, da parte mia, potrò sfruttare tutta l'esperienza che ho accumulato in queste due stagioni. Penso soprattutto al lavoro svolto sui set up delle sospensioni e della trasmissione: un capitale che non volevo assolutamente gettare via».



QUELLI DELLA  
VIEFFE SONO  
DEI VINCENTI  
CON GRANDE  
TRADIZIONE  
ALLE SPALLE

SIMONE CAMPEDELLI



- L'altra grande novità è il cambio di navigatore: come è nato il nuovo equipaggio con Tania Canton?

«E' nato dalla necessità che si era creata di volta-re pagina. Dalla prima prova fatta insieme, il 13 dicembre scorso, entrambi abbiamo capito che eravamo fatti l'uno per l'altra. Tania ha la voglia di una ragazzina e l'esperienza di una veterana. Si è subito adattata al mio sistema di lettura e dettatura delle note e, ripeto, vuole vincere. Come e più di me. Formeremo una bella coppia».

- Dopo Andreucci-Andreussi ora nel Tricolore ci saranno anche Campedelli-Canton. Sempre "Ucci" nei sonni di Campedelli...

«Beh, il mito del rallismo italiano è lui! Riuscire a batterlo dà senso a una carriera e poi credo che questo "gioco delle coppie" non possa che fare del bene al Campionato. Inoltre, Andreucci ha una su-





## GRAN RITORNO DELLA SQUADRA DELLA FAMIGLIA FRANZONI

# Bentornata Viefte

Agli albori del terzo millennio il panorama rallistico italiano fu scosso dall'arrivo di una nuova squadra, la Vieffecorse, e dalla Mitsubishi Gruppo N del team bresciano guidata da un funambolo destinato a lasciare il segno: Gigi Galli. Da allora, come si dice, di acqua sotto i ponti ne è passata tanta. La squadra della famiglia Franzoni, papà Vittorio e la figlia Roberta, è stata team ufficiale della Citroen Italia. Ha corso e vinto con gente del calibro di Andrea Dallavilla; Luca Rossetti. E poi ancora Pedersoli, Chentre e tanti altri. Nella passata stagione la Viefte, che ha sede a San Polo, nel bresciano, dove vanta una struttura di 1800 metri quadri, ha conquistato primo e secondo posto in classe R2 nel CiWrc con Carella e Saresera. E ha vinto la categoria anche nell'Irc con Razzini. Adesso, la Viefte torna al top con Campedelli... «Siamo tutti molto motivati - dice Roberta Franzoni - . Sono assolutamente certa che il nostro staff tecnico, nel quale credo fino in fondo, saprà cogliere l'opportunità che ci viene offerta. Torniamo ad avere un programma di vertice e questo non può che farci piacere. Il nostro spirito di competizione è immutato e inoltre, abbiamo tutto per fare bene. Anche in ottica di sviluppi futuri accogliamo questa opportunità con entusiasmo e una buonissima dose di passione».

**RINGRAZIO BRC  
CHE MI PERMETTE  
DI USARE LA FIESTA  
R5 IMPIEGATA NEL  
2017 CON UN'ALTRA  
STRUTTURA**

**SIMONE CAMPEDELLI**

”

### SIMONE E TANIA IN FIESTA

A lato, Simone Campelli e la sua nuova navigatrice Tania Canton, alla Sparco a fare il sedile per la stagione 2018 che li vedrà al via del Cir con la Fiesta R5. Si tratta della stessa vettura con la quale il romagnolo ha tentato fino in fondo di conquistare il primo scudetto della carriera. La vettura in questa stagione non sarà più gestita dalla Brc ma dalla Vieffecorse che torna a impegnarsi in quel campionato italiano che l'ha vista protagonista per diverse stagioni

per macchina, la R5 che ha vinto di più in Italia, e un team collaudatissimo. Quindi, per batterlo, bisogna attrezzarsi a dovere».

**- Non dimentichi nessuno?**

«Scandola ovviamente non lo dimentico! Correrà ancora con la Skoda ma non so come sarà attrezzata a livello di gomme. In Svezia ha usato le D Mack, non so di cosa disporrà nel Tricolore. Poi ci saranno Crugnola e, pare, Nucita. Altri due clienti difficili. Sarà un campionato bello e combattuto, tirato».

**- Come vedi le nuove regole?**

«Il ritorno alla gara singola, e quindi ad una sola assegnazione di punti, cambierà nuovamente il modo di correre ma alla fine non cambierà la sostanza: sarà un campionato tiratissimo; con i rally che si decideranno allo sprint e, di conseguenza, senza possibilità per il pilota di gestire. Occorrerà andare al massimo sempre, in ogni momento. Certo, con il sistema delle due classifiche ad appuntamento siamo arrivati a decidere il nome del campione italiano a fine stagione, spero che con il nuovo format non ci sia un vincitore già dopo 5 delle 8 gare».

**- A meno che non sia uno che corre con una macchina arancione... A che punto della vita è oggi Simone Campedelli? "Ieri" eri un ragazzo, oggi hai 32 anni...**

«In questo momento non mi pongo limiti. L'età non è una priorità, lo è correre al top. Sono in un trend di crescita continua, ho l'ambizione di diventare un pilota professionista per una Casa o una filiale nazionale. Ho stretto un importante accordo biennale con la Sparco, per la quale sarò testimonial e mi fornirà materiale tecnico specifico, e poi ho ulteriormente rafforzato la collaborazione con Michelin iniziata nel 2014. I francesi mi hanno confermato il loro appoggio ufficiale e faremo lavoro di sviluppo insieme. Dal punto di vista tecnico e del team sono messo davvero bene. E di questo non posso non ringraziare una persona: Armando Donazzan. Se sono qui è grazie a Orange1 Racing. Insieme vogliamo vincere». ●





**UN DIESSE  
TRA PISTA E RALLY**

Dopo 23 anni di gare si chiude la carriera da navigatore di Giovanni Bernacchini. Nel suo nuovo ruolo da direttore sportivo dovrà pianificare l'attività in pista e nei rally della Casa dello Scorpione

CHIUSO IL QUADERNO DELLE NOTE, GIOVANNI BERNACCHINI DIVENTA DIRETTORE SPORTIVO IN CASA ABARTH. I RETROSCENA

di **Marco Giordo**

# Nel segno dello **Scorpione**





**PER ME SI TRATTA  
DI UN LAVORO  
TUTTO NUOVO  
CHE SVOLGERÒ A  
STRETTO CONTATTO  
CON L'INGEGNER  
MIGLIAVACCA**

**GIOVANNI BERNACCHINI**



**T**ira aria nuova in casa Abarth, Giovanni Bernacchini è stato nominato infatti direttore sportivo della casa dello scorpione. Il 44enne ormai ex navigatore milanese, che aveva corso nel 2005 con la FIAT come navigatore di Mirko Baldacci, torna quindi in Italia e ci torna dalla porta principale con un incarico di prestigio. Che qualcosa di importante per Bernacchini bollisse in pentola, lo si era capito da questo messaggio apparso sulla sua bacheca di Facebook domenica scorsa in tarda serata.

«Dopo 23 anni di gare e di soddisfazioni è arrivato il momento di iniziare una nuova avventura. Ringrazio tutti gli amici ed i tifosi che mi sono stati vicini e mi hanno sostenuto in questi anni, e ovviamente tutti i piloti con cui ho condiviso l'abitacolo».

Un messaggio corto ma forte e chiaro, senza fronzoli, tipico dei Bernacchini. Perché anche suo papà Arnaldo, indimenticabile navigatore di Fiat e Lancia era fatto così. E così per "John" Bernacchini inizia una nuova vita, dopo aver corso da copilota nel mondiale nei team ufficiali Citroen e MSport sulla Ds3 e sulla Ford Fiesta Wrc al fianco di Nasser Al Attiyah ed Elfyn Evans. E dopo aver vinto ben tre titoli mondiali sul sedilo di destra, il Wrc 2 con Nasser Al Attiyah nel 2014 sulla Ford Fiesta Rrc, e poi il titolo iridato Wrc 3 ed il mondiale Junior nel 2016 leggendo le note a Simone Tempestini sulla Citroen Ds3 R3T. Inoltre, sempre navigando Nasser Al Attiyah, "John" ha messo in bacheca anche ben 4 titoli medio orientali, diventando nel tempo un grandissimo esperto delle gare del MERC. Ora per Bernacchini è arrivato, dopo quasi un quarto di secolo passato a girovagare per il mondo a leggere le note, il momento di abbandonare il sedilo di destra di una vettura da rally e di sedersi in ufficio a Torino. Dovrà pianificare e gestire l'attività Abarth nei rally ed in pista, avrà al suo fianco una persona di provata esperienza come l'ingegner Fabio Migliavacca.

«Ho appena preso possesso del mio nuovo ruolo lunedì scorso – ha commentato –. In pratica al momento ho solo visto la struttura e preso conoscenza dei programmi partecipando a numerose riunioni. Sarò un "Race Manager", visto che mi occuperò delle attività dell'Abarth Racing sia in pista che nei rally. Sarà un lavoro per me del tutto nuovo, che svolgerò a stretto contatto con l'ingegner Migliavacca, in cui cercherò di seguire i vari campionati in cui sono presenti le nostre vetture,

che non saranno gestite direttamente dalla casa madre ma da vari team privati. Abbiamo infatti istituito dei trofei dotati di montepremi davvero interessanti sia nel programma rally che in pista. Nei rally sarò presente in questa mia nuova veste al Ciocco nell'italiano ed a priori in Corsica nel mondiale, nell'Europeo invece penso che mi vedrete alle Canarie ad inizio maggio, in attesa che esordisca l'assetto da terra della 124 che è ormai pronto».

#### **La felicità di papà Arnaldo**

Arnaldo Bernacchini è felice come una Pasqua. Dopo aver passato anni e anni nel gruppo FIAT-Lancia-Alfa Romeo ed aver anche vinto nel 1974 sulla Fiat 124 Abarth il Rally del Portogallo a fianco di Lele Pinto, ed aver corso con piloti come Munari, Bettega, Vudafieri e Zanussi, "Bernacca Senior" non si sarebbe mai immaginato in mille anni di vedere un giorno suo figlio avere un incarico così prestigioso proprio in Abarth. «Lo hanno convocato un mese fa per fare un colloquio e francamente non sappiamo come siano arrivati a lui – ha confessato al telefono con voce squillante il 76enne Arnaldo –. Visto com'è andata ovviamente siamo stati tutti molto contenti e felici». Poi l'ex navigatore lombardo traccia un ritratto del figlio. «Giovanni ha tutte le qualità per fare bene – ha continuato – parla le lingue ed ha moltissima esperienza maturata in campo internazionale. È infatti molto conosciuto nell'ambiente ed ha corso ben 132 gare del mondiale e diverse stagioni nel campionato medio orientale, nessuno in Italia ha sinora fatto quanto lui. La prima cosa che gli ho detto è che deve guardarsi intorno e capire quello che ha a disposizione, poi partendo da quella base bisogna cercare di ottenere il massimo. È quello il primo passo da fare, una filosofia da me applicata negli anni '90 ai tempi dell'Alfa Romeo in pista. In Spagna prima e nel DTM poi, da direttore sportivo, avevo fatto così andando benissimo. Ovvio che in base ai programmi e alle strategie della casa vedrà il da farsi. Avrà al suo fianco l'ingegner Migliavacca che ho conosciuto ai suoi esordi negli ultimi anni della mia carriera in Seat, un tecnico competente. Sono davvero contento per "John", i suoi ultimi anni da navigatore erano stati infatti un po' travagliati. Ora si dovrà dividere tra Torino e la Polonia, visto che sua moglie e i due bambini abitano vicino a Cracovia. Ma è un sacrificio che in casi come questo si fa davvero volentieri». ●



fotografie RALLY STAGE

**IN VOLO  
SULLA VITTORIA**

Vola verso la vittoria Nicolò Marchioro che ha fatto saltare il banco in Valtiberina con la Skoda Fabia R5. Sotto il portacolori di Acì Team Italia Tommaso Ciuffi

**AL TRAGUARDO**

Assoluta: 1. Marchioro-Marchetti (Skoda Fabia R5); 2. Fanari-Stefanelli (Ford Fiesta WRC); 3. Cobbe-Turco (Ford Focus WRC).

Le classifiche complete sono riportate a pag. 97

# Marchioro colpo di Skoda

**ALLA PRIMA GARA SULLA FABIA R5 IL VENETO FA SALTARE IL BANCO DAVANTI ALLE FIESTA WRC DI FANARI E DI COBBE**

**A**REZZO - «Con una macchina del genere, crederci è quanto meno doveroso». Al primo service domenicale, Nicolò Marchioro ostenta sicurezza. La Skoda Fabia R5, al primo utilizzo, gli ha assicurato una gara da leader. Quindici secondi sulla Fiesta Wrc di Francesco Fanari, quattro in più sulla Focus sovralimentata di Luciano Cobbe, si sono rivelati molto più di una valida occasione per affermarsi in una gara vera. Le condizioni riscontrate nella penultima cornice del campionato Raceday hanno sicuramente giocato a favore di Marchioro, con i diretti avversari limitati dalla condizione di apripista e tornati a sorridere quando le "piesse" sono andate migliorando.

Una prerogativa che si è in parte concretizzata nella fase finale di gara, con gli ultimi due passaggi su "Battaglia di Anghiari" a premiare la caparbieta di Francesco Fanari, chiamato alla seconda esperienza sulla Fiesta Wrc. Ha tribolato con la scelta di gomme, il pilota di Foligno.

Cercando di garantirsi l'agognata "quadra" e consapevole che il vantaggio espresso dalla Skoda di Marchioro fin dal-

le prime battute, si sarebbe confermato tutt'altro che colmabile. A tradire chi, invece, si era presentato sul palco di partenza con i favori del pronostico - il vincitore della passata edizione Luciano Cobbe - è stata una problematica occorsa alla turbina. Un particolare che ha accompagnato il trentino per buona parte di gara e che gli ha precluso qualcosa di più che una timida opposizione alla spavalderia di Nicolò Marchioro, sempre più convinto della bon-

tà della scelta di utilizzare la millesei turbo ceca nel Campionato Italiano Terra. La zampata inferta agli inseguitori, poi, nella penultima speciale, è valsa molto più di un'ipoteca. Lì il veneto ha chiuso la pratica mettendo tra la sua "errecinque" e la Focus Wrc di Francesco Fanari due secondi e mezzo, portando il vantaggio ad un più che rassicurante margine di venti secondi con una sola prova da disputare prima del congedo di Piazza S. Agostino. Riscontri che hanno congelato le posizioni espresse nelle fasi iniziali di gara, con Luciano Cobbe terzo assoluto e salito, complice il forfait di Valter Pierangioli, al comando dell'assoluta Raceday. Un epilogo che ha reso ampio merito anche a Tommaso Ciuffi, autore della migliore prestazione tra gli Under 28 valsa il Trofeo Pucci Grossi.

Un riconoscimento, quello andato al fiorentino sulla Peugeot 208 R2 griffata Acì Team Italia - peraltro prima tra le "2 ruote motrici" - decisamente benaugurante in vista dell'imminente bagarre dello "Junior" tricolore.

**Gabriele Michi**





**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Bartholomew-Pull (Fff Racing Team by Acm); 2. T. Proto (Fff Racing Team by Acm); 3. Solieri-Zampieri (Antonelli Motorsport).  
Gara-2: 1. Bartholomew-Pull (Fff Racing Team by Acm); 2. Jefferies-Schreiner (Konrad Motorsport); 3. Breukers-Liquorish (GDL Racing)

A Dubai si è chiuso il Trofeo Lamborghini Middle East che in Pro Am ha visto a sorpresa il titolo per la 19enne tedesca Schreiner e Jeffries (sotto), quest'ultimo a segno nella categoria per la seconda volta di fila

# C'è la firma Fff Racing

**IL TITOLO VA A BARTHOLOMEW E PULL. A SORPRESA IN PRO AM S'IMPONGONO LA 19ENNE CARRIE SCHREINER E AXCIL JEFFERIES**

**I**l terzo e ultimo appuntamento di Dubai, ha assegnato tutti i titoli del Lamborghini Super Trofeo Middle East non senza alcune sorprese. Come quella che ha visto la giovane tedesca Carrie Schreiner, 19 anni e alla sua seconda stagione nella serie, conquistare il titolo della Pro-Am assieme a Axcil Jefferies, con quest'ultimo che ha concesso il "bis" dopo essersi imposto anche lo scorso anno. L'equipaggio del team Konrad Motorsport ha fatto tutto

bene, avendo così la meglio in un'entusiasmante volata finale su Glauco Solieri, per l'occasione in coppia con Daniel Zampieri (autore della pole nella seconda sessione di qualifica), primi di classe e terzi assoluti in gara-1 e davanti a tutti anche in gara-2 fino al momento dell'ingresso della safety car nelle fasi finali che ha ricompattato il gruppo, facendo sì che il primo dei due perdesse al re-start alcune posizioni. Fuori dai giochi anche il suo compagno

di squadra Giacomo Altoè, in equipaggio con il pilota e team manager Marco Antonelli, che era praticamente obbligato a vincere. Nella maggiore classe per a centrare il successo è stato l'inglese Jack Bartholomew, che assieme al connazionale James Pull si è imposto in entrambe le gare con i colori del team Fff Racing by Acm, proseguendo la scia positiva che aveva inaugurato sempre a Dubai nel precedente round di metà febbraio e portando in tutto a quattro il numero dei successi assoluti. Poca fortuna per Rik Breukers, che era andato a segno nel primo appuntamento di Abu Dhabi, in quella circostanza assieme a Riccardo Agostini.

L'olandese, questa volta affiancato da Steven Liquorish, è stato il più veloce nel primo turno cronometrato ma poi ha commesso un errore in gara-1 e si è ritirato. L'equipaggio della GDL Racing si è comunque rifatto in gara-2 risalendo fino alla terza posizione nonostante una penalità rimediata nel pit-stop. Grande prova anche di Taylor Proto, campione in carica Pro-Am della Lamborghini Super Trofeo Nord America e autore di un secondo posto assoluto e di due affermazioni nella classe Am, in cui si è anche laureato campione sempre con il team Fff Racing by Acm. Stessa squadra per suo padre Mark, che si è invece imposto nella Lamborghini Cup, che ha visto Gerard Van der Horst siglare le ultime due vittorie. La serie "Middle East", giunta alla seconda edizione, ha fatto da preludio al via dei tre campionati continentali Europa, Asia e Nord America che partiranno invece ad aprile e inizio maggio.

**Dario Lucchese**





# F a

# Faggioli

## stelle e strisce

**PER LA PIKES PEAK IL CAMPIONE FIORENTINO E LA NORMA PUNTANO TUTTO SU UN PROGETTO "LIGHT" A DUE RUOTE MOTRICI! COSÌ PREPARANO LA SUPERSFIDA CONTRO DUMAS E LA VOLKSWAGEN. ECCO TUTTI I DETTAGLI**

di [Gianluca Marchese](#)

Quella della Pikes Peak 2018 sarà una grandissima sfida per Faggioli e la Norma a caccia di sogni nella celebre salita Usa. A lato in azione Dumas, quest'anno al via con la Vw elettrica. Sotto, il fiorentino sotto con il patron Norma, Norbert Santos, a sinistra e l'ingegner Guillem Rioux



**È** un approccio all'insegna del conosciuto quello di Simone Faggioli alla Pikes Peak 2018. Tutto condiviso con i partner tecnici abituali, ovvero Norma e Pirelli. Dunque nessun salto nel buio per la prima volta del pluricampione delle salite in quella che è la più famosa delle cronoscalate. Un progetto che lo stesso Faggioli definisce «umile» perché basato «sulle cose che conosciamo e con le quali corriamo da anni per evitare, in una nuova avventura come questa, di incappare in problematiche a troppi chilometri di distanza». Così la Norma M20 SF PKP non sarà un prototipo 4x4, ma una vettura il più possibile "light" a trazione posteriore, come argomenta anche Norbert Santos, patron della Norma: «Non credo che la trazione integrale possa essere l'ideale in questa prima esperienza di Simone alla Pikes Peak, anche perché con le 4 ruote motrici su un percorso del genere paghi a livello di





peso, quindi abbiamo optato per la trazione posteriore alla quale Simone è già ben abituato». Ciò non significa che per tutte le parti in causa sia semplice preparare e poi allestire due prototipi (il secondo per il compagno di squadra Fabien Bouduban) così particolari per la sfida al Picco di Pike e al binomio Volkswagen-Romain Dumas. Anzi, il progetto è complesso. C'è stato un leggero ritardo nelle prove al banco del propulsore biturbo e in settimana motore e telaio dovrebbero essere entrambi in sede Norma con l'obiettivo di avere la sportscar pronta entro metà marzo. Con il maggior carico aerodinamico e il più elevato rapporto peso/potenza possibile. Questo il piano.

#### AL LAVORO SUL TELAIO DELLA NORMA

Procede spedito il lavoro sul telaio della Norma con la quale Simone Faggioli affronterà per la prima volta in carriera la salita più celebre al mondo: la Pikes Peak

#### Il mix tecnico per affrontare le 156 curve

Per gli scorrevoli tratti e le 156 curve della storica strada di montagna sopra a Colorado Springs e per sfidare direttamente Dumas e indirettamente Sebastien Loeb, due nuovi partner tecnici collaborano al progetto. Aviorace si occupa della parte elettronica, TFFTech prepara il motore biturbo V6 di base Nissan da 3,7 litri e stimati 800 cavalli. Il propulsore debitamente mappato per testare sarà acceso proprio in questi giorni prima di trasferirlo in Francia, dove "incontrerà" il telaio. Aerodinamicamente, Norma ha potuto contare sulle esperienze passate e Santos spiega come molto abbiano lavorato «sullo splitter anteriore e sul diffusore, oltre al fattore peso».

### NONOSTANTE LA VOLKSWAGEN ELETTRICA, SIMONE È CONVINTO

## «Dumas è lì per vincere»

Naturale che Faggioli si senta "molto stimolato e motivato" dalla sfida che lo contrapporrà a Volkswagen e Dumas (con in più probabilmente Michelin). La Casa di Wolfsburg dice di voler battere il record delle vetture elettriche (tra l'altro proprio nel Paese dove scoppiò il dieselgate), la sensazione è che in realtà l'obiettivo sia quello di vincere l'assoluta e forse prendersi anche quello di Loeb. Commenta Faggioli: «Quando si va, si va per vincere. Il primo obiettivo sarà pure essere l'elettrica più veloce, ma quando si muove una casa come Volkswagen...». E con un plurivincitore come Dumas... «Dumas è una grande campione - riprende Faggioli -, ha vinto la 24 Ore di Le Mans, corre in pista come dappertutto (pure nei rally, ndr). I vantaggi principali sono il fatto che conosce benissimo la Pikes Peak e che alle spalle ha una casa ufficiale con un budget praticamente illimitato. Il vantaggio che ho io è che ho una grande squadra e andiamo lì con un progetto che non sappiamo nemmeno se funziona ma con tanto cuore e per mettercela tutta». Aldilà dei valori in campo (interessante pure il rapporto peso/potenza della Volkswagen, che a quanto si riesce a sapere su un progetto ancora top-secret potrebbe anche scendere sotto ai 900 chili per oltre 1000 cavalli, oltre a usufruire di trazione integrale e del fatto che l'elettrico non subirà cali di potenza durante l'ascesa), Faggioli è convinto che molte possibilità se le sta giocando proprio ora che la sua vettura è in allestimento, perché «se, come accaduto al mio arrivo in Norma nel 2014, capiremo subito che il progetto è nato bene, allora potremo anche riuscire a dire la nostra, naturalmente a patto che una volta lì non dovremo affrontare troppe problematiche».

#### Sul peso si gioca gran parte della competizione

Proprio sul peso si gioca gran parte della competitività. Santos fa notare che «l'ultimo modello Norma di Dumas era 4x4 e pesava 750 chili, disponendo però di un propulsore più piccolo, un 4 cilindri 2 litri sempre turbo (Honda, ndr)». La scommessa sta tutta nel riuscire a sopperire gli svantaggi di una scelta a 2 ruote motrici attraverso un più rilevante rapporto peso/potenza di 650 chili (ma si cercherà di limare il più possibile) per 800 cavalli, raggiungibili proprio grazie a un motore molto più grande.

#### Alla Pikes Peak con le Pirelli versione Bondone

Fondamentale in questo senso sarà la tenuta degli pneumatici, perché, a parte la rinuncia alla trazione integrale, la Pikes Peak è la cronoscalata più lunga con i suoi 19,9 chilometri. Ecco allora che ritorna il fattore Pirelli che Faggioli e Norma ben conoscono: «Per noi - spiega Simone - è la prima volta lì e per questo anche per gli pneumatici abbiamo deciso di proporci con una gomma già utilizzata, quella della Trento Bondone: sappiamo che almeno 18 chilometri li garantisce. A Trento le condizioni sono diverse, magari abbiamo 40 gradi in partenza, mentre alla Pikes Peak ce ne sono 15 in partenza e magari 0 all'arrivo, però, considerato che l'auto sarà un po' più pesante e che avremo il turbo, credo che avremo la garanzia che questa Pirelli funzionerà a dovere fino all'arrivo».

## Preparazione a tappe forzate

Se la gara è il 24 giugno, perché la vettura deve essere pronta entro metà marzo? Il fatto che salperà per gli Stati Uniti ad aprile non lascia scampo se si vuole rispettare un pur minimo programma

di test. Se ci saranno un 2/3 settimane a disposizione, al di là di uno o più shakedown a Pau sulla pista dove Norma prova abitualmente, la vettura potrebbe tornare in Italia per almeno un paio di test, anche su strada. Il test ufficiale pre-gara è invece in programma in giugno due settimane prima dell'appuntamento a stelle e strisce.

Vettura a parte, quella sarà l'occasione "vera" anche per completare il lavoro sulla memorizzazione del percorso: «Un po' come per tutto, le cose vanno vissute, non bastano i simulatori - spiega Faggioli - con Fabien siamo stati tre giorni in Colorado a novembre per riuscire a memorizzare quanto più possibile il tracciato. Ci siamo riusciti in parte perché il secondo tratto era chiuso causa vento e ghiaccio. Il grosso del lavoro sarà svolto quando arriveremo lì per i test».

E la preparazione fisica, viste soprattutto le altitudini elevate (arrivo a 4300 metri), invece? «Non ho iniziato qualcosa di specifico. Cerco di allenarmi un po', ma parlando con vari dottori suggeriscono che la soluzione migliore sia quella di stare il più possibile in altura per cercare di ossigenare il sangue. Ancora non ci sono riuscito, proverò a creare un po' di 'sbalzi' un po' prima della gara».

## Norma "bifronte", ma...

Faggioli o Dumas, Norma vincerà... in ogni caso! Tra il costruttore francese e la Volkswagen è infatti in atto una collaborazione tecnica per la quale è proprio Norma, che certamente ormai gode di

un importante bagaglio d'esperienza in quel di Colorado Springs (e guarda caso proprio grazie al "trait d'union" Dumas), che sta lavorando sul chassis del prototipo elettrico che la Casa tedesca presenterà alla Pikes Peak e che dovrebbe essere pronto entro marzo. Senza esagerare e togliendo i punti esclamativi, in realtà è evidente che un'eventuale vittoria di Faggioli

sarebbe cosa ben diversa per Norma, come sottolinea lo stesso Norbert Santos: «Trionfare con Simone assumerebbe un altro significato, è lui il nostro pilota in Montagna e per noi sarebbe un successo molto, molto importante. Sarebbe storico». ●

**SONO STATO TRE GIORNI IN COLORADO MA IL GROSSO DEL LAVORO SARÀ SVOLTO NEI TEST**

**SIMONE FAGGIOLI**

”

**TRIONFARE CON SIMONE SAREBBE MOLTO, MOLTO IMPORTANTE, ANZI SAREBBE DAVVERO STORICO**

**NORBERT SANTOS**

”

# Sfida nella sfida: superare **Loeb**

**BATTERE IL RECORD DI SEB CON LA PEUGEOT CHE RESISTE DAL 2013. SAREBBE LA VERA CILIEGINA. SIMONE: «È MOLTO DIFFICILE»**

**M**a il record di 8'13"878 di Loeb con la Peugeot che resiste dal 2013? Sarebbe la ciliegina. Ragionando per similitudini, per Faggioli potrebbe un po' rappresentare i 9' sul Bondone. Sulla fattibilità questo è il pensiero di Simone: «Non lo so, bisogna vedere dalle prime prove,

non ho un'idea perché è difficile capire che ritmo puoi imporre su un percorso che non hai mai fatto. Trento è una gara totalmente diversa, dalla velocità medio-bassa, con 40 tornanti di prima, molto stretta. Qui si parte e nel primo tratto dopo la partenza si toccano velocità medie superiori ai 170 orari. Battere quell'8'13" è molto difficile. So che

guardando il camera car di Loeb non sembrerebbe così impegnativo, ma avendo visto la strada so che quello è un gran record, fatto da una casa ufficiale e da un grande campione e che quindi è un riferimento. Speriamo di arrivarci vicino o batterlo, però è un gran tempo».

Insomma, in primis rispetto. Almeno sulla carta, però, le possibilità non mancano. E l'ottimismo dell'ambiente traspare. Per Santos la percentuale di riuscita nell'impre-

sa è di "almeno il 60%", anche se poi avverte: «La Pikes Peak è sempre particolare perché le condizioni sono spesso differenti e il fondo della strada cambia, in modo che la pista possa risultare più o meno veloce». Malgrado la "prudenza" di Volkswagen, anche Dumas, che già ci aveva

fatto un pensiero nel 2017, sembra potersi giocare tutte le carte. A proposito suonano molto più che incoraggianti le parole pronunciate da Rhys Millen nel 2015, quando portò per la prima volta alla vittoria assoluta un prototipo elettrico (il progetto lettone eO Pp03, all'esordio). Il pilota neozelandese spiegò che il suo tempo avrebbe potuto essere

di 30 secondi più rapido non avesse subito un'avaria con perdita di potenza poco prima di metà corsa. Sarebbe già arrivato a 25 secondi dal record di Loeb.

Ancora tanti? Non per una salita così lunga e no se, almeno stando ai numeri e all'esperienza, si considera il valore rappresentato nel complesso da Volkswagen e Dumas. Tutto poi resta sempre da verificare sul posto. Con la benedizione del meteo... ●

**MIGLIORARE QUELL'8'13" È MOLTO DIFFICILE. AVENDO VISTO LA STRADA SO CHE È UN GRAN RECORD!**

**SIMONE FAGGIOLI**

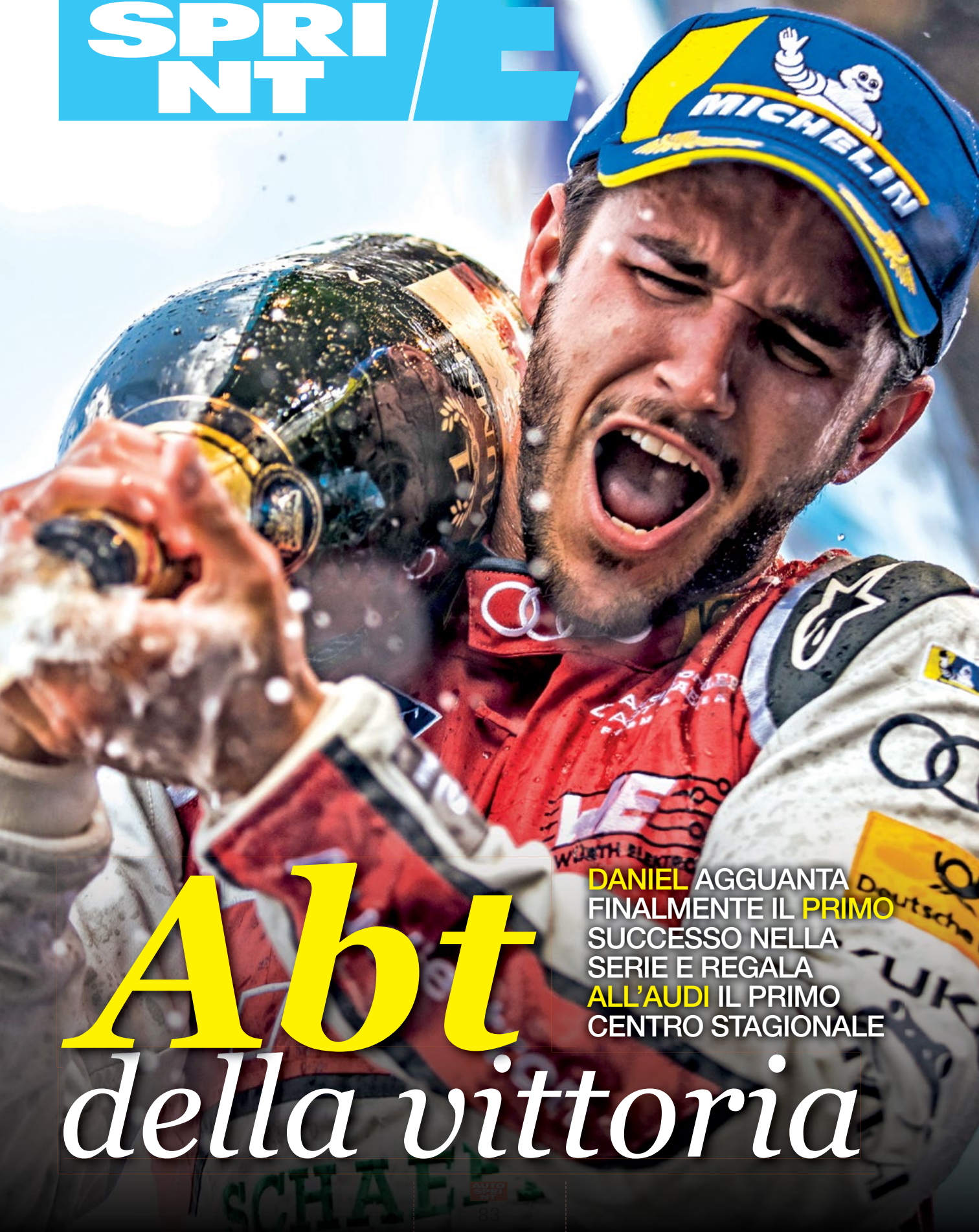
”





# AUTO SPRI NT

SUTTON-IMAGES.COM



**DANIEL** AGGUANTA  
FINALMENTE IL **PRIMO**  
SUCCESSO NELLA  
SERIE E REGALA  
**ALL'AUDI** IL PRIMO  
CENTRO STAGIONALE

# Abt

*della vittoria*

# Abt finalmente

DOPO LA DELUSIONE DI HONG KONG DANIEL COGLIE LA PRIMA VITTORIA NELLA CATEGORIA. UN SUCCESSO CHE RILANCIA AUDI. SUL PODIO FINISCONO ANCHE TURVEY E BUEMI. VERGNE RESTA LEADER. ROSENQVIST KAPPAÒ

*Fulvio Cavicchi*

**P**osticipata di tre mesi, finalmente Daniel Abt ha potuto festeggiare la conquista della sua prima vittoria in Formula E. L'aveva già raggiunta il 3 dicembre in Gara 2 ad Hong Kong, ma gli errori amministrativi compiuti dal team (sigilli di sicurezza su inverter e motore non corrispondenti a quelli dichiarati sul passaporto tecnico) avevano portato i Commissari Sportivi a squalificarlo e quindi negargli la gioia del successo il giorno del suo compleanno. Ma in Messico tutto è filato liscio per il 25enne, che entra quindi nella storia della categoria come primo tedesco di sempre a concludere sul gradino più del podio. La gara ha visto Felix Rosenqvist scattare dalla pole position e subito allungare sul gruppo inseguitore, che sembrava avere un passo che non l'avrebbe mai potuto intimidire. Insomma il pilo-



## *Libero di gioire*

Può finalmente gioire alla vittoria Daniel Abt che con l'Audi ha colto la prima vittoria nella categoria dopo la squalifica subita ad Hong Kong in gara-2 che l'aveva privato di un successo arrivato in pista e poi cancellato dal provvedimento dei commissari



ta Mahindra avrebbe riaggantato con sicurezza quella leadership del campionato che gli era stata tolta da Jean-Eric Vergne a Santiago del Cile. Ed invece un colpo di scena ha scombussolato le carte in tavola di una storia che pareva già scritta, con lo svedese fermo in Peralta (la storica ultima curva dell'Autodromo Hermanos Rodríguez) a provare a riavviare il sistema mentre tutti gli avversari lo scartavano sorpassandolo.

In testa è andata quindi la Nio di Oliver Turvey, scattata dalla prima fila dopo una grande qualifica, ma durante la fase di cambio macchina a metà gara ha avuto difficoltà a ripartire con la seconda vettura e così in testa è passato Abt, che non ha più mollato la posizione. Così l'attenzione si è spostata sulla lotta per la seconda piazza, con Turvey pressato da Buemi, Piquet e Vergne fino alla bandiera a scacchi.

Passare sul rettilineo sotto la bandiera a scacchi è ovviamente stata una liberazione per Daniel Abt, che ha urlato via radio i ringraziamenti a tutto il team. Ed il più sollevato di tutti era ovviamente il Team Principal Alan McNish, che ha raccol-



to le redini della squadra diventata ufficialmente Audi quest'anno. Il team, fino ad ora aveva terribilmente, faticato, ma non come velocità pura, bensì perché non raccoglieva quanto seminato. Con questa vittoria, con la nona posizione finale di Lucas di Grassi, scattato ultimo per via delle dieci posizioni di penalità per la sostituzione dell'inverter, con il giro più veloce di gara ed anche con il miglior tempo in entrambe le sessioni di prove libere conquistato dal brasiliano, Audi ha dimostrato in Messico la propria forza.

Assodati la grande giornata della Casa di Ingolstadt, è giusto notare che anche altre squadre hanno mostrato i muscoli sull'unico circuito della stagione: Oliver Turvey ha portato in cima una Nio che era ultima nella classifica a squadre dopo Santiago ed appariva spenta nelle ultime uscite, la Jaguar quarta e sesta è diventata ormai una squadra costantemente al top, ed António Félix da Costa ha portato addirittura in Superpole ed al settimo posto finale una Andretti che da tempo chiudeva le classifiche.

Turvey è stato autore di una grande qualifica, poi in gara non ha commesso errori ed è stato passato in vetta solo per via del problema al cambio macchina, ma ovviamente era raggiante a fine gara: *«Sono assolutamente felice di conquistare il mio primo podio e della mia squadra, hanno tutti lavorato tanto duramente dalla scorsa stagione per fare un enorme passo avanti nelle prestazioni e non eravamo stati in grado di dimostrarlo a causa di alcune gare difficili»*. In effetti ufficialmente è solo il primo podio per il team, perché quando vinse il titolo di Stagione 1 con Nelson Piquet era la China Racing. Ed anche il boss Gerry Hughes non può che essere felice: *«Dopo aver preso il comando della gara quando Rosenqvist ha avuto il problema tecnico, Oliver ha guidato per la parte rimanente del primo stint fino ai pit stop. Poi, sfortunatamente, è uscito dai box in seconda posizione dietro l'Audi di Abt per un avvio a rilento dal garage. Tuttavia, Oliver ha guidato un solido secondo stint ed è riuscito a resistere alle forti pressioni di Buemi nelle fasi conclusive per conquistare il primo podio della Nio. Ora dobbiamo imparare dalle nostre esperienze in Messico per puntare ad essere ancora più veloci e forti a Punta Del Este»*.

Felici i cinesi come raggianti sono gli inglesi, visto che Jaguar Racing ha conquistato il migliore risultato di sempre e le vetture del giaguaro sono ora terze nel campionato squadre, avendo scavalcato i compaesani della Virgin. Una volta di più si percepisce come l'arrivo di Nelson Piquet abbia fatto svoltare la squadra, con il brasiliano che ha messo tanta pressione addosso a Sébastien Buemi per puntare al podio intanto che il compagno di squadra Mitch Evans ha recuperato dalla dodicesima piazza di partenza fino alla sesta finale. Nel dopogara, però, "Nelsinho" non appariva particolarmente raggiante, perché voleva di più: *«È stata dura, abbiamo tentato una strategia differente che non so se davvero ha pagato al 100%. In diversi momenti della gara siamo andati molto bene, ma abbiamo pagato in temperatu-*



**Turvey-Nio primo podio**

Il quarto round della serie a Mexico City è stato davvero avvincente e ha regalato a Turvey e a Nio il primo podio



*Sono davvero felice di aver colto il mio primo podio*

**Oliver Turvey**

*re ed in altri aspetti. Ma abbiamo imparato molto ed è giusto rischiare per raggiungere il podio. La squadra sta dimostrando che la macchina è super-affidabile, finisce tutte le gare e dimostra che è stato fatto un grande lavoro. Dobbiamo raggiungere quel podio, ci arriviamo sempre più vicini ogni weekend»*.

Settimo posto per António Félix Da Costa e quarto arrivo a punti su cinque gare per il team Andretti. La squadra statunitense si sta dando da fare per crescere ed accogliere bene il marchio Bmw, che dal prossimo anno campeggerà ufficialmente sulle carrozzerie. Per il portoghese è il terzo arrivo in Top 10 della stagione, quando in tutta la precedente ci era riuscito una sola volta su dodici gare. *«Possiamo trovare un sacco di aspetti positivi dalla gara di oggi: il ritmo è stato davvero buono per tutto il giorno, siamo entrati in Super Pole e abbiamo avuto una buona qualifica. La nostra prestazione in gara è stata un po' deludente e la esamineremo. Tuttavia, stiamo facendo enormi passi come squadra. Non vedo l'ora che arrivino le prossime gare. Abbiamo il potenziale per guadagnare punti ogni fine settimana e stiamo sicuramente lavorando nella giusta direzione»*.

Meno trionfale la gara del suo compagno di squadra Tom Blomqvist, che ha avuto come miglior ri-





## CLASSIFICHE

### GARA

Città del Messico, 3 marzo 2018

1. Daniel Abt (Audi Sport ABT Schaeffler), 47 giri in 50'45"164, alla media di 116,2 km/h; 2. Oliver Turvey (NIO Formula E Team) a 6"398; 3. Sébastien Buemi (Renault e.dams) a 6"615; 4. Nelson Piquet Jr. (Jaguar Racing) a 7"015; 5. Jean-Éric Vergne (Techeetah) a 7"546; 6. Mitch Evans (Jaguar Racing) a 9"050; 7. António Félix Da Costa (Andretti Formula E) a 17"157; 8. Edoardo Mortara (Venturi Formula E Team) a 26"511; 9. Lucas Di Grassi (Audi Sport ABT Schaeffler) a 29"208; 10. Alex Lynn (DS Virgin Racing) a 29"515; 11. Jérôme D'Ambrosio (Dragon Racing) a 30"418; 12. José María López (Dragon Racing) a 31"859; 13. André Lotterer (Techeetah) a 36"206; 14. Luca Filippi (NIO Formula E Team) a 38"336; 15. Tom Blomqvist (Andretti Formula E) a 38"592; 16. Maro Engel (Venturi Formula E Team) a 44"689; 17. Sam Bird (DS Virgin Racing) a 44"982.

**Giro più veloce:** il 29esimo di Lucas di Grassi in 1'02"202, alla media di 121,076 km/h

**La classifica Piloti dopo 5 gare:** 1. Jean-Éric Vergne 81 punti; 2. Felix Rosenqvist 69; 3. Sam Bird 61; 4. Sébastien Buemi 52; 5. Nelson Piquet Jr. 45; 6. Daniel Abt 37; 7. Mitch Evans 29; 8. Edoardo Mortara 28; 9. Oliver Turvey 26; 10. Nick Heidfeld 21; 11. André Lotterer 18; 12. António Félix Da Costa 16; 13. Alex Lynn 9; 14. José María López 8; 15. Nicolas Prost 7; 16. Maro Engel 6; 17. Jérôme D'Ambrosio e Tom Blomqvist 4; 19. Lucas Di Grassi 3; 20. Luca Filippi 1.

**La classifica Squadre dopo 5 gare:** 1. Techeetah 99 punti; 2. Mahindra Racing 90; 3. Jaguar Racing 74; 4. DS Virgin Racing 70; 5. Renault e.dams 59; 6. Audi Sport ABT Schaeffler 40; 7. Venturi Formula E Team 34; 8. NIO Formula E Team 27; 9. Andretti Formula E 20; 10. Dragon Racing 12.

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





SUTTON-IMAGES.COM

sultato di giornata il quindicesimo posto in Prove Libere 2. Decisamente un'altra giornata rispetto a Félix Da Costa. Ma a parlare di differenza di risultati tra compagni di squadra, non può che saltare lampante il Team Nio, con Turvey secondo ed il nostro Luca Filippi purtroppo solamente quattordicesimo. Guardando i piloti che parlano italiano, la buona notizia è il ritorno a punti di Edoardo Mortara, che ha rimontato la griglia risalendo fino all'ottavo posto finale.

Tra le squadre in crescita va ovviamente compresa anche la Renault e.dams, che dopo il weekend cinese è decisamente tornata a lottare per la vetta con Sébastien Buemi, nonostante abbiano lavorato in prestazione solo per il prossimo anno quando arriverà Nissan ed il powertrain di questa stagione sia praticamente lo stesso della scorsa. Lo svizzero ha così conquistato il suo ventesimo podio su 38 gare disputate nella storia della Formula E! Però il team francese si trova a dover fare delle valutazioni sull'altra vettura, perché non appare più un caso che Nissan abbia voluto mettere due giovani asiatici in macchina per i Rookie Test di Marrakesh, il thailandese di Formula 2 Alexander Albon e soprattutto il giapponese vincitore del campionato nipponico di Formula 3 Mitsunori Takaboshi. Nicolas Prost è riuscito tre volte ad arrivare a punti in Stagione 4, ma parliamo di un ottavo, un nono ed un decimo posto mentre il compagno è sempre sul podio quando non ha problemi. Certamente la tappa in centro-america non è stata negativa solo per colpa sua, visto che cerchio e sterzo gli sono stati rotti da Sam Bird alla prima chicane, ma è una goccia in un catino che si sta colmando. «Stiamo cercando di rimanere positivi dopo un weekend difficile. So che ho bisogno di fare meglio, in qualifica in particolare, ma credo che gireranno le cose, ad un

### **Mahindra doppio stop**

Per la Mahindra la trasferta in Messico si è chiusa con un doppio ritiro dopo una gara che pareva potesse chiudersi con un altro successo di Rosenqvist poi stoppato da problemi alla batteria



*Il nostro doppio ko è difficile da mandare giù. È un problema di batterie*

**Dilbagh Gill**

certo punto» il suo commento. Osservando negli anni l'elenco iscritti della categoria, la presenza dei due figli dei padroni delle relative scuderie poteva apparire un "favoritismo" rispetto agli altri nomi di alto livello presenti. Ma Daniel Abt sta confermando, gara dopo gara, di meritarsi la possibilità ed essere riuscito a salire sul gradino più alto in Messico è la conferma. Al contrario Nicolas si giocò il successo nella prima gara di sempre causando lo spettacolare incidente con Nick Heidfeld, ma poi è andato sempre più sparendo nel gruppo, nonostante sia sempre alla guida del powertrain più di successo in questi quattro anni. Riuscirà a conservare il posto anche il prossimo anno nella e.dams di proprietà di suo padre Alain e Jean-Paul Driot?

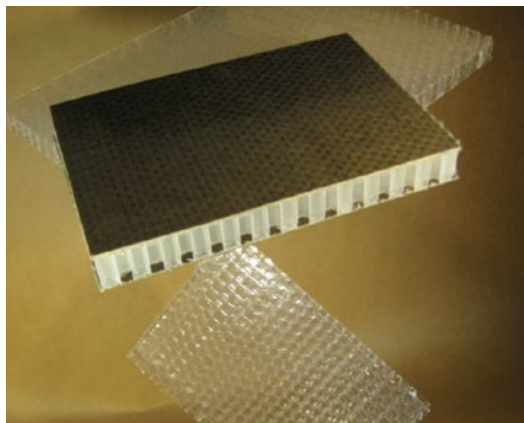
La grande caduta vista in Messico, invece, è stata quella della Mahindra Racing. Il team diretto da Dilbagh Gill è frustrato per il doppio ritiro: «È difficile da mandare giù perché credevamo che ci fosse un problema con la batteria dopo le qualifiche di Marrakesh. Riteniamo che la batteria non sia stata correttamente controllata prima di essere rispedita a noi. Sembra un problema con le celle, ma deve essere esaminato correttamente» ha commentato il team manager riguardo al problema avuto da Rosenqvist. Ma anche Heidfeld non ha visto il traguardo: «Siamo stati una delle squadre più affidabili nelle ultime stagioni, ma sfortunatamente non oggi. Queste cose capitano e siamo ancora in una buona posizione in campionato. Felix stava controllando la gara prima del suo problema, quindi non dovremmo essere troppo giù di morale» ha commentato l'ex F.1. In effetti la Mahindra non ha perso troppo terreno in classifica squadre rispetto alla Techeetah, grazie al Drive Trough assegnato ad Lotterer che ha spinto il tedesco del team cinese fuori dai punti.



# In Olanda arriva Lina elettrica e biodegradabile

Un team di studenti dell'Università di Eindhoven presenta la vettura con uno chassis ecosostenibile. Ecco l'analisi dell'Unicusano Lab

**I**l suo nome è Lina, city car elettrica quattro posti, che raggiunge una velocità massima di 80 km/h con un peso di soli 310 kg (senza batterie). Il peso ridotto è dovuto a un materiale innovativo che non è mai stato utilizzato strutturalmente in un'automobile: un biocomposito creato a partire dal lino. Questo materiale ha una struttura comparabile alla fibra di carbonio, ma più del 90% è prodotto da materie prime organiche. Un team dell'Università di Eindhoven ha creato dei pannelli a sandwich pressando due fogli di biocomposito su un'anima a nido d'ape di acido polilattico, una bioplastica ricavata interamente da barbabietole da zucchero. Questi pannelli a sandwich sono poi stati combinati per formare il telaio di Lina. L'uso di queste materie prime vegetali favorisce una riduzione dell'impatto ambien-



tale durante la fase di costruzione del veicolo. L'investimento in piante è meno dispendioso in termini di energia e di inquinamento, grazie anche all'assorbimento di anidride carbonica durante la crescita del lino. Quando la vettura è alla fine della sua corsa, i particolari materiali impiegati sono riciclabili. Lina si presta molto bene per il car-sharing.

È possibile, infatti, accedere alla vettura tramite il proprio smartphone e, riconoscendo l'utente quando si apre l'auto, è possibile tenere traccia di dati come chilometraggio e consumi. Ciò è pratico non solo per i servizi car-sharing, ma anche per le famiglie con più utenti. Applicando biocompositi sostenibili nelle parti strutturali, TU/Ecomotive vuole dimostrare che ci sono altre possibilità per costruire una macchina leggera e sicura. Esistono, però, evidenti limiti e Lina resta un prototipo da perfezionare. La struttura del veicolo, infatti, è molto rigida e si spezza, a differenza della tradizionale lamiera che si piega assorbendo più energia nell'impatto. Quindi, purtroppo, Lina non ha superato il crash test.

# Filippi continua a credere in Nio

LUCA CHIUDE 14° MA IL SECONDO POSTO DEL SUO COMPAGNO DI SQUADRA TURVEY GLI DÀ SPERANZA PER IL FUTURO

## *Un'altra sfida nei bassifondi*

Ancora una gara nei bassifondi per Luca Filippi che ha chiuso al 14° posto il quarto round della serie a Città del Messico proprio nel giorno in cui il suo compagno di squadra Turvey ha artigliato un gran secondo posto



”

Nonostante i miei guai il Messico ci ha lasciato anche elementi positivi

Luca Filippi

**F**a male al cuore vedere il nostro Luca Filippi arrancare in fondo al gruppo al volante della NIO, specialmente se il compagno di scuderia Oliver Turvey non solo accede al gruppo della Superpole piazzandosi terzo alle spalle degli imprevedibili Felix Rosenqvist dell'Audi e Antonio Felix da Costa del team Andretti, ma riesce addirittura a conquistare il secondo gradino del podio ad oltre sei secondi di distacco dal vincitore Daniel Abt su Audi. Per dovere di cronaca va detto che Luca ha faticato sin da subito sul tracciato di Città del Messico, concludendo il primo turno di libere in ultima posizione lamentando problemi di sottosterzo cronici.

Nel secondo ed ultimo turno l'ex pilota Indycar ha compiuto un miglioramento, piazzando la sua NIO in sedicesima posizione, ma l'incidente occorso ad Alex Lynn ha causato l'uscita della bandiera rossa, privando Luca di ulteriori prove importanti in vista delle qualifiche. Queste ultime non sono state affatto facili per Filippi, sorteggiato nel gruppo 1 e trovatosi ad affrontare una pista decisamente sporca assieme a Tom Blomqvist, Lucas Di Grassi, Jerome d'Ambrosio e Maro Engel. È lo stesso pilota di Savignano a raccontarci la difficile sessione di qualifica sul tracciato di Città del Messico: «Disputare la qualifica scendendo in pista nel gruppo 1 non ci ha aiutato per niente a conquistare una buona posizione in griglia. Ci aspettavamo di trovare la pista sporca essendo il primo gruppo a saggiare l'asfalto, ma francamente non pensavamo a condizioni così critiche». La corsa di Filippi è stata tutta in salita, ad iniziare dal via dove il nostro ha realizzato una grande partenza che lo ha portato in quindicesima posizione davanti al connazionale Edo Mortara del team Venturi. Sfortunatamente per Luca, un contatto con Maro Engel lo ha portato ad effettuare un lungo che lo ha privato di posizioni importanti.

«Nel primo stint ho faticato molto riscontrando diversi problemi, perché mi sono ritrovato coinvolto in diverse battaglie - ha proseguito Luca raccontandoci la corsa messicana, non mancando di scendere nei particolari - Restare imbottigliato nel traffico ci ha fatto perdere un sacco di tempo e così ho dovuto provare a recuperare soprattutto dopo il cambio macchina». Nell'ultima parte della corsa Filippi ha dovuto tenere a bada Tom Blomqvist del team Andretti, chiudendo quattordicesimo ad oltre trentotto secondi dal vincitore Daniel Abt. «Ammetto che con la seconda vettura impiegata in gara mi sono trovato meglio - ha chiosato il suo intervento Luca, ammettendo però che il gap dalla zona punti era ormai troppo elevato - Nonostante abbia guadagnato alcune posizioni, purtroppo, non sono riuscito a recuperare oltre la quattordicesima posi-



zione. Ora ci attende tantissimo lavoro in vista del sesto round stagionale a Punta del Este, ma soprattutto questo weekend ci ha lasciato anche elementi positivi (Filippi si riferisce al secondo posto ottenuto dal compagno Oliver Turvey ndr) e sicuramente partiremo anche da quelli per infonderci fiducia in vista dei prossimi appuntamenti». Géry Hughes, team boss NIO, ha confessato ai nostri microfoni la gioia per il secondo posto colto dal talento britannico a Città del Messico:

«Tornare a casa dall'appuntamento messicano con un secondo posto nell'arco di una gara ad alto tasso adrenalinico è una grande soddisfazione per tutti noi! Turvey ha fatto un lavoro eccellente entrando nel gruppo della Superpole e riuscendo a mantenere la leadership della corsa sino al cambio macchina, quando Daniel Abt ci è passato davanti! Purtroppo le fasi che hanno visto Oliver (Turvey ndr) saltare da una macchina all'altra sono state un po' concitate, ma non possiamo certo rimproverarlo, considerando l'eccezionale secondo stint che ha fatto dovendosi guardare dagli attacchi di Sébastien Buemi, certamente un cliente non facile!».

Il secondo posto ottenuto da Turvey in Messico regala alla scuderia NIO

il primo podio nella categoria FE dopo il cambio di nome (NextEv in precedenza ndr), un risultato a lungo caldeggiato da Hughes e dai suoi uomini. Quanto alla difficile gara di Luca Filippi, Géry ha cercato di vedere il bicchiere mezzo pieno: «Sapevamo bene che, partendo dalla diciannovesima piazza, rimontare sarebbe stato davvero molto difficile e che Luca sarebbe andato incontro ad un pomeriggio molto pesante e lungo. Nonostante la difficile situazione, il nostro pilota ha portato la sua NIO numero 68 al traguardo in quattordicesima posizione, battagliando con coraggio e non tirandosi indietro nei duelli più difficili. Usciamo da Città del Messico consapevoli di avere raccolto punti preziosi e parecchi elementi positivi sui quali lavorare per essere ancor più competitivi in Uruguay».

”

Sapevamo che per Luca non era facile rimontare dalla 19<sup>a</sup> piazza

Gerry Hughes



SUTTON-IMAGES.COM

# Mortara si rialza

NONOSTANTE **QUALIFICHE** ABBASTANZA COMPLICATE EDO È AUTORE DI UNA GRANDE RIMONTA SFOCIATA CON UN BEL **8° POSTO**

**F**inalmente, verrebbe da dire. Edo, talento nostrano recentemente smarritosi in termini di prestazioni dopo l'errore commesso mentre era in testa nel round 2 di Hong Kong ha ritrovato la retta via concludendo nella top 10 a Mexico City. E dire che la giornata non era iniziata certo col piede giusto a parte l'ottimo primo turno di prove libere, con il nostro secondo a tre decimi di distacco dal poleman provvisorio e campione FE in carica Lucas Di Grassi. Già nel turno seguente, tuttavia, Edo è apparso visibilmente in difficoltà con la sua Venturi, chiudendo l'ultimo turno di libere in penultima posizione ad oltre un secondo e due decimi dal solito brasiliano dell'Audi. Non è andata certo meglio in qualifica, con l'italiano di Ginevra che ha faticato a governare una macchina non propriamente stabile e veloce nei tratti più ostici dell'impegnativo tracciato messicano ricavato all'interno

**Alessandro Bucci**

dell'autodromo dedicato ai fratelli Hérmegos Rodríguez. Uscito in pista nel quarto ed ultimo gruppo formato da André Lotterer della Teche-eta, Mitch Evans della Jaguar, Nick Heidfeld della Mahindra e Daniel Abt della Audi, Edo è andato un po' lungo all'ultima curva, non vanificando tuttavia in modo significativo una tornata da dimenticare che ha relegato la stella del DTM ad una deludente diciottesima posizione, agevolata dalle penalità inflitte ai piloti DS Virgin rei di aver sostituito la scatola del cambio sulle loro vetture. Mortara, ai nostri microfoni, ha espresso il suo punto di vista sul turno di qualifica: «In qualifica purtroppo abbiamo incontrato dei piccoli problemi che ci hanno impedito di effettuare un buon giro. Quando parti dietro non è mai facile rimontare, ma abbiamo affrontato la corsa sapendo di non avere molto da perdere, dunque abbiamo attaccato come non ci fosse

”

*Credo che più dell'ottava posizione in gara non potessimo fare*

**Edo Mortara**

ANDEBANK  
Private Bankers

alpinestars



un domani». Al via dell'Eprex messicano, Edo è scattato bene evitando le insidie del primo curvone transitando sedicesimo al termine del primo giro, superando poi il connazionale Luca Filippi del team NIO approfittando di un momento di difficoltà del driver di Savigliano. Mortara ha poi proseguito la corsa sino al 21° passaggio non risparmiandosi e portando la vettura ad una percentuale irrisoria di energia, arrivando ai box con la lingua felpata fuori dalla bocca. Dopo il cambio macchina il ginevrino è riuscito a tenersi lontano dai guai e, sfruttando i problemi tecnici che hanno condotto fuori gara le Mahindra, ha effettuato una grande rimonta che lo ha visto rientrare ai margini della zona punti a undici giri dal termine.

Mentre qualche posizione più avanti Nelsinho Piquet della Jaguar sopravanzava il leader del campionato Jean-Eric Vergne (Techeetah) per la quarta piazza al trentacinquesimo passaggio, Mortara guadagnava la decima posizione ai danni di Sam Bird, risalendo infine sino all'ottava posizione grazie anche al lungo di Nicolas Prost. Il pilota di Ginevra ha concluso ad oltre ventisei secondi e mezzo dal vincitore Abt seguito dal rimontante Lucas Di Grassi. «Credo che più dell'ottava posizione non potessimo fare in gara, considerando come sono andate le qualifiche» ci ha confidato un Mortara non del tutto

”

*Costretti a rimontare abbiamo attaccato come se non ci fosse un domani*

**Edo Mortara**

soddisfatto della prova fornita in Messico, oltre a rimarcare i problemi che affliggono il team Venturi: «Purtroppo abbiamo ancora dei piccoli problemi che non ci permettono di mostrare la reale competitività della nostra vettura. Credo che se ci fossimo qualificati meglio, avremmo potuto concludere tranquillamente in settima piazza o anche meglio». Ora Edo occupa l'ottava posizione del campionato 2017-2018 con ventotto punti nel carnier, uno in meno rispetto a Mitch Evans, e cinquantatré lunghezze dal leader JEV. La stagione è ancora lunga, ma per il ginevrino l'obiettivo ora più che mai è continuare a marcare punti cercando di risalire gradualmente la china. «A Punta del Este incontreremo condizioni piuttosto diverse e sono sicuro che analizzeremo al meglio i dati raccolti in Messico per continuare a lavorare sulle difficoltà tecniche che ci stanno ostacolando». Il compagno di squadra Maro Engel, piazzatosi in sesta posizione nelle qualifiche alle spalle di Di Grassi, ha disputato una corsa non certo da incorniciare, culminata al sedicesimo posto con un ingente distacco dalla vetta. Ora la squadra monegasca, settima nel costruttori con 34 punti nel carnier, punta ai rivali dell'Audi Sport con la speranza di concludere la stagione 2017-2018 di F.E in quinta posizione. In Uruguay ne vedremo certamente delle belle.



# Batmobile esalante

**PATRON AGAG GALVANIZZATO DALLE  
MONOPOSTO ANCORA PIÙ ESTREME**

**A**lejandro Agag, galvanizzato dalla recente presentazione delle vetture elettriche che prenderanno il via al quinto campionato dell'«elettroshow» (ribattezzate «bat-mobili»), ha dichiarato al microfono dei giornalisti che le monoposto elettriche del futuro saranno ancora più estreme, arrivando gradualmente ad assumere aspetti fantascientifici. Agag ha lasciato intendere che, sebbene lo step tra le vetture attualmente impiegate nella stagione 2017-2018 FE e quelle che vedremo dal 2018-2019 sia piuttosto significativo (tanto da consentire di evitare il cambio auto a metà gara), rimangono ancora ampi margini di sviluppo sul ridimensionamento della batteria, con i vertici FE ancora all'opera per capire dove e come posizionarla, ma soprattutto sulle effettive dimensioni che essa assumerà nel progetto successivo a quello del prossimo anno. In occasione del prossimo Motor Show di Ginevra, che si terrà dall'8 al 18 marzo 2018, saranno svelati ulteriori dettagli sulle principali novità in cantiere per i prossimi campionati, in particolare l'introduzione delle quattro ruote motrici e del torque vectoring, oltre ai futuri sviluppi sul BBW. Ricordiamo, infine, che la potenza erogata dalle prossime Formula E sarà di 250 kw in qualifica con un aumento della capacità della batteria da 28 a 54 kw.



## Gunther tester Dragon

Maximilian Gunther, reduce da tre bei campionati nella F.3 europea con il team Prema (con la quale ha colto il secondo e terzo posto finale rispettivamente nelle stagioni 2016 e 2017), ha firmato col team americano Dragon Racing come pilota di riserva e tester per la stagione corrente. Il giova-

## Ds Virgin penalizzata

**I DUE PILOTI RETROCESSI  
DI 10 POSIZIONI IN GRIGLIA**

Eprix messicano partito in salita per entrambi gli alfieri della DS Virgin, penalizzati di dieci posizioni in griglia di partenza per la sostituzione del cambio dopo i problemi riscontrati nella gara di Santiago del Cile. Il direttore tecnico del team DS Virgin, Thomas Chevaucher, ha chiarito in sede d'intervista che, la specifica utilizzata per l'elemento danneggiato della scatola del cambio, faceva parte di un lotto fallato che ha causato inconvenienti alla scuderia sin dall'inizio del campionato, ribadendo che già ad Hong Kong e in Marocco erano stati effettuati interventi tecnici da parte del team per risolvere l'annosa questione. I problemi progettuali al cambio riscontrati da Audi in questo avvio di stagione, in particolare quelli occorsi a Lucas Di Grassi in Cile, avevano fatto temere il peggio alla scuderia DS Virgin, ma il team ha fatto intendere che, nel caso della squadra britannica, si tratta certamente di un problema legato alla produzione di serie e non ad un progetto errato. Guai al cambio per il brasiliano dell'Audi dicevamo, infatti il team tedesco è stato costretto a rompere di nuovo i sigilli sull'inverter della e-tron FE04, comportando una penalizzazione di 10 unità sulla griglia di partenza per il campione FE in carica.



ne pilota tedesco, pronto al debutto in F.2 con il team Arden, aveva impressionato nei test FE dedicati ai giovani talenti emergenti a Marrakech, riuscendo a strappare un importante contratto che lo vedrà affiancare i piloti ufficiali Jerome D'Ambrosio e José María López.

## Formula E su **twitter**

Proprio a partire dall'Eprix di Città del Messico, la serie 'full-electric' è sbarcata su Twitter con contenuti esclusivi nel Paese del Sol Levante, offrendo ai fan nipponici piccole clip relative alle fasi salienti della corsa pochi istanti dopo il loro reale accadimento. Jinichiro Takata, senior manager di Twitter Giappone, ha così commentato la partnership appena siglata: «Siamo entusiasti di poter collaborare con un partner innovativo come la F.E, ma soprattutto di portare agli appassionati giapponesi le corse in diretta di questa eccitante serie coniugate alle conversazioni in tempo reale». Ali Russell, responsabile sviluppo media e business della ABB F.E, ha dichiarato di voler estendere la suddetta tipologia di partnership con altri Paesi quanto prima: «Stiamo cercando nuove soluzioni per avvicinare maggiormente i tifosi alle competizioni e migliorare l'esperienza visiva sia di chi è sulle tribune, sia di chi è a casa, ragion per cui è nostra intenzione espandere questa unione. I giapponesi seguono con attenzione la F.E, specialmente grazie alla presenza in griglia in passato di nomi come Takuma Sato e Kamui Kobayashi, piloti che hanno corso nelle categorie più prestigiose del motorsport, o al prossimo ingresso di Nissan». In attesa che un tracciato cittadino nipponico subentri nel prossimo futuro all'interno del calendario della serie, con Tokyo in pole per ospitare un Eprix, i fan giapponesi possono consolarsi con i contenuti esclusivi della formula elettrica.

## 4 team puniti per il **Wi-Fi**

Potrebbe sembrare uno scherzo, ma in realtà è tutto vero. Quattro team presenti a Città del Messico sono stati sanzionati dalla Federazione per aver impiegato un sistema Wi-Fi eccessivamente potente nei rispettivi garage durante lo shake-down tenuto nella giornata di venerdì 2 marzo.

Le squadre Dragon Racing, DS Virgin, Jaguar e Renault e.dams hanno difatti violato l'articolo 27.1 del regolamento sportivo, che impedisce ai team di usare "radiazioni elettromagnetiche tra 5 e

6 Ghz", ricevendo una multa di 5000 € di cui, 3500 €, saranno tenuti in sospeso sino al termine della stagione in caso di ulteriori violazioni.

La FIA ha tenuto a specificare che, la gamma impiegata erroneamente dalle suddette squadre, ha rischiato di invadere la rete della Federazione adibita al controllo dei dati delle squadre.

Solamente in presenza di un permesso firmato dal governo locale, infatti, sarebbe stato possibile impiegare radiazioni elettromagnetiche tra 5 e 6 Ghz.



## Jordà test con Mahindra

CARMEN VUOLE AVERE UNA POSSIBILITÀ  
PER GUIDARE NELLA **SERIE ELETTRICA**

Forse qualcuno di voi si starà domandando che fine ha fatto Carmen Jordà la bella tester iberica avvistata nei box Lotus F1 non troppo tempo fa, da molti insider ritenuta più affascinante e attenta alla moda che competitiva e credibile nei panni di pilota in pista. Ebbene, la driver di Alcoi, attualmente impegnata nella Commissione Donne della FIA, ha effettuato un test con Mahindra al simulatore, e poi in pista. Carmen s'è detta fiduciosa di potersi ritagliare uno spazio in Formula E, anche se l'annuncio dell'ex riserva Lotus è stato prontamente cancellato su Twitter pochi minuti dopo la sua pubblicazione. La sensazione è che, il team Mahindra, non abbia gradito la diffusione della possibile partnership, probabilmente con i tempi non ancora maturi da ambo le parti.

## Un corso sulla **F.E**

TRA MAGGIO E GIUGNO SI TERRÀ A MARANELLO  
A CURA DI EXPERIS MOTORSPORT

Tra i mesi di maggio e giugno 2018, presso Maranello (MO), il centro di riferimento per il settore Experis Motorsport (divisione del gruppo Manpower) terrà un corso interamente sulla Formula E ed ai propulsori full-electric. L'accademia Experis MS, fondata nel 2013 al fine di formare figure professionali in ambito tecnico ed ingegneristico, realizzerà un percorso specializzato per un totale di 40 ore nei weekend, proponendo un corso rivolto a professionisti del settore ad a giovani ingegneri neolaureati da affiancare a figure già consolidate negli ambiti di Ingegneria di Pista, di Dinamica del Veicolo, nell'Aerodinamica, Progettazione CAD, nella Telemetria e nella Spe-

rimentazione Motore e Comunicazione e Media. Il programma del corso specializzato riguarderà la progettazione di una powertrain e di un generatore, il bilancio tra prestazioni energetiche e dinamiche, l'hardware e il software, la sensoristica, i pacchi batteria, l'acquisizione e la gestione dati. I docenti coinvolti nel corso sono professionisti del settore, provenienti da realtà quali Mahindra Racing e Andretti Autosport, team presenti sin dalla stagione d'esordio dell'elettro-show, risalente al 2014-2015. Per ulteriori informazioni e per contattare Experis Motorsport, è possibile collegarsi al sito ufficiale del centro al seguente indirizzo: [academy.experismotorsport.it](http://academy.experismotorsport.it).



# Ginevra Salone show

**IL PRESIDENTE MAURICE TURRETTINI CI GUIDA ALLA SCOPERTA DELL'EDIZIONE 2018 IN PROGRAMMA DALL'8 AL 18 MARZO**

**L'**edizione numero 88 raccontata dall'uomo che dal luglio del 2011 siede sulla poltrona presidenziale del Salone internazionale dell'auto di Ginevra. È Maurice Turrettini, avvocato ginevrino classe 1961, a illustrare quale sarà la portata dell'evento quest'anno.

**- Che cosa significa organizzare il Salone di Ginevra nel 2018?**

«Siamo molto orgogliosi di presentare questa manifestazione per l'88esima volta. Il Salone Internazionale dell'Auto di Ginevra è uno degli eventi motoristici più importanti al mondo. Noi ci impegniamo, affinché questa manifestazione continui sempre a rimanere tale, benché senza dubbio molte situazioni evolvano e cambino. Un marchio d'auto riflette oggi due volte se partecipare o meno ad un Salone. Il rapporto prezzo/prestazioni deve quadrare. La partecipazione ad un Salone è giustificata soprattutto se si desidera presentare una novità. Il Salone Internazionale dell'Auto di Ginevra garantisce una diffusione di notizie a livello mondiale e consente di diffondere un messaggio, che sarà quello giusto. Per noi ciò significa che tra gli Espositori vi sarà una fluttuazione, che i posti degli stand non potranno più

essere assicurati per anni e che in futuro noi dovremo mostrarci ancora più flessibili. È, dunque altrettanto molto importante non perdere di vista gli sviluppi».

**- Quali saranno i grandi temi di questa edizione?**

«Si tratta sempre del tema "Auto di oggi e di domani". Per quanto riguarda le auto di oggi, il trend è quello di un aumento dei piccoli SUV. Poiché oggi anche i Costruttori di auto sportive e di lusso inseriscono nella loro gamma grandi SUV, oggi i Costruttori di serie devono presentare SUV compatti. L'idrogeno è un carburante che ritorna alla ribalta. Alla stazione di rifornimento dell'Associazione Svizzera dei Petrolieri i visitatori potranno vedere come si inserisca nel serbatoio l'idrogeno. L'auto di dopodomani dovrebbe forse volare. Italdesign ha presentato lo scorso anno un Concept in collaborazione con Airbus. Quest'anno anche un altro Espositore - Pal-V - ne espone un altro».

**- Sul fronte delle energie alternative che cosa avete previsto?**

«L'energia alternativa è un tema che oggi i vari marchi presentano nei loro stand. Un coordinamento da parte degli organizzatori sarebbe disturbante e fuori luogo.

Ci siamo, comunque, avvicinati alla IFA (Consumer Electronics) di Berlino, per discutere una possibile collaborazione sul tema ICT (Information and Communications Technology = Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione). L'idea è quella di rendere più visibile negli anni prossimi al Salone Internazionale dell'Auto di Ginevra le Aziende che offrono la tecnologia Infotainment, di Informatica e di Comunicazione. Per il momento si tratta, però, ancora di musica del futuro».

**- 180 espositori su 106.000 metri quadrati: nonostante alcune assenze sono grandi numeri. Lei come li legge?**

«Ginevra - essendo una piattaforma neutrale - gode ancora oggi di una fama eccellente. Di aiuto è anche il fatto che, in confronto ad altri importanti Saloni in Europa, le nostre dimensioni sono relativamente contenute, presentiamo tutto sotto un unico tetto e possiamo essere facilmente

raggiunti con tutti i mezzi di trasporto. Tutto il Mondo dell'Auto si incontra a Ginevra durante le giornate riservate alla Stampa. Il pubblico arriva anche dai Paesi limitrofi, per vedere le novità. L'affidabilità, l'ordine e la sicurezza svizzeri sono ulteriori fattori che giocano a nostro favore». ●

**IL SALONE DI GINEVRA È UNO DEGLI EVENTI MOTORISTICI PIÙ IMPORTANTI AL MONDO**

**MAURICE TURRETTINI**

”



# Le classifiche

## RALLY RACEDAY

### Rally Città di Arezzo

Riscontro della gara a pag. 76  
Arezzo (AR), 4 marzo 2018

**Assoluta:** 1. Marchioro-Marchetti (Skoda Fabia R5) in 55'56"6; 2. Fanari-Stefanelli (Ford Fiesta WRC) a 20"3; 3. Cobbe-Turco (Ford Focus WRC) a 1'11"5; 4. Versace-Cargnellutti (Skoda Fabia R5) a 1'51"5; 5. Durbec-Renucci (Citroen DS3 WRC) a 2'04"4; 6. Tripolino-Cannuscio (Ford Fiesta R5) a 2'21"7; 7. Vintaloro-Buscemi (Skoda Fabia R5) a 3'27"8; 8. Chiaruzzi-Conti (Mitsubishi Lancer Evo) a 5'19"0; 9. Da Ros-Budoia (Peugeot 207 S2000) a 6'25"2; 10. Bizzozero-D'Agostino (Skoda Fabia R5) a 6'27"1.

#### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Ruoso-Pescador (Rover MG ZR 105) in 1.14'59"7.

**Classe 1600:** 1. Chiesura-Piceno (Honda Civic Ek4) in 1.10'25"5.

**Classe oltre 2000:** 1. Succi-Guzzi in 1.10'47"2; 2. Rocchi-Billi (entrambi su BMW M3) a 4'16"9.

**Classe S1600:** 1. Boninsegni-Sannai (Renault Clio S1600) in 1.11'30"5.

**Classe S2000:** 1. Da Ros-Budoia in 1.02'21"8; 2. Marchioro-Dall'Olmo (entrambi su Peugeot 207 S2000) a 1'13"9;

**Classe WRC:** 1. Fanari-Stefanelli (Ford Fiesta WRC) in 56'16"9; 2. Cobbe-Turco (Ford Focus WRC) a 51"2; 3. Durbec-Renucci (Citroen DS3 WRC) a 1'44"1.

#### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Gasperoni-Casadei (Peugeot 106) in 1.08'07"3; 2. Chiesura-Lovisa (Honda Civic Ek4) a 1'16"1; 3. Comini-Gravaggi (Citroen Saxo 16V) a 1'56"7;

4. Tiberio-Menchini (Mitsubishi CZ3) a 3'21"8; 5. Droandi-Matini (Peugeot 106 1.6) a 5'38"9.

**Classe 2000:** 1. Nicolini-Fedel (Subaru Impreza) in 1.11'32"1; 2. Berrino-Domini (Renault Clio RS) a 2'10"3.

**Classe oltre 2000:** 1. Bentivogli-Cecchi in 1.02'49"3; 2. Gabbarni-Galli a 45"7; 3. Pioneer-Ugolini (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3'02"3; 4. Squarcialupi-Nassi (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 7'10"8 (gli altri su Subaru Impreza).

#### GRUPPO PSER

**Classe S1:** 1. Grazzi-Coppini (Rover MG ZR 105) in 1.31'00"7.

**Classe S3:** 1. Ragghianti-Vecoli (Opel Astra) in 1.14'19"6; 2. Odin-Ponzano (Opel Astra OPC) a 1'02"0.

#### GRUPPO R

**Classe R2B:** 1. Ciuffi-Gonella in 1.03'37"3; 2. Nerobutto-Menegazzo a 48"6; 3. La Perla-Matteuzzi (Renault Twingo RS) a 5'35"2; 4. Epis-Di Giusto a 9'50"6; 5. Ristori-Bartolucci a 10'41"1 (gli altri su Peugeot 208).

**Classe R3:** 1. Vagnini-Muffolini in 1.06'45"8; 2. Baldinini-Rossini a 6'32"9 (entrambi su Renault Clio R3).

**Classe R4:** 1. Chiaruzzi-Conti in 1.01'15"6; 2. Caneschi-Piras a 6'10"9; 3. Brucoleri-Barbaro a 9'09"7 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo IX).

**Classe R5:** 1. Marchioro-Marchetti in 55'56"6; 2. Versace-Cargnellutti a 1'51"5; 3. Tripolino-Cannuscio (Ford Fiesta R5) a 2'21"7; 4. Vintaloro-Buscemi a 3'27"8; 5. Bizzozero-D'Agostino a 6'27"1; 6. Callegaro-Gilli (Citroen DS3 R5) a 7'45"7; 7. Tali-Giatti (Ford Fiesta R5 Evo2) a 9'47"1 (gli altri su Skoda Fabia R5).

# L'OUTLET DI

per informazioni [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

# AUTO SPRI NT

## SPORT



Il punto su Sn2 ed Sn3

I PROGRAMMI Sn2 ed Sn3, sono in pieno fervore e ci si appresta a vivere tre mesi davvero intensi per i piloti facenti parte di queste categorie. Per ciò che concerne la Sn2, è testa a testa tra Giuseppe Testai e Paolo Costante, tra i due c'è grande equilibrio, ed entrambi sono migliorati tantissimo rispetto alla scorsa stagione. I prossimi tre appuntamenti, saranno decisivi. Nella Sn2 Light, sono tre i nomi sotto le luci dei riflettori: Gabriele Bannò, Benedetto Romano e Marcello Cambria, faranno il tutto per tutto pur di emergere. Infine, grosse soddisfazioni arrivano anche dalla Sn3, per i continui progressi ottenuti da Enzo Orifici ed Andrea Castro, freschissimi debuttanti nella 60cc, e da parte di Simone Ragusa, di un anno più grande (7 anni), che ha fatto faville nella cat. Baby Kart, in occasione della prima prova Upn, facendo segnare la pole, e vincendo entrambi le gare con un buon margine. Per info: [facebook/selezionazionepiloti](https://www.facebook.com/selezionazionepiloti) o [selezionazione@alice.it](mailto:selezionazione@alice.it)

## ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su [BERstore.it](http://BERstore.it), i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.



IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI

GAZEBO PERSONALIZZATI - Realizzazione di: gazebo ad apertura rapida personalizzati, bandiere, striscioni, transenne, archi e gazebo gonfiabili. Forniamo tavoli, sedie ed espositori per il tuo gazebo. [www.gazeboflash.it](http://www.gazeboflash.it), tel. 0442-30222, mail: [info@gazeboflash.it](mailto:info@gazeboflash.it)

L'Outlet. Il modo migliore per comunicare.  
tel. 051.6227.270 e-mail [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

## Dovesicorre

### VELOCITÀ

6-9 marzo

TEST F1

2ª sessione a Montmeló

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

10-11 marzo

INDYCAR

1º round

a Saint Petersburg

[www.indycar.com](http://www.indycar.com)

NASCAR

Sprint Cup

a Phoenix

[www.nascar.com](http://www.nascar.com)

### RALLY

9-11 marzo

RALLY DEL MESSICO

3º round Mondiale Rally a Guanajuato

[www.rallymexico.com](http://www.rallymexico.com)

MOTORS RALLY SHOW

Rally Show Cup

a Castelletto di Branduzzo

[www.pavia.ac.it](http://www.pavia.ac.it)

RALLY PARCO GEOMINERARIO

SARDEGNA

Rally Nazionale

ad Arbus

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

TI SEI PERSO IL NOSTRO SPECIALE?

AUTO SPRI NT

RICHIEDILO QUI

06.78.14.73.11

da lun. a ven.

ore 9-13 e 14-16

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

con carta di credito su: [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l. - 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.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: 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

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 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, 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 196/2003, del 30/06/2003" 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 all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Logo FIEG

Logo ACS



SUTTON IMAGES.COM

I PRIMI TEST DI BARCELONA NON HANNO FUGATO I DUBBI

# Halo ancora non convince

Le nuove F1 sono state presentate, a Barcellona rombanò i primi giri dei motori (pardon: power unit), ma non c'è niente da fare: quell'Halo lì fa discutere. Al solito il mondo si divide in pro e contro, in puristi e paladini della sicurezza, ma la domanda è: era davvero impossibile fare meglio? Possibile che estetica e protezione dei piloti non possano coesistere in un medesimo dispositivo? L'Halo, la si pensi come si vuole, è forza-

to. Non è minimamente armonico e nell'automobile, da sempre, l'appassionato ricerca un certo fascino femminile delle forme. Insomma, è come se Charlize Theron volesse baciarti ma lo facesse indossando un paracadente da pugile: è sempre la bellissima Theron, ma l'esperienza avrebbe una nota stonata. Ecco: il design della F1 è stonato, e lo è da parecchi anni. Prendiamo la Formula E, categoria che personalmente non mi attrae per for-

mat e scelta dei circuiti (certi davvero svilenti per il livello dei piloti impegnati nella categoria): il design della prossima vettura è stato pensato CON l'Halo, il quale s'incastra senza 'sporcicare' troppo le linee compressive della monoposto. Anche in Indycar, la nuova monoposto e la prova del cockpit testata da Dixon guardano al connubio estetica-sicurezza col giusto sforzo e prendendosi i tempi per farlo al meglio. Si dirà: sono monomarca, è più facile, perché non ci sono progettisti che interpretano al limite le regole in barba all'armonioso andamento di pance, cofani e alettoni. Va bene. Però resta il fatto che queste Formula Uno, appena recuperato un po' di appeal con le careggiate larghe by 2017, ritornano ad essere sgraziate. A mio modo di vedere, con una forzatura dei tempi che non aiuta. Questo trend, non dimentichiamolo, è partito dalla tragica data spartiacque del 1° maggio 1994: con la morte di Senna il tema sicurezza balzò al primo posto tra le priorità della F1 - e ce n'era bisogno, non si può negare -, ma dalle modifiche fatte a colpi di flessibile e cutter già in quella stagione, sono seguiti quasi 25 anni di perdita innocenza e non più ritrovata... coerenza. A ogni cambiamento di regole - careggiate strette, gomme scanalate, buchi di regolamento che portarono a candelabri, pinne, ali con ventimila profili manco fossero delle millefoglie - un pezzo di fascino e bellezza restava fuori dai computer e dalle gallerie del vento, fino all'orrido apice dei musi squadrati e scanalati del biennio 2012-2013. In giro si trovano concept car per una F1 futura, anche con cockpit chiusi in stile off-shore, e l'esempio più lampante è la Red Bull Racing X2014 di Adrian Newey. Il nostro amato sport ha bisogno di sognare, di fare un salto grande in avanti, di guardare in faccia alle nuove generazioni che chiedono appeal e forme grintose, fattori che la politica dei piccoli passi e delle toppe non è in grado di garantire né oggi né domani.

**Enrico Gastadelli,  
Cavaion Veronese**

*Ecco una presa di posizione pacata e ben argomentata. L'Halo sul versante della sicurezza è di certo un passo avanti, ma, auspicabilmente, non definitivamente. Si può fare di più e di meglio.*

LA MONOPOSTO C37 PRESENTATA IN UN GIORNO... NON A CASO

## Alfa, quanto fascino

Non sarà certo stata scelta a caso la data per presentare il ritorno della Madre in F1, proprio nel giorno in cui uno dei suoi figli più illustri, forse il più illustre, cioè Enzo Ferrari, veniva registrato all'anagrafe modenese. Si dice che sia solo una scritta, un logo, che non ci sia nulla di ciò che era e nemmeno di ciò che fu. Tuttavia trovo emozionante che il Biscione meneghino sia tornato a casa. È tutta da scrivere questa stagione, qualcuno avrà già i prestampati che descrivono la lotta tra la Stella a tre punte e la Figlia autoaccusatasi di paricidio all'indomani di Silverstone '51, e qualche intromissione, anche con placcaggi alti, da parte della energy-bibita su ruote in assetto ovviamente rake. Io mi aspetto che anche Alfa Romeo sia della partita, perché quando si sogna, tanto vale sognare a colori. Magari con un debutto di Leclerc alla Alesi nel Gp di Francia del 1989... Vedremo. Del resto avevo sognato a colori anche dal 1995 in poi, nell'attesa che la macchina nera dei ricordi di infanzia tornasse. Lo ha fatto e se ne è andata di nuovo, ma non ho ancora finito di ringraziare Kimi per averla riportata lassù, davanti a tutti per due volte. Che altro posso aggiungere: forza Alfa Romeo e dite pure all'AD di FCA che andrei anche gratis (cit.) a dare una mano alla rossa milanese. A presto e buona stagione 2018 a tutti.

Massimiliano Bottini (Rovegno)

**AUTO  
SPRINT**

[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

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
06.49.92.289

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)

Foto F1: **Erocole Colombo,**  
**Alberto Crippa**

Fotografie: **Sutton-Images, Bettiol,**  
**Getty Images, Fuggiano**

Ricerca fotografica:

**Chicco Rimondi**

Humour: **Giorgio Serra**

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO** **SPORT** **SPORT**  
**AM** **GUSTINI** **SPORTIVO** **SPORT** **STYLE**

# LA RACCOLTA **SPERICOLATA** DEL GRANDE ROCKER ITALIANO.

UN NUOVO CD  
OGNI **LUNEDÌ**  
ON



\*A € 10,90 più il costo del quotidiano.



Per celebrare 40 anni di carriera della più grande Rockstar Italiana,  
Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport presentano Vasco Legend.  
5 album leggendari e una compilation inedita per rivivere gli esordi e i successi che hanno reso  
Vasco Rossi un mito della musica italiana.  
Un nuovo CD\* è in edicola ogni Lunedì insieme ai tuoi quotidiani sportivi preferiti.

STADIO  
**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

**TUTTOSPORT**

CAROSELLO  
carosellorecords.com

Radio Partner

**RDS**  
100% GRANDI SUCCESSI

Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail [vascolegend@corsport.it](mailto:vascolegend@corsport.it) e [vascolegend@tuttosport.com](mailto:vascolegend@tuttosport.com) specificando a quale CD della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.