

500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS PER LA PRIMA VOLTA PAGENAUD FA SALTARE IL BANCO

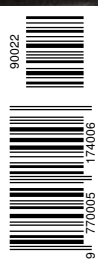
BE 7,70 € - MC CODE PIAZZA 7,20 €  
PTC CONT. 7,40 € - E 7,40 €  
CH OT 9,30 CHF - CH 9,70 CHF

# AUTO SPRI NT

n. 22

Anno LVIII Settimanale  
28 maggio-3 giugno 2019

4 Euro (Italy only)



LAT

IN EDICOLA  
AUTOSPRINT  
COLLECTION  
RALLY D'ITALIA



# LASSÙ QUALCUNO LO AMA

## GP MONACO

**Hamilton** omaggia il mito di **Lauda** e va a vincere malgrado la toccata di **Verstappen**.  
Miglior risultato **Ferrari**, con **Vettel** 2° davanti a **Bottas**.  
**Leclerc** eroico ma out



# THE CHOICE OF CHAMPIONS

## Risultati 2019

### F1

1° posto classifica Piloti  
1° posto classifica Costruttori

### WRC

Rally di Svezia:  
1° posto  
3° posto

Rally di Corsica  
1° posto

Rally di Argentina:  
1° posto  
2° posto

Rally del Cile:  
1° posto  
3° posto

**I FILTRI ARIA BMC IN COTONE OLIATO  
GARANTISCONO IL MIGLIOR RAPPORTO TRA  
PRESTAZIONI ED EFFICIENZA DI FILTRAZIONE**

**Disponibili  
per tutte le  
vetture**

## 2018 Championship:

F1, WRC, WRX, DTM, WEC, Formula E, Lamborghini Supertrofeo,  
24 Hours of Nürburgring, Pikes Peak, WR Nürburgring.



# Lewis a **Monaco** nel segno di **Niki**

«**Lo spirito di Niki era con me**». Dietro la quarta vittoria di Lewis Hamilton nel Mondiale di F1 2019 c'è un Gp che non poteva essere come tutti gli altri. Il primo senza Lauda, senza una luce guida. «**Sicuramente è stata una delle gare più dure per me, Niki è stata una persona molto influente per il nostro team e ci aiutati ad arrivare dove siamo. Stavo cercando di rimanere concentrato per renderlo orgoglioso. Ci manca davvero tanto**». Ha vinto ancora, il 5 volte campione del mondo. E ora sono 77 successi in F1 dentro a una carriera che, è abbastanza evidente, può inevitabilmente regalare grandi numeri. «**Non volevo rientrare. Avrei sbattuto o vinto** - racconta Lewis - **Non avevo più gomme e si poteva vedere quanto sottosterzo avessi, la macchina non girava più. In fin dei conti era la gomma sbagliata. Nonostante tutto, la squadra ha fatto un lavoro incredibile e quello che abbiamo ottenuto in queste prime sei gare è notevole**». Già, molto notevole. Davvero un altro pianeta.

La Ferrari, invece, resta un pianeta ancora tutto da esplorare. Il secondo posto di Sebastian Vettel, arrivato grazie alla penalizzazione di un super-Verstappen, è il miglior risultato ottenuto dalla Rossa da quando è iniziato il campionato. Ma ci sono diversi però. Anzi ce n'è uno grandissimo: l'errore di valutazione del team in qualifica che ha cacciato negli inferi dello schieramento un Leclerc che sulle strade di casa ha regalato alcune manovre da applausi prima di finire anzitempo l'avventura, facendo crescere i rimpianti per un altro Gp che poteva essere e non è stato.

A coronare il sogno di una vita è toccato, viceversa, a Simon Pagenaud. Nell'edizione 2019 della 500 Miglia di Indianapolis, quella che passa alla storia per la mancata qualificazione di Fernando Alonso, la vittoria è andata al francese campione Indycar 2016 che ha vinto una battaglia stellare giocata negli ultimi 15 passaggi dopo che, in seguito a un incidente multiplo, tutte le vetture erano state portate in pit-lane con la bandiera rossa. Pagenaud

e Rossi si sono affrontati a viso aperto, attaccati, chiusi e sorpassati più e più volte. L'americano di Andretti le ha provate tutte, e Pagenaud ha risposto sempre con aggressività, chiudendo tutti gli spazi in particolare nel corso dell'ultimo giro. Rossi, che si è dovuto riprendere da un problema col bocchettore di rifornimento intorno al giro 130, non ha potuto che accontentarsi della seconda piazza, in una corsa che ha però cementato ancor di più il suo status di grande protagonista. Pagenaud, che già aveva vinto il Grand Prix di Indy, ripete la doppietta di Will Power lo scorso anno, e riporta il tricolore francese in victory lane dopo oltre 100 anni, dai tempi della quarta edizione della maratona dell'Indiana e della Delage.

Ebbene sì le vittorie che segnano una carriera. Quella che Oliver Solberg ha messo a segno nel Rally di Lettonia lascia una firma grossissima nella storia. Per la prima volta, infatti, un minorenni conquista la vittoria nell'Europeo Rally. Bella storia quella del giovane Oliver figlio dell'ex campione del mondo rally Petter Solberg e dell'ex realista Pernilla Waldfrisson. Oliver è cresciuto a pane e corse. Era appena nato quando i genitori se lo portavano alle gare. Papà Solberg correva e correva pure la madre a stare dietro a quel ragazzino che scappava da una parte all'altra dei parchi assistenza. Sembra davvero la storia di un predestinato.

A proposito di rally: da martedì prossimo un n° 4 di Autosprint Gold Collection è pronto ad uscire in edicola. Con il Mondiale che dal 13 al 16 giugno piazzerà le sue tende in Sardegna, abbiamo ricomposto del grande puzzle del Rally d'Italia. Una storia lunga quasi cinquant'anni iniziata nel 1970, quando dalla fusione dei rally di Sanremo e Sestriere nacque il Rally d'Italia. Per la prima volta viene raccontata tutta l'evoluzione del Mondiale all'italiana: capitoli pieni di emozioni e intrisi di tanto orgoglio tricolore. Ben 120 pagine con storie e foto inedite. Perché raccontare il motorsport è la nostra passione. ●



**È IN EDICOLA  
DAL 28 MAGGIO  
UN AUTOSPRINT  
GOLD COLLECTION  
IMPERDIBILE**

## FORMULA UNO

- 16** GP MONACO LASSÙ QUALCUNO LO AMA
- 21** GP MONACO VOCI FERRARISTE
- 22** GP MONACO FERRARI PRENDE OSSIGENO
- 28** GP MONACO VERSTAPPEN QUARTO DI NOBILTÀ
- 30** GP MONACO OSCAR
- 32** GP MONACO GASLY ACCELERA
- 33** GP MONACO McLAREN D'ORGOGGIO
- 34** GP MONACO TORO SCATENATO
- 36** GP MONACO BISCIONE IN DIFFICOLTÀ
- 40** GP MONACO TABELLONE

## VELOCITÀ

- 44** F2 DE VRIES CHE BLITZ!
- 46** INDY 500 PAGENAUD AL CARDIOPALMA
- 56** PORSCHE SUPERCUP L'UOMO DEL MONTE
- 58** RENAULT EURO CUP MARTINS NUOVO LEADER
- 59** PRIMO PIANO LORANDI CON RENAULT
- 68** GT OPEN LAMBO NON PERDE LA TESTA
- 70** EUROFORMULA OPEN MADE IN JAPAN
- 71** LOTUS CUP DUELLO EMOZIONANTE
- 72** PERONI RACE IMOLA
- 74** FORMULA E DI GRASSI UBER ALLES

## RALLY

- 60** MONDIALE OGIER INIZIA A FARE I CONTI
- 64** ERC SOLBERG STRAORDINARIO
- 66** TRICOLORE GIÀ RIBOLLE LA TERRA

## RUBRICHE

- 6** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 8** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 10** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 12** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 14** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 38** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 52** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



# ALLACCIA LA CINTURA

**GOLD**  
COLLECTION  
**GOLD**

**OGNI MESE STORIE  
AD ALTA VELOCITÀ**

FEBBRAIO \_\_\_\_\_ LAUDA 70  
 MARZO \_\_\_\_\_ ABARTH. Il mito dello Scorpione  
 APRILE \_\_\_\_\_ FORMULA MAGIC  
 MAGGIO \_\_\_\_\_ RALLY D'ITALIA  
**GIUGNO \_\_\_\_\_ FIORIO 80 ANNI**  
 LUGLIO \_\_\_\_\_ LITTLE ITALY F1

AGOSTO \_\_\_\_\_ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA  
 SETTEMBRE \_\_\_\_\_ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1  
 OTTOBRE \_\_\_\_\_ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2  
 NOVEMBRE \_\_\_\_\_ ALFA ROMEO  
 DICEMBRE \_\_\_\_\_ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1  
 GENNAIO \_\_\_\_\_ BOLIDI DALLE MILLE VITE



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



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

**A GIUGNO  
LA QUINTA USCITA  
"FIORIO 80 ANNI"**

**AUTO  
SPRINT**



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

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

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**NON PERDERE IN EDICOLA\*  
RALLY D'ITALIA - IL MONDIALE IN SALSIA TRICOLORE.**





# Chapeau, giù il cappello!

PER AVER GESTITO LA CORSA NEI MOMENTI DI GRANDE DIFFICOLTÀ DELLE GOMME, INTELLIGENTE A CHIUDERE A VERSTAPPEN OGNI CHANCE NEI PUNTI IN CUI MAX POTEVA PROVARE A INFILARSI...



” **HA SOFFERTO, È STATO FORTUNATO, HA VINTO, SI È EMOZIONATO, HA PIANTO! QUESTO È LEWIS HAMILTON**



**LA VITTORIA N°77  
LA PIÙ DIFFICILE**

Quella conquistata nello scorso week end a Montecarlo è la vittoria numero 77 di Hamilton secondo il quale il Gp di Monaco è stato il più difficile della carriera

**M**ONTECARLO - L'ho ripetuto tre volte in telecronaca, lo ha confermato David Coulthard a Lewis, al momento delle interviste, lui che ha vinto 13 Gp: «mi tolgo il cappello davanti alla tua prestazione». Di Gp Hamilton, adesso, ne ha vinti 77, a -14 da sua maestà Michael Schumacher, ma di questi 77, il numero di Bottas, lo ha detto lui, «questo il più difficile». Siamo solo quasi d'accordo, perché in carriera di gare più toste Hamilton ne ha vissute, ma la settimana di Monaco è stata assolutamente particolare. La scomparsa di chi lo ha portato in Mercedes, lo ha coccolato, calmato nei momenti bui, rispettato come campione, Niki Lauda, che se n'è andato, nella notte tra lunedì e martedì.

Siamo rimasti sorpresi nel vedere che lui, l'uomo più social del mondo F.1, non avesse ancora espresso il suo pensiero. Ha aspettato, anticonformista di natura, lo ha detto, non ha voluto essere come gli altri, ha scelto lui il momento per ricordare un amico, un campione e una leggenda. Ha chiesto di non fare le interviste del pre week end, al mercoledì, ed è stato accontentato, chiuso nel suo silenzio. Ha iniziato il suo lavoro come sempre, e come sempre è tornato a mostrarsi con abiti improbabili, nel suo stile. In difficoltà rispetto a un Bottas che ha nel giro veloce, una delle sue qualità migliori. Sembrava fatta per Valtteri, per la pole, e invece no. «Ma, cosa stai dicendo, davvero ho fatto la pole?», l'urlo via radio, un misto di gioia ed emozione, il salto



**IN UN GP COME QUESTO DI MONACO NIKI LAUDA SI SAREBBE DIVERTITO, SOFFRENDO, COME QUANDO CORREVA**

sulle reti, con una dedica scontata, ma mai banale, a Niki. Una pole sul millesimo. Al via ecco tirare fuori quello che non ti aspetti. Lui così legato alla grafia del suo casco che raramente ha cambiato e fortemente scaramantico, a indossare quello con i colori di Lauda dei tempi McLaren. Primo con quel casco e 2° Vettel con quello di Lauda dei tempi Ferrari, quasi come se ci fosse un copione già scritto. Una vittoria sofferatissima, compresa la fortuna di non forare nell'arrembaggio di Verstappen spinto dalla penalità presa al pit stop per aver danneggiato la gara di Bottas. Niki si sarebbe divertito, soffrendo, come quando correva, magari lassù al fianco di Hunt lo ha fatto, a "litigare" sui vecchi tempi e sulla gara, a spalle larghe tra loro, "io ti avrei passato". Due piloti come Lauda e Hunt

che Hamilton rappresenta nei loro opposti estremi. Lauda se lo è tolto più volte quel cappello rosso, indossato da tutti a Monaco, per le gare di Hamilton. È stato più volte vicino quando la rabbia di Lewis era al massimo livello, come in qualifica a Baku quando distrusse lo stanzone. Lauda raccontò quell'episodio con l'umanità che ha visto in quel gesto e che forse gli ha ricordato le sue arrabbiate. Mercedes fece un po' di ridimensionamento dell'episodio, ma poco importa. Chapeau Hamilton, per aver gestito la corsa nei momenti di grande difficoltà di gomme, intelligente a chiudere a Verstappen ogni chance nei punti in cui poteva provarci. Gentile nella guida per non finire le sue gialle, "morte", team radio suo quando di giri alla bandiera a scacchi ne mancavano una miriade. Ha sofferto, è stato fortunato, ha vinto, si è emozionato, ha pianto! Questo è Lewis Hamilton, il profeta dell'era moderna a pollice su a Verstappen nel giro di onore, perché di fatto a vincere così c'è più gusto che non a farle in solitaria come in Spagna. È il primo a invocare la rivalità così come è il primo a volte distruggere i rivali a iniziare dal compagno di squadra. Bottas meritava il secondo posto, meritava la pole, ma a guardare bene, dietro a Vettel non si è neanche mai fatto vedere, come se tutto quello che è successo l'avesse spento, umano, o forse più spento pensando a un Lewis che ha tenuto tiro, fin troppo bene, in questo inizio di stagione nel mondiale, che allunga. Se non ci fosse Hamilton bisognerebbe inventarlo, per fortuna c'è!

Chapeau. ●



# Max guida da quasi rex

**NON VEDERE L'ASSO OLANDESE SUL PODIO È STATO UN PECCATO PERCHÉ MERITAVA PIÙ CHE MAI DI BERE TANTO CHAMPAGNE...**

**U**n vero peccato non vederlo sul podio. Lo meritava. Nella giornata dell'errore Mercedes (capita anche ai più forti, complimenti a Toto Wolff che l'ha ammeso) sarebbe stato con ogni certezza Max Verstappen l'uomo del Principato. Invece no: è arrivato secondo sotto la bandiera a scacchi ma è stato spinto giù da podio dalla sua squadra, la Red Bull. Un errore banale quello di farlo uscire precipitosamente dai box con l'obbiettivo di guadagnare nel pit stop posizioni posizioni non facili da raggiungere in pista. Ma la manovra ha creato una grave situazione di pericolo per gli altri. Lui, poi, ha aggiunto il tocco in più per tentare di mettere in difficoltà Bottas, sperando che questi alzasse il piede. Il finlandese non lo ha fatto ed è stata inevitabile la collisione nella quale Valtteri ha riportato la peggior, ossia la rottura di un cerchio. E questo ha permesso a Verstappen di esprimere una gara davvero da ricordare, le cui conseguenze (5 secondi di penalità e 2 punti sulla patente) hanno regalato alla Ferrari la soddisfazione – per la prima volta nel 2019 – di mettersi alle spalle almeno una delle due Mercedes.

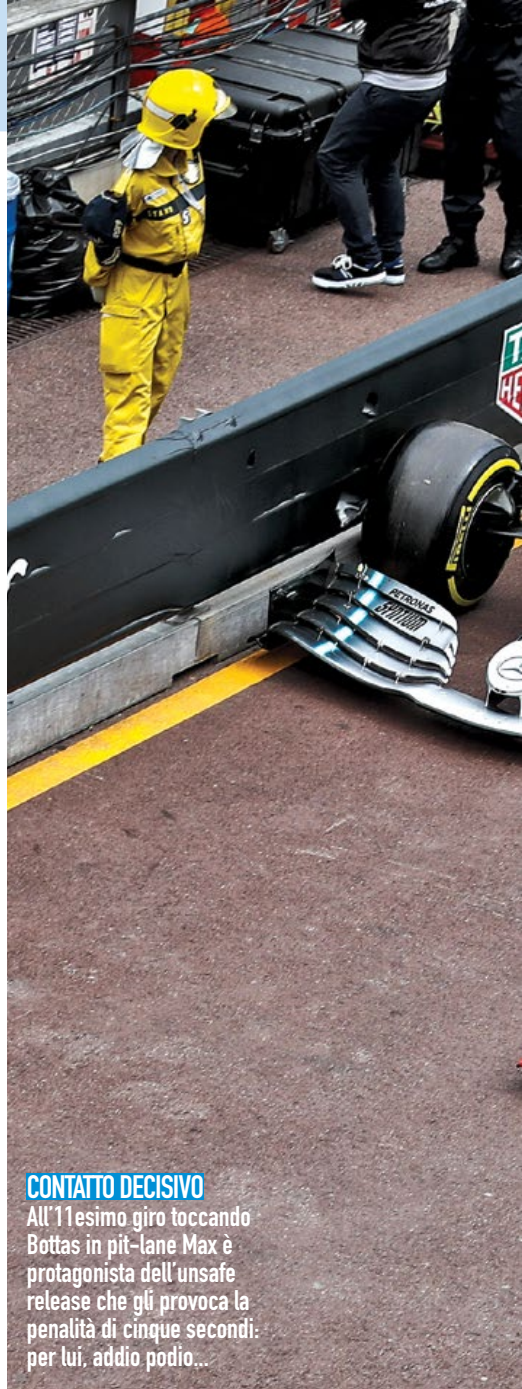
Quando i primi tre sono saliti sul podio, tutti hanno avvertito la mancanza di colui che aveva acceso gli entusiasmi, illudendo gli spettatori sul circuito e davanti alla tv che il sorpasso sarebbe stato possibile e di conseguenza anche la fuga per annullare quei maledetti 5 secondi da scontare. Una pena equa? Probabilmente no, anzi un tantino magnanima, considerando i rischi che si sono corsi in quel momen-

to. Ma è stata la scintilla che ha acceso la gara, seppure a 50 giri e oltre dal termine. Tra Hamilton che aveva le gomme sbagliate andate presto in crisi e Verstappen che aveva le gomme giuste e quindi poteva forzare, è cominciato un duello sia agonistico che psicologico. Max ha infatti tenuto costantemente sulla corda Lewis, restandogli incollato ma senza tentare l'attacco. Voleva innervosirlo, portarlo all'errore.

“  
È TUTTO L'ANNO  
CHE MAX  
VERSTAPPEN  
CORRE BENE.  
SEI GARE, SEI  
VOLTE A PUNTI.  
ZERO INCIDENTI  
ED ERRORI.  
OTTIMO!

Hamilton gareggiava guardando costantemente gli specchietti, tra una lamen-tela e l'altra col suo box. Verstappen muto, pronto ad azzannare la preda. Un solo grido di preoccupazione: le marce del cambio davano qualche problema nell'inserimento. Hamilton, tuttavia, rallentava la corsa, impossibilitato a tentare una fuga come fa di solito. Verstappen, dietro, non si risparmiava nelle staccate e nelle frenate. Lewis accelerava più forte, Max doveva continuamente osare in curva per annullare il lieve svantaggio.

Loews? Impossibile provarci, si passa solo quando chi è davanti si distrae: non è stato il caso di Hamilton. Portier? Idem. Chiacane del porto? Ecco, sì, ci si può fare un pensiero. Verstappen ha meditato la mossa per metà gran premio. Poi a due passaggi dal termine ci ha provato. Attimi. Difficile dire se sia arrivato lungo (un pochino sì) o se Hamilton abbia chiuso la traiettoria verso sinistra un istante prima del dovuto. Fatto sta che è stato Max ad andare addosso a Lewis impedendogli di curvare. Hamilton ha taciuto e ha tirato dritto ma col batticuore, mentre il suo team era



## CONTATTO DECISIVO

All'11esimo giro toccando Bottas in pit-lane Max è protagonista dell'unsafe release che gli provoca la penalità di cinque secondi: per lui, addio podio...

LAT

già pronto al cambio gomme in caso di foratura. Tuttavia la foratura non c'è stata e la gara è finita lì.

Per Max addio sogni di gloria, ma il quarto posto vale quanto il primo di Hamilton, non c'è alcun dubbio. Gli è andata male, ha dato una prova di maturità attesa da tempo. Tra l'altro, ha potuto saggiare la potenza-extra che il motore Honda, che per la prima volta, è stato chiamato ad esprimere. Ha risposto e bene ma i cavalli giapponesi – come si usava dire scherzosamente una volta – sono piccolini e non hanno avuto la spinta per scavalcare quelli di Stoccarda. Prima o poi andrà me-

“  
PER VERSTAPPEN ADDIO SOGNI DI GLORIA DOPO LA TOCCATA CON BOTTAS IN PIT-LANE. EPPURE SUL PIANO DEL MERITO IL SUO 4° POSTO VALE IL 1° DI LEWIS



glio, perché questa Honda edizione 2019 non ha nulla a che fare con quella claudicante degli scorsi anni. Ora il motore c'è, la potenza pure, l'affidabilità ancora di più: e la Ferrari trema al pensiero di poter perdere la seconda posizione tra i costruttori.

E' tutto l'anno che Max Verstappen corre bene. Sei gare, sei volte a punti, zero incidenti ed errori, il terzo posto in griglia a Monaco quale risultato migliore in qualifica su una pista che esalta le doti dei piloti. E' impressionante la progressione di Max in termini di distacco dal primo negli ultimi quattro gran premi: in Cina (4°) è giunto a 27"6 dal vincitore (Hamilton), in Azerbaijan il margine si è ridotto a 17"4, in Spagna si è assottigliato a 7"6, a Monte Carlo è arrivato a mezzo secondo da Lewis.

*«Beh, alla fine ho frenato tardi, nel tentativo del sorpasso, per vedere come finiva. Dovevo provarci, Hamilton stava andando piano, faceva fatica nell'inserimento in curva, Sono contento che nella collisione nessuno di noi abbia riportato danni, per cui posso dire di essermi divertito. Credo proprio di aver dato tutto quello che avevo. Ho un solo rimpianto: non essere salito sul podio».*

Un anno fa a Monaco, Verstappen aveva sbattuto nelle terze prove libere ed era scattato in ventesima posizione, concludendo nono. Però nella gara precedente, in Spagna, aveva conquistato il terzo posto. Proprio come quest'anno. Solo che domenica avrebbe voluto e meritato di più: la vittoria era accessibile, persino facile considerando che Vettel, da dietro, non si è mai preoccupato di infastidirlo perché

per la Ferrari era troppo prezioso un secondo posto, di questi tempi.

Pazienza. È comunque un Verstappen che finalmente sta riuscendo a mettere a frutto, con costanza, tutta la sua bravura, la sua caparbia. Ha impiegato un pochino di tempo, considerando che questa è la sua quinta stagione di Formula 1, anche se ha solo 21 anni e mezzo. Ma le scoppole che ha preso dopo certe evitabili intemperanze gli hanno fatto bene. Il risultato finale doveva essere quello di un consolidamento mentale senza tuttavia rinunciare alla velocità. C'è riuscito ed è questa è la vittoria che lo compensa del mancato trionfo nel Principato. Lui non sarà ovviamente d'accordo, ma la strada per diventare campioni veri - e non annunciati - è quella che finalmente Max ha imboccato: coraggio, il viaggio è appena iniziato... ●



# Carletto rende ottimisti

IN UN WEEKEND CON POCHE LUCI NON RIFLESSE DALL'ARGENTO MERCEDES, LECLERC LANCIA SEGNALI CHE FANNO BEN SPERARE PER LA ROSSA



LAT

È difficile non voler bene a Leclerc, che pare un cucciolo quando patisce, che sembra una bestia quando attacca. Un intero repertorio mostrato a Monaco nel giro di 24 ore. Bastonato dall'errore strategico della Ferrari in qualifica e poi preso a costruire una rimonta clamorosa in gara. Ha subito più del previsto Carletto sin qui, una serie di rogne o di circostanze sfavorevoli che non l'hanno mai premiato davvero mentre un po' tutti facciamo il tifo per lui, attendiamo da lui e da chi gli sta attorno un primo acuto memorabile. Credo che la mortificazione dentro la Ferrari sia stata enorme sabato scorso, quando qualcuno ha dormito un po' troppo magari evitando di fidarsi dell'istinto e dell'esperienza che porta stare in pista su quel budello lì, in qualifica, comunque, alla peggio per rompere le balle agli altri. Ma questa è una storia già vecchia, tenuta in vita soprattutto da chi voglia solo speculare sugli errori altrui, da nostalgici all'aria fritta, da chi gioca contro e non pro, non si capisce per assecondare quali giochetti da sottoscala.

Piuttosto, la gara di Leclerc ha mostrato qualcosa di veramente interessante. Cuore e testa per un paio di sorpassi non attesi, non semplici, molto spettacolari, ai danni di Norris – un signore pe-

”  
**CHI VUOLE  
DAVVERO BENE  
A LECLERC E  
ALLA FERRARI  
ADESSO  
DEVE FARE  
IDEALMENTE  
MURO,  
SQUADRA  
E PROPIZIARE  
LA MAGGIOR  
COMPATTEZZA  
POSSIBILE**

raltro fuori posizione al Loews- e di Grosjean – un pollastro noto ai più, caragrazia che non ha rifilato una ruotata al nostro giovane eroe. Sembrava toccato da quella grazia che emana spesso, Carletto. E poi, maledizione, ha lasciato correre la sua briglia magica, ha commesso un peccato di foga e di gioventù tentando di infilare Hulkenberg, mica un bamba, di nuovo alla Rascasse. Dove se te ne va bene una al decennio devi ringraziare i tuoi santi a vita e lasciar perdere la replica. Infatti. Gara finita, con tanto di scene che hanno sollecitato immagini “villeneuviane” nel cervello di parecchi nostalgici in fremente attesa di nuove avventure.

Ogni tanto Leclerc sbaglia. L'ha fatto a Baku, l'ha fatto in Spagna, l'ha fatto in qualifica mancando il peso e immettendo una dose supplementare di stress nel suo box già incasinato causa esercito di vip, causa Vattel che aveva appena marcato visita a Santa Devota. Fa niente, ci sta. Solo che questa famiglia non può permettersi errori e adesso serve allacciare le stringhe. Magari mettendo attor-

” È UN ANNO DIFFICILE E DELICATO PER LA FERRARI E ANCHE A CHARLES LECLERC QUESTE ESPERIENZE SERVONO E SERVIRANNO MOLTO



no a Charles qualche uomo di lungo corso. Ma, insomma, nel bilancio amaro di Montecarlo, coi come accaduto altre volte in questi mesi, abbiamo visto luccicare qualcosa che oscura persino lo smalto argentato della Mercedes. Quindi, chi vuole davvero bene alla Ferrari, chi è convinto che Leclerc sia pronto al decollo, potrebbe fare muro, squadra, compattezza invece di fare come fanno certi presidenti del pallone che buttano all'aria tutto in una modalità distruttiva che non serve mai. Credo che questo conti ora, soprattutto ora. Cercare una stabilità nella difficoltà, cosa che in Ferrari è sempre difficile data la pressione, date le aspettative. È un anno difficile e comunque queste difficoltà anche a Charles servono, serviranno. Difficile per la forza economica ideologica

#### L'APLOMB DEL RAGAZZO PIENO DI TALENTO

Anche se non era nel suo weekend fortunato, Leclerc a Montecarlo ha fatto di tutto per andare contro la malasorte. Anche se poi l'aggressività lo ha tradito, constringendolo al ritiro

e di organico della Mercedes, per gli errori della Ferrari, per le tempistiche sterminate che hanno portato molto tardi alla nomina di Binotto a team principal. Ecco, volendo analizzare, l'analisi si fa complessa e articolata. Nel frattempo c'è da fare il tifo, da proteggere ciò che di buono esiste. Con la consapevolezza di avere in famiglia un figlio venuto bene e il sospetto che Leclerc, senza i suoi guai a Montecarlo - visto come è andata - avrebbe potuto mettere lì un miracolo memorabile. Alla prossima, dai. L'ottimismo fa bene, va salvato soprattutto quando l'umore è in cantina. ●



GETTY IMAGES

# Restart emozionale

**SARÀ PURE UN SECONDO POSTO OTTENUTO A TAVOLINO, MA È DA QUI CHE LA FERRARI DI BINOTTO PUÒ RIPARTIRE PER CRESCERE**

**T**u chiamala, se vuoi, ripartenza. Per quanto ottenuto a tavolino, il secondo posto di Vettel, è il miglior risultato stagionale per la Ferrari. Un secondo posto in sei gare. 6-0 per la Mercedes. Fosse una partita di tennis, dolorosamente dovremmo concludere che, per ora, Binotto fa rima con Cappotto (d'argento). O con Filotto

(sempre d'argento). La passione dell'irriducibile che è in me mi spinge a precisare che Hamilton, sì, certo, ha gestito da grande campione il degrado pneumatico, esattamente come un anno fa Ricciardo si impose governando un deficit di motore. Montecarlo rende possibili certe cose. Ma è stato anche fortunato, il Re Nero, nel

contatto finale con Verstappen. Nove volte su dieci, in casi del genere, ti ritrovi con una ruota sgonfia.

Sarebbe stato un regalo troppo grosso, per la Rossa. Lo ammetto! Del resto, l'amore per la leggenda chiamata Ferrari non mi sottrae all'obbligo della verità. Ammonivano saggiamente i latini: il medico pietoso rende la piaga purulenta.

Allora.

Nel 2017 e nel 2018 la Ferrari per lunghi tratti aveva lottato per il titolo. Non per un secondo posto in sei gare. La passata stagione, fino a Monza la Rossa se l'era giocata in pratica su ogni circuito. L'epilogo ce lo ricordiamo. Ma non eravamo certo all'anno zero.

Ipotizzare un avvio di 2019 da un secondo posto in sei gare era francamente impossibile. Mi dicono: ah, ma dipende dalle gomme. Che sono uguali per tutti e tutti sapevano (per tempo) quali pneumatici

**UN DOPPIO RITIRO FINALE PER CONTATTO TRA VERSTAPPEN E HAMILTON IN TUTTA ONESTÀ SAREBBE STATO UN REGALO PERFINO TROPPO GRANDE PER LA ROSSA...**



**ADESSO BISOGNA  
RIPARTIRE DI SPINTA!**

Tra disavventure, vedi Leclerc, e secondi posti inattesi, alla voce Vettel, da Montecarlo la Rossa deve ripartire con rinnovato vigore e l'abbrivio per ritrovare la vera competitività

ci sarebbero stati preparati dalla Pirelli. Sia chiaro.

Io non rimpiango nessuno. Quando arrivò all'epilogo il dualismo Binotto/Arrivabene, sostenni che a quel punto non si poteva fare diversamente, aggiungendo che a quel punto non si sarebbe dovuti arrivare. Dopo di che, le cose non stanno andando come sperava Mattia e anche come speravo io.

Mai avere paura della verità, anche quando è dolorosa, malinconicamente in salita. Con cosa ci possiamo consolare?

Ah, sì. Con la rabbia di Carletto e con quei suoi pochi giri in stile Gilles Villeneuve. Romantico? Lo ammetto, ancora. Ma nel furore domenicale di Leclerc si coglieva il sentimento del pilota che sa di avere subito un torto grave, irrimediabile.

C'era, in quei sorpassi da urlo, la disperazione sana di un ragazzo che molto diverso aveva immaginato il pomeriggio della gara sulla strada di quella che è la sua città, la sua casa.

C'era, in quegli episodi figli di una esuberanza repressa, il desiderio di urlare al mondo che la storia non doveva andare

così. L'errore commesso sabato dal muretto Rosso ha avvilito un sogno. Che peraltro, io sommessamente mi ostino a credere, è solamente rinviato. Con la generosità

un po' folle che ci sta mettendo, Leclerc ha trovato definitivamente un posto nel cuore dei ferraristi.

Non con i risultati, che ancora non ci sono. E anzi la sua classifica nel mondiale è pessima, appena un podio in sei gare. I numeri sono impietosi.

Eppure, non di solo pane vive l'appassionato di Formula Uno. L'emozione è il lievito. In un automobilismo sempre più robotizzato, governato da logiche iper tecnologiche, schiavo dei computer che talvolta fanno a cazzotti con il buon senso

(vedi sciocchezza dei software al servizio degli ingegneri di Maranello nella mesta giornata di sabato), ecco, in un ambiente così Leclerc somiglia vagamente ad un

alieno, a un Ufo che appartiene ad una cultura antica, forse ancora viva soltanto nelle fantasie di tifosi che recuperano la memoria di Gilles Villeneuve.

**”  
MAI AVERE  
PAURA DELLA  
VERITÀ, ANCHE  
QUANDO  
SI MOSTRA,  
IN MODO  
DOLOROSO E  
MALINCONICO,  
IN SALITA**

Ora, ovviamente io non so cosa ci sia nel futuro del compagno di Seb Vettel. Può darsi che la realtà si riveli distinta e distante dalle aspettative alimentate da certe azioni, da certi gesti, da certi sorpassi, persino anche da certi errori. Come cantava Lucio Battisti, lo scopriremo solo vivendo.

Eppure, a Carletto dobbiamo riconoscere che sta tenendo accesa la fiammella del residuo entusiasmo ferrarista. Da quando ha preso il posto del veterano Kimi Raikkonen, mai ha avuto un week end "pulito". E'sem-

pre accaduto qualcosa di sgradevole, talvolta anche per colpa sua.

In Rosso c'è un Paperino. Ma conviene avere fiducia, conviene aspettarlo. ●


**QUELLE INFILATE  
DA URLO STROZZATO**

Secondo passaggio, Leclerc attacca e infila senza pietà Norris al Loews nella curva più lenta e stretta del mondiale. Roba rarissima a vedersi...



# Charles sei grandis

**P**aradossalmente il vero vincitore del Gp di Monaco 2019 è stato il compianto Niki Lauda.

Così carezzato, rimpianto e bruciantemente assente, da assurgere ad argomento privilegiato di ciascuno e per ciascuno ogni giorno, in ogni minuto. Tanto che, per la prima e unica volta nella storia dell'automobilismo, s'assiste a un finale di gara che vede sotto la bandiera a scacchi nelle prime due posizioni altrettanti caschi appartenenti nominalmente alla stessa persona, tuttavia, giocoforza, assente in pista per sempre. Già, poetiche magie di quaggiù quando ci mette lo zampino qualcosa non alieno a lassù.

Detto questo, il segnale concreto che Charles Leclerc invia dal weekend di Montecarlo è uno degli inni più sublimi e innamoranti di tutta questa strana e altrimenti ben poco entusiasmante annata di Formula Uno.

Pensatela come volete, ma, a mio avviso, preferisco i primi nove giri di gara alla Leclerc rispetto ai settantotto inanellati da tutti gli altri messi insieme. Perché da Monaco 2019 Charles lancia un segnale stupendamente luminoso nel cielo grigio e mono-

**MEGLIO 10 GIRI  
ALLA LECLERC  
CHE 78 TORNATE  
DA SOLDATINI  
CHE FANNO  
IL COMPITINO.  
IL RAGAZZO  
OSA, HA CUORE  
E NON A CASO È  
L'UNICO RITIRATO  
SUL PRINCIPATO.  
POI, VEDERE UNA  
ROSSA SU TRE  
RUOTE È POESIA**

corde di questa Formula Uno col braccino: si può e si deve osare, fare il compitino non serve assolutamente a niente. Anzi, basta con questo Circus in cui imperano tante pestilenziali e inutili prestazioni perbenine, da pacca sulla spalla finale.

Dopo quello che gli era successo in Q1 e l'avvio dalle retrovie, per Charles seguire il gregge dei campioncini impiegatizi avrebbe significato una gara onestaccia senza infamia e senza lode, a fare il cane inguinzagliato due ore di fila per beccare, hai visto mai, alla bell'e meglio un punto o due.

No, il monegasco non ci sta, reputa la cosa non da lui e parte a orecchie basse allo spegnimento dei semafori, verso un destino da samurai. Sfoderando un paio di sorpassi che nei Gp di Monaco non si vedevano da quando Rita Pavone sbalordiva al Cantagiuro.

Vederlo passare Lando Norris al Loews al secondo passaggio, per prendere la tredicesima posizione, è una delizia per gli occhi. Quindi la seguente infilata a monsieur Grosjean alla Rascasse, il quale notoriamente non è l'autista del furgone del latte che si fa da parte volentieri e già che c'è pure ti saluta,



resta un nuovo delizioso zoom alla voce rari sfog-  
gi di classe pura.  
Sono entrambe cose che si fanno e si vedono di rado  
nella novantennale storia - a proposito: buon comple-  
anno, Montecarlo -, dei Gran Premi al Principa-  
to. E poco importa se al nono passaggio tutto di fat-  
to termina, sempre alla Rascasse, con la toccata in  
fase d'attacco con un altro di quelli belli tosti, os-  
sia Hulkenberg, pensa te, portatore del numero 27.  
La volete sapere, la sporca verità? A rimpolpare le  
file di questa disciplina in mezzo disarmo che è or-  
mai mediaticamente la Formula Uno, rifuggita dai  
giovannissimi - con più teenager al via del Gp che  
davanti alla Tv -, vista con crescente indifferenza  
dallo sportivo generalista e fortemente sospetta-  
ta d'essere sempre più un colossale  
pacco, fatto di noie vere e sorpassi fin-  
ti, ebbene in uno scenario del gene-  
re, il loggione degli irriducibili, com-  
posto dai vecchioni cinquantenni e  
ultra, diventa improvvisamente pun-  
to di riferimento importante. Eh, per-  
ché noi che nei Seventies eravamo già  
davanti alla Tv a gustare Poltronieri  
& Benzinger, su, diciamo, siamo il ve-  
ro zoccolo duro, la guardia napoleoni-  
ca di una F.1 protagonista sempre più  
d'una vera e propria disastrosa ritira-  
ta di Russia dai canali dell'appetibi-  
lità, della consonanza con gli appas-  
sionati e dalle lotte davvero epiche e  
estreme.

Altro che processione imperiale tra  
Hamilton e Verstappen con toccatina  
finale che non sa né di te né di me e che per fortuna  
finisce col non rovinare la gara né a Lewis né a Max.  
Se ne facciamo una ragione, tutti gli altri, ma per  
quelli della mia generazione e per tutti coloro che  
della F.1 hanno una conoscenza e un'attitudine al-  
la prelibatezza retroattiva e retroagente, il momen-  
to più bello e da apoteosi dell'intero Gran Premio di  
Montecarlo 2019 è quello che vede Charles fare ri-  
entro con una Ferrari ferita, su tre ruote, in direzio-  
ne pit-lane. Sì, quel giro apparentemente sfigato e  
invece magico, che sembra non finire mai. Perché  
per uno spettatore stagionato e avvezzo a turba-  
menti ormonali indimenticabili, vedere una Ferra-  
ri vulnerata e mai arresa che continua a percorrere  
curve praticamente su tre ruote, seminando pezzi  
per strada e tirando dritta fino alla pit-lane, poi sia  
quel che sia, rappresenta uno dei più grandi e inat-  
tesi godimenti immaginabili.  
Sensazioni di paradisiaca rievocazione Rosso27-  
etiana, citazionismo godurioso che chi campa di col-  
lossali e ciclopiche cazzate quali il colore delle mes-  
cole, le alchimie dei pit-spot e le cialtrone dei  
detection point e delle virtual safety-car non potrà  
mai nella vita né capire né comprendere né mai as-  
saporare fino in fondo.

Con questo, ovvio, è prestissimo per dire che Charles  
Leclerc è il nuovo Gilles Villeneuve, c'è un seco-  
lo di tempo davanti in cui bisogna ancora sfoggiare  
buon senso e cautela a palate, prima di sbilanciar-  
si come farebbero solo gli sciocchi o gli esagerati.  
Okay, però dire che vedere quelle scene di fondo

vettura raschiato ci fa bene all'anima, a noi pre-  
rincoglioniti, ci fa sentire alle prese con una realtà  
commovente che a tratti ci strizza l'occhio inumi-  
dendoci i nostri, autorizza perfino a pensare a una  
regia sovranaturale che a tratti si diverte a rega-  
larci palpitazioni inattese. E tutto questo è un qual-  
cosa che riavvicina alle corse e al profumo della sfi-  
da in monoposto, specie se rossovestita.

Sapete che c'è? Un ragazzo che sta dando l'anima  
ormai senza più speranza a bordo di una Ferrari con  
una gomma sbrindellata è ricetta in grado di scan-  
tenare reazioni chimico-emotive e scoppi di sogno  
affratellanti dionisiaci, per tutti coloro che attendo-  
no zitti e romantici nell'ombra da mille anni. Quel-  
li pronti a strillare, a commuoversi ancora, a cac-  
ciare quelle urla che teniamo in gola

da quasi quaranta primavere, quan-  
do infestavamo Tosa & Rivazza.

Detto ciò, schiarendosi un attimo  
la voce mezza incrinata e cercan-  
do di ricomporsi, di razionalizzare e  
di tirar fuori qualcosa di costruttivo  
da questo tormentato e tormentoso  
weekend di marca Ferrari, verrebbe  
tanto da dire una cosina semplice.

Cari Signori della Rossa, vi scongiu-  
ro, adesso non buttate via e non tra-  
scurate i segnali esistenziali e merito-  
cratici del baby, tipici di un momento  
strano e delicato come questo.

E, soprattutto, non dimenticate cosa  
è successo a Charles Leclerc, sia in  
Q1 che nell'inizio della corsa mone-  
gasca. Perché da tutto ciò l'idolo lo-  
cale e non solo locale se ne esce con un inesausto  
desiderio di giustizia, ma anche col legittimo diritto  
di sperare in un domani migliore e in una squadra  
che sappia finalmente e ancor meglio supportarlo.  
Dopo che da sei Gran Premi lui si dimostra in grado  
di sopportare colpi di guinzaglio, segnali di disinte-  
resse, topiche sfortunate e perfino a utilizzi da ra-  
gazzo di bottega che dovrebbero, auspicabilmente  
e finalmente, cedere il passo a una rasserenante e  
incondizionata fiducia del Cavallino Rampante nei  
suoi confronti.

Siamo sinceri. Pensiamoci su. Che cosa vi è piaciuto  
di più? Il compitino carino portato a termine da  
Vettel, promosso giudiziosamente al secondo po-  
sto a tavolino per l'unsafe release di Verstapen  
su Bottas, o tutto ciò che ha subito, metabolizza-  
to, trasformato in energia pura e successivamente,  
coraggiosamente e meragiosamente mostrato Le-  
clerc, fino al momento del ritiro?

Cara Ferrari, infine, a te l'augurio sincero e la sim-  
patia e carezzevole esortazione a goderti Charles  
Leclerc così come ce lo stiamo godendo noi della  
vecchia guardia.  
Dear Cavallino Rampante, a te la preghiera e l'au-  
spicio di cominciare a trattare lo stupendo talento  
monegasco in proporzione alla classe che ha e non  
solo in ossequio alle politiche che hai.

Non vorremmo proprio che all'Irvine del 1999 fosse  
mancata una ruota ai box, così come a questo Le-  
clerc, non solo a Montecarlo, ma anche da qui in poi,  
alla radio e non, una dovuta risposta. ●



**SU, COSA VI  
È PIACIUTO  
DI PIÙ?  
IL 2° POSTO  
PRECISINO  
DI VETTEL  
O L'EROISMO  
ARREMBANTE  
DI CHARLES?**

simo

LA PRESSE



**CARA FERRARI  
A TE LA CALDA  
PREGHIERA  
DI TRATTARE  
IL TALENTO  
MONEGASCO IN  
PROPORZIONE  
ALLA CLASSE  
CHE HA**



HAMILTON VINCE CON PIENO MERITO, MA HA ANCHE LA FORTUNA DALLA SUA, EVITANDO - NEL GIORNO DEL GRANDE OMAGGIO EMOZIONALE A LAUDA -, DI PAGARE DAZIO PER LA PERICOLOSA TOCCATA DI VERSTAPPEN E COSÌ CONSOLIDA LA LEADERSHIP MONDIALE

# Lassù qualcuno lo ama



**M**ONTECARLO - È stata una vittoria estremamente sofferta, quella che ha consentito a Lewis Hamilton di uscire per la terza volta nella sua carriera trionfatore dalle sempre imprevedibili strade del Principato e di allungare al vertice della graduatoria di campionato nei confronti di Valtteri Bottas, che ancora una volta non si è rivelato all'altezza del compagno di squadra nei momenti decisivi del fine settimana. Il quarto successo stagionale del cinque volte iridato inglese ha una valenza particolare, perché la ferita nel cuore di Lewis per la recente scomparsa di Niki Lauda andava onorata con un successo da dedicare al campione austriaco. Ed era forse destino che arrivasse al termine di un Gran Premio dove soltanto una totale concentrazione e una straordinaria tenacia hanno consentito all'inglese di tenere stretta nelle proprie mani la leadership della corsa nonostante la strategia della Mercedes l'abbia messo in evidente difficoltà facendolo scendere in pista per un unico stint con le gomme medie dopo soltanto die-

ci giri di corsa. Da campione, Hamilton non ha mai perso il controllo, ha impostato la gara su un ritmo conservativo riuscendo ad imporre, fino al finale, sul trenino di rivali che lo incalzava. Ma nulla avrebbe potuto privarlo da questa vittoria, e la sua leadership è durata fino alla bandiera a scacchi.



#### **A CONTATTO TRA PROTAGONISTI**

Siamo al 75esimo giro dei 78 in programma e Verstappen gioca il tutto per tutto attaccando Hamilton alla chicane e toccandolo, fortunatamente senza conseguenze per entrambi. Lewis andrà a vincere, mentre Max in time penalty finirà fuori dalla zona podio...

### Verstappen unico vero antagonista

Hamilton è stato protagonista di un interminabile duello con Max Verstappen, che per sessantotto giri è rimasto incollato come un magnete agli scarichi dell'inglese, senza mai avere alcuna chance di attaccarlo, se non in occasione del rush finale quando ha provato un affondo alla chicane. Hamilton sapeva esattamente dove attaccare e dove andare al risparmio, conoscendo perfettamente i punti dove avrebbe potuto essere vulnerabile alle insidie del veloce olandese, che ha tagliato per secondo il traguardo, ma ha pagato cinque secondi di penalizzazione per un un-safe release nel corso del cambio gomme che lo hanno fatto precipitare al quarto posto. La sanzione è ampiamente giustificata visto che la ripartenza del pilota Red Bull, mentre stava transitando Bottas, ha creato un momento di pericolo nella corsia box, ma è un vero peccato che l'unico antagonista di Hamilton non abbia fatto capolino sul podio. Grazie al time-penalty subito da Verstappen ai piedi di Hamilton si sono presentati Sebastian Vettel e Valtteri Bottas, il reale sconfitto di Montecarlo.

### Bottas non ha ancora il colpo del campione

Bottas ha molto da recriminare. E a penalizzarlo sono stati, ancora una volta, i dettagli. È un dato di fatto che il finlandese quest'anno abbia sensibilmente ridotto il gap da Hamilton, e la classifica lo dimostra. Ma gli manca ancora il colpo del campione al momento decisivo. Non avesse in squadra il talento inglese, sarebbe certamente lui la star del mondiale. Bottas deve fare i conti con il compagno più forte che si possa avere e, regolarmente, prende paga. A Montecarlo a fare la differenza sono state le qualifiche.

Bottas aveva tutte le carte in regola per giocarsela con Hamilton, ma nel secondo stint in Q3 non è riuscito a scaldare perfettamente gli pneumatici e si è trovato alle spalle del team mate, che già il sabato sera aveva già ipotecato la corsa. Fregare l'inglese al via a Montecarlo è un po' come insegnare a un gatto ad arrampicarsi. Meglio lasciar perdere. E così è stato. Lewis è scattato come un razzo al via e ha imboccato per primo la Saint Devote, che consegna la seconda parte del lasciapassare per la vittoria. Da quel momento, con Bottas alle spalle, Hamilton ha avuto aria fresca davanti a sé e la massima libertà nell'impostare a suo piacimento la strategia di gara. Nei fatti, considerando la superiorità espressa dalle Mercedes nel fine settimana, una vera pacchia.

### La safety-car ha trasformato la corsa

Ma la corsa di questo fine settimana non poteva essere normale, anche perché c'era la memoria di Lauda da onorare e serviva produrre uno sforzo speciale, che rendesse la dedica degna e autentica. Ed è così arrivato dopo nemmeno dieci giri il primo grosso imprevisto, quando Leclerc ha sparpagliato i detriti del suo pneumatico posteriore in pezzi costringendo la direzione gara a far scendere in azione la safety-car mentre i commissari erano intenti a ripulire le traiettorie. Era scontato che i primi quattro, che in solo nove giri avevano ac-



SUTTON-IMAGES.COM

cumulato 30.829 secondi su Daniel Ricciardo, rientrassero per un cambio gomme. E qui le cose si sono terribilmente complicate per il duo di testa. Gli uomini Mercedes si sono messi con le spalle al muro sostituendo le mescole soft con le medie, smascherando così la strategia delle due soste. Quello che non si attendevano, è la mossa vincente di Red Bull e Ferrari, che hanno rispedito in pista Verstappen e Vettel con le hard. A quel punto, Hamilton ha iniziato a sudare freddo, visto che sapeva che terminare la corsa con le Medie sarebbe stata un'impresa impossibile e che non aveva il potenziale per distaccare l'olandese sufficientemente per compiere un secondo cambio gomme. Il pilota di Tevin ha così scelto di arrivare alla fine, mantenendo un rit-

LA PRESSE





### Brivido nel finale

Hamilton ha così retto fino al penultimo giro, quando Verstappen ha provato un unico attacco, frutto in primis della frustrazione, ma che non poteva sortire esito positivo. Tutto previsto per Hamilton, tutto calcolato. Anche perché sapeva che l'Orange si portava con sé i cinque secondi di penalizzazione che sono stati decisivi e che non avrebbe potuto annullare in due sole tornate. A un anno dal suo ultimo errore importante - l'anno scorso Max rovinò il fine settimana con un crash alle piscine nel terzo turno di prove libere - Verstappen ha confermato la sua incredibile crescita e maturazione. L'olandese è riuscito a stare attaccato alle Mercedes nelle prime fasi di gara, per un pizzico non è riuscito a inserirsi tra i due, ed è stato costantemente una spina nel fianco di Hamilton. Alla fine ci ha provato, ha rischiato, mostrando di avere il temperamento per sfidare a faccia aperta il cinque volte iridato della Mercedes. Proprio quello che manca a Bottas, che è troppo piatto, che svolge alla perfezione il suo compito ma non riesce ad andare oltre. Mentre l'olandese con Hamilton le ha tentate tutte, Bottas non è riuscito a fare altrettanto quando si è trovato davanti a sé Vettel dopo aver compiuto il secondo cambio gomme, a causa della perdita di pressione sofferta in conseguenza del corpo a corpo con Verstappen nella corsia box. Il finlandese aveva la macchina per insidiare Vettel, ma non si è mai cercato l'occasione giusta per mettere in difficoltà il tedesco e provare ad indurlo all'errore. È proprio questo che manca a Bottas nel paragone con Verstappen. In momento in cui le Mercedes sono superiori alla concorrenza, c'è il chiaro rammarico di non poter vedere il ventiduenne olandese confrontarsi ad armi pari con Hamilton.

mo spesso simile a un bus di linea sulla costiera amalfitana (al 44° giro l'inglese girava due secondi più lento di Albon), contando sul fatto che sulle vie del Principato il sorpasso è merce rarissima pur di arrivare in fondo davanti a tutti. E ci è riuscito, tra mille annunciate sofferenze con il suo ingegnere di pista, che ormai conosce Lewis come le sue tasche, ma che l'ha comunque confortato nei momenti di maggior stress, visto che a quaranta giri dal termine della corsa Hamilton ripeteva di avere le gomme finite. Nel dopo gara l'inglese ha confessato che questa è stata la più grossa sfida della sua carriera, visto che ha impostato l'unica strategia possibile per concludere senza un ulteriore pit-stop che gli avrebbe fatto perdere la corsa.

SUTTON-IMAGES.COM

### HAMILTON GESTISCE LA POSIZIONE AL PALO

Sopra, il via con il poleman Hamilton che contiene l'arrembante Verstappen. Sotto, la Safety-car che ha neutralizzato la corsa per consentire ai commissari di ripulire la pista e, in basso, nell'altra pagina, Vettel, buon secondo alla fine

### Mercedes prodigiose rispetto al 2018

Alla vigilia, non erano in pochi a pensare che Montecarlo avrebbe potuto essere la corsa giusta per rivedere Max Verstappen sul gradino più alto del podio. Perché nella passata stagione la Mercedes W09 aveva faticato terribilmente con la gestione delle gomme, che si surriscaldavano creando grossi problemi di degrado, e perché era parsa evidente il grande filing delle vetture progettate da Adrian Newey sulle vie del Principato. Dodici mesi fa vinse Ricciardo, con Verstappen fuori gioco. La realtà di questo fine settimana è stata ben diversa dalle aspettative e ha evidenziato l'incredibile passo avanti compiuto dalla vettura progettata da Brackley. Nel 2018 l'australiano siglò la pole position con il tempo di 1.10.890, Vettel fu secondo in griglia con 1.11.039 davanti a Hamilton con 1.11.232. In questo fine settimana, l'inglese si è spinto a 1.10.116, Verstappen è stato il migliore tra i piloti Red Bull con 1.10.641, mentre Vettel si è fermato a 1.10.946. In dodici mesi, le Mercedes hanno recuperato oltre 1,1 secondi, la Red Bull 0,35 decimi e la Ferrari 0,1 decimo. Dati che rendono l'idea di quando la nuova creatura sfornata dallo staff tecnico diretto da James Allison sia estremamente configurabile e adattabile a condizioni sterne eterogenee. Normalmente, una monoposto ha piste dove rende di più, mentre su altre risulta meno performante.





L'estrema configurabilità della W10 la rende invece costantemente competitiva su tutti i tipi di tracciato. In tema Mercedes, a Monaco è circolata la notizia che il driver olandese di F2 Nyck de Vries è stato messo contratto dalla Casa di Stoccarda per un ruolo, in questo momento, limitato al simulatore.

#### Ferrari, un podio benaugurante

Tra le note positive del Gran Premio c'è certamente anche la seconda posizione colta da Sebastian Vettel, premiato dalle dinamiche di una corsa sotto ritmo e atipica nel suo svolgimento, ma che ricompensa con un lodevole risultato la Scuderia Ferrari al termine di un fine settimana che nella giornata di sabato aveva realmente preso una brutta piega. L'errore strategico che ha guastato le qualifiche del più performante dei due piloti, Leclerc, al termine nel corso di Q1 e le evidenti difficoltà evidenziate da Vettel, finito contro le barriere nel corso del terzo turno di prove libere e ripetutamente a contatto con i rail nel corso delle qualifiche, destavano molte preoccupazioni. La piazza d'onore del tedesco arriva in un momento decisivo e va sicuramente interpretata come un segnale incoraggiante in vista del prossimo appuntamento di Melbourne, dove lo scatenato Leclerc visto sulle strade del Principato non può che mettere la Rossa nella direzione di un pronto e meritato riscatto, su una pista dove i riscontri al simulatore effettuati prima della trasferta monegasca hanno fornito riscontri molto promettenti.

#### Honda straripante nel Principato

Non può certamente passare inosservata l'ottima prestazione delle monoposto contrassegnate dai colori Red Bull e motorizzate dalla Honda. Prestazione di Verstappen a parte, fa sensazione il fatto che ben quattro vetture che montano il propulsore della Casa di Wako siano finite nelle prime otto

#### MERCEDES SEMPRE IMBATTUTA

**Il duello tra Hamilton e Verstappen alla fine ha premiato l'inglese, al quarto centro stagionale, mentre Max è finito quarto. In basso, Gasly, buon quinto sull'altra Red Bull e autore del giro più veloce**

posizioni, con Gasly che insieme al quinto posto si è preso il lusso di conquistare per la seconda volta il giro veloce in gara. I portacolori della faentina Toro Rosso Kvyat e Albon sono stati costantemente sulla cresta dell'onda e hanno raccolto un bottino di dieci punti, che costituisce il record stagionale. A Montecarlo si è parlato di una possibile terza squadra motorizzata Honda, se non dalla prossima stagione, a partire dal 2021. Non esiste un accordo di esclusiva tra il mondo Red Bull e la Casa del Sol Levante, che ha tutta la libertà di appoggiarsi ad un terzo team, ma che dovrebbe ampliare la propria struttura per poterlo fare. Ne sapremo di più a breve. ●

SUTTON-IMAGES.COM





## MERCOLEDÌ 22 MAGGIO

**LECLERC:** «Senza dubbio per me questa è una gara speciale, correre a Monaco da pilota della Ferrari ti riempie di orgoglio. Darò il massimo per ottenere un grande risultato. Non abbiamo iniziato la stagione come avremmo voluto ma di giorno in giorno il nostro livello di comprensione della SF90 migliora. Questa è una pista molto particolare ma credo che i tanti km di test fatti a Barcellona ci potranno essere utili anche qui. L'atmosfera nel team è serena, e questo conferma che si stanno facendo le cose a modo. Si tratta di lavorare, tanto, come squadra».

**VETTEL:** «Qui può succedere di tutto, perché ci sono moltissime variabili da tenere in considerazione: traffico, muretti, condizioni atmosferiche, possono determinare qualunque risultato. E mi sento di dire che un bel risultato ce lo meritiamo. Abbiamo lavorato tanto e lo stiamo continuando a fare, ma non siamo riusciti a raccogliere quanto sarebbe stato giusto. Sappiamo che dobbiamo lavorare per migliorare e raggiungere il livello di competitività che aspettavamo da inizio stagione».

## GIOVEDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

**VETTEL:** «Ho voluto ricordare Niki con un casco speciale. Per questo tributo ho pensato all'ultimo che ha indossato da ferrarista. Ho creduto che fosse bello metterlo per farlo correre un'ultima volta a Monaco. Parlando della nostra performance devo ammettere che stiamo faticando un po', ci manca del passo rispetto ai nostri rivali. Mi piacerebbe riuscire a far rendere meglio le gomme, per questo c'è ancora del lavoro da fare. In termini di bilanciamento penso che ci sia margine per migliorare in tutte le aree. Abbiamo bisogno di una vettura un po' più prevedibile nelle reazioni e sono sicuro che al sabato la situazione possa migliorare. Forse sarà

anche un po' più caldo, e questo potrebbe aiutarci».

**LECLERC:** «Abbiamo ancora del lavoro da fare prima di tornare in pista sabato. Nella prima sessione mi pare che tutto sia andato per il meglio e mi sono sentito a mio agio al volante. Nel pomeriggio è stato più difficile mettere le gomme nelle condizioni di rendere al meglio. Ho anche trovato del traffico nei miei giri veloci. I nostri rivali sono molto forti e sappiamo che dobbiamo spingere per cercare di ridurre il distacco in qualifica. Faremo tutto quello che sarà nelle nostre possibilità per recuperare. Non vedo l'ora di risalire in macchina».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**VETTEL:** «È stata una giornata difficile per tutto il team. Io sono finito contro le barriere nella terza sessione di prove libere ma i ragazzi sono stati bravissimi a riparare la macchina e a mettermi in condizione di disputare le qualifiche. Purtroppo abbiamo fatto fatica a far lavorare bene le gomme nel Q1 e questo mi ha costretto a ricorrere a un set ulteriore. Io quindi mi sono qualificato ma così è rimasto escluso Charles che in quel momento era 15°. Sfortunatamente a Monte Carlo può capitare, se non hai

SUTTON-IMAGES.COM

margine sei costretto a rischiare e non sempre va tutto per il verso giusto. Non siamo stati competitivi come volevamo in qualifica, ma la gara è un'altra cosa e a Monaco può sempre succedere di tutto».

**LECLERC:** «È facile comprendere quanto possa essere deluso da questa qualifica che compromette in maniera significativa la mia gara di casa. Il team era convinto che il tempo che avevo fatto segnare fosse sufficiente per qualificarci per il Q2 salvando così un treno di gomme in più, ma invece siamo stati i primi degli esclusi. È un vero peccato perché credo che oggi avrei potuto ottenere un buon risultato. È chiaro che per la gara sarà molto difficile recuperare perché qui è quasi impossibile effettuare sorpassi. C'è la possibilità che piovva e che la corsa diventi più imprevedibile: questo potrebbe darmi qualche chance in più».

**BINOTTO:** «Non è stata certamente una giornata positiva. Nel Q1 abbiamo commesso un errore di valutazione. Pensavamo che il tempo di Charles sarebbe stato sufficiente per farlo qualificare per il turno successivo e così lo abbiamo tenuto in garage mandando in pista solo Sebastian che in

quel momento era tra gli esclusi. Le condizioni della pista sono evolute più di quanto ci aspettassimo, inoltre i piloti hanno preso ancora maggiore confidenza con il tracciato. Questo per molti di loro ha portato al miglioramento delle prestazioni e, di conseguenza, all'eliminazione di Charles. È un vero peccato, mi dispiace moltissimo per lui, specie nella sua gara di casa. Sebastian è riuscito a qualificarsi in seconda fila, e questo lo mette in condizione di puntare a un buon risultato per la gara».

## DOMENICA DOPO IL GP

**VETTEL:** «È stata una gara dura oggi, ma alla fine questo 2° posto è un buon risultato. Sono contento per la squadra che ha ottenuto il podio su un circuito iconico come Monte Carlo. Oggi siamo anche riusciti a trarre vantaggio dagli errori altrui, ma questo fa parte del gioco. Quando ero dietro a Lewis, che stava lottando con le sue gomme, e Max che lo inseguiva da molto vicino, ho visto che si toccavano e per un attimo mi sono perfino illuso di poter essere io a vincere! Siamo felici per come è andata oggi, ma non del tutto perché sappiamo di avere molto lavoro da fare ancora. Peccato

per Charles. Non è stato proprio il suo weekend migliore».

**LECLERC:** «La performance della mia vettura oggi era buona, ovviamente ci è mancato il risultato. Ho dato il massimo, sapendo che avrei dovuto inventarmi qualcosa e prendermi rischi per recuperare dalla quindicesima posizione dalla quale partivo. All'inizio della gara mi sono divertito, tutto stava andando abbastanza bene. Poi, quando ho tentato di superare Nico al nono giro, ho pizzicato le barriere con la gomma posteriore destra e le nostre macchine si sono toccate. Questo ha danneggiato sia lo pneumatico che il fondo della monoposto. Abbiamo provato a continuare la gara montando un nuovo set di gomme ma non avevamo sufficiente carico aerodinamico dopo l'incidente così ho dovuto ritirarmi. Nel complesso è stato un weekend difficile, voglio voltare pagina e iniziare a concentrarmi sul Gran Premio del Canada».

**BINOTTO:** «Il secondo posto di Seb, considerato che partiva quarto, è sicuramente un buon risultato su una pista dove tutti sappiamo quanto sia difficile superare. Ha avuto un buon ritmo per tutta la gara e ha saputo gestire bene le gomme, che oggi non era cosa facile. Charles ha cominciato forte, sapeva di dover rimontare visto che la sua gara era ormai compromessa fin dalla qualifica di ieri. Era partito bene e si sa che quando si è aggressivi si rischia. Ha effettuato dei bei sorpassi, anche se in occasione dell'ultimo forse ha un po' esagerato. L'attitudine però era quella giusta. Ha dimostrato di non mollare mai, di non arrendersi. Quella di oggi è stata una gara a due volti. Adesso ci prepariamo per il Canada».





# Ferrari prende ossigeno

**EPILOGO RASSERENANTE PER IL CAVALLINO 2° CON SEB. IN UN WEEKEND CHE ERA PARTITO NEL PEGGIOR MODO POSSIBILE IN PROVA, TRA LA TOCCATA DI VETTEL E I GUAI DI LECLERC...**

**M**ONTECARLO - È stato un tranquillo week end di paura quello vissuto dalla Scuderia Ferrari sulle vie del Principato. Concluso però con un lieto fine, con una seconda posizione acciuffata da Sebastian Vettel che non può che essere colta se non come un segnale incoraggiante e ben augurante in vista della prossima trasferta di Montreal, una pista che sulla carta, e in base ai riscontri ottenuti al simulatore, dovrebbe essere più

LA PRESSE

favorevole alla FW90. Al termine delle qualifiche le premesse in casa Ferrari non erano delle migliori: il Gp che si preannunciava particolarmente sofferto. Vettel, apparso in evidente difficoltà, era relegato al quarto posto sullo schieramento di partenza, mentre Leclerc addirittura sedicesimo e chiamato a una rimonta temeraria. Una corsa in salita, ma in



conseguenza di specifiche situazioni che non sono fortunatamente replicabili.

### Vettel non trova il giusto feeling

### Leclerc paga un errore di strategia in qualifica

La performance di Vettel sono stata certamente sub-ottimal nel corso dell'intero fine settimana. Il quattro volte iridato tedesco non ha mai trovato un pieno feeling con la sua monoposto ed è parso in evidente disagio ogni qualvolta ha provato a forzare. Certamente non è stato di aiuto il crash nel terzo turno di prove libere, che ha avuto l'effetto di far diminuire ancor di più la confidenza nel suo mezzo, un fattore d'importanza fondamentale a Montecarlo. Vettel ha assaggiato, pur con minor intensità, le barriere anche in qualifica, dove è stato sopravanzato anche da Verstappen. Un discorso completamente diverso vale per Leclerc, che dopo aver ben lavorato nella giornata di giovedì aveva colto il mi-

VISTO COME ERA  
PARTITO IL  
WEEKEND IL 2°  
POSTO PER ME  
È UN RISULTATO  
ECCEZIONALE

SEBASTIAN VETTEL

”

### MIGLIOR PIAZZAMENTO STAGIONALE

Sebastian Vettel porta la sua Ferrari al secondo posto finale, cogliendo quello che a oggi è il suo miglior piazzamento stagionale, in un campionato al momento dominato da un monocolor Mercedes





LAT

← miglior tempo nel terzo turno di prove libere ed appariva come l'arma più insidiosa a disposizione della Scuderia Ferrari.

Il monegasco, che non ha mai avuto fortuna sulle strade di casa, ha visto le sue qualifiche arrestarsi già in Q1 a causa di alcune sbavature nei giri decisivi e di un grave errore di valutazione del muretto box, che ha preferito risparmiare un treno di gomme prendendosi il rischio, che pur pareva scongiurato, di trovarsi escluso dai primi quindici tempi. Purtroppo, l'input fornito dai computer deputati a questo tipo di analisi si è rivelato fallace, non c'è stato un pronto intervento umano e Leclerc è stato costretto a sfilarsi il casco, con una truce delusione sul volto, sul più bello.

Per gli uomini di Mattia Binotto, si tratta di una brutta lezione incassata nel momento più decisivo del fine settimana, ma come tale va utilizzata per crescere, migliorarsi e non cascarci più. Non è la prima volta che succede che si sbagliano i calcoli e, la cosa vale comunque per tutti, non sarà nemmeno

SUTTON-IMAGES.COM

l'ultima. L'importante è superare il problema e impostare delle procedure che riducano al minimo le possibilità che si ripeta.

#### Problemi di mancanza di carico sulla SF90

L'errore compiuto ai danni di Leclerc in qualifica, che ha finito per monopolizzare l'attenzione della critica, non deve però distogliere il focus dal gap che le monoposto della Casa del Cavallino hanno evidenziato non solo nei confronti della Mercedes, ma anche della Red Bull di Verstappen. Manca certamente il riferimento di Leclerc, parso ancora una volta assai più in palla di Vettel, ma quanto mostrato dal campione tedesco in qualifica evidenzia che la monoposto del Cavallino non riesca a produrre un adeguato carico aerodinamico, con la conseguenza che emergono problemi di grip dovuti a una gestione sub-ottimale degli pneumatici. Mattia Binotto ha spiegato che non è intenzione dello staff tecnico della Rossa intervenire sull'ala anteriore o sulla sospensione anteriore, ma la risoluzione de-

**L**a ragione per cui Charles Leclerc, sabato, non ha superato la Q1 è nei numeri. Sì, per essere più chiari, l'errore, o meglio uno dei due errori commessi, come poi ha confermato lo stesso team principal e direttore tecnico Mattia Binotto, riguarda la determinazione di quello in gergo definito "cut off time", vale a dire il tempo sul giro, che rappresenta la soglia minima di accesso alla successiva sessione. In pratica si tratta di un tempo stimato, calcolato sulla base dei tempi ottenuti dalle altre monoposto nello stesso momento, a cui sono aggiunti dei valori correttivi per determinare un margine di sicurezza, entro cui il team possa considerare il risultato attendibile, in relazione alle condizioni del tracciato. Per scendere nel dettaglio, potremmo dire che proprio quei parametri correttivi, che a seconda della pista possono far variare in modo sostanziale il "cut off time" previsto, sono stati sottostimati e in ogni caso sono stati inseriti valori errati.



# ECCO COME CHARLES È FINITO OUT IN Q1

ANDIAMO A ANALIZZARE I MOTIVI SPECIFICI CHE HANNO RIGUARDATO LA DETERMINAZIONE TEORICA DEL FAMIGERATO "CUT OFF TIME"

Uno fra tutti, il parametro relativo al delta di miglioramento che i tempi sul giro potevano subire con il progressivo passaggio dei minuti, e quindi dei giri percorsi dalle monoposto. In sostanza su una pista come quella di Monaco, dove da un lato l'incremento del grip prodotto dai pneumatici aumenta esponenzialmente all'incremento della "gommatura" del manto di asfalto, mentre, in parallelo, migliora la fiducia dei piloti, che in ogni tentativo, osano di più rispetto a quello precedente. Proprio quest'ultimo fattore, peraltro, parrebbe essere stato quello maggiormente sottostimato nella determinazione del "cut off time". Insomma, i computer, sono in grado di elaborare sequenze di calcolo molto complesse, ma se i dati inseriti sono sbagliati, beh ecco che allora anche il risultato sarà errato, o quantomeno fortemente approssimato. Ecco, fin qui, la spiegazione tecnica, quasi da NERD, di cosa ha portato i tecnici della Ferrari, a non inviare nuovamente in pista Leclerc, per un secondo tentativo. Indubbiamente sotto il profilo tecnico, ingegneristico, nulla da eccepire, o invece sì. È proprio qui che si annida il secondo errore commesso dal

muretto di Maranello. Intendiamoci, pensare di affidarsi, ai giorni nostri, al solo intuito, alla sensibilità di tecnici di pista in grado di valutare l'evoluzione delle situazioni, pare anacronistico. Tutti i team, infatti, adottano sistemi

SUTTON-IMAGES.COM

di previsione del "cut off time", come la Ferrari. Nello stesso tempo, bisogna però prendere in considerazione, anche situazioni particolari come quella rappresentata dal repentino miglioramento delle prestazioni, al secondo

tentativo, evidenziato a Monaco. In pratica, nonostante sia corretto e indispensabile, affidarsi agli strumenti di calcolo, è altrettanto fondamentale valutare i numeri ottenuti, con freddezza e analisi critica, rispetto al variare delle condizioni del tracciato. Affidarsi, pedissequamente ai risultati forniti dai calcolatori, di fatto rappresenta abdicare alla funzione di verifica e loro analisi, che prevede anche la messa in discussione di una procedura standard, che non può sempre adattarsi ad ogni

eventualità.

Di fatto, emerge, sotto certi aspetti, come la flessibilità, rappresenti tuttora, un valore che un team deve avere, prendendosi dei rischi. Il paradosso emerso Sabato, è quello di una Ferrari, più rigida nelle decisioni di quanto la teutonica Mercedes (sebbene con base in Gran Bretagna), abbia dimostrato di essere, proprio in tempi recenti. In Cina, in occasione del terzo Gp di questa stagione, infatti, il pit stop contemporaneo di entrambe le monoposto del team di Brackley, incolonnate in pit lane, ha rappresentato un esempio lampante di come una decisione "umana" possa sovvertire e superare brillantemente qualsiasi previsione/valutazione "computerizzata".

È, infatti, inconfutabile che nessun sistema di calcolo avrebbe mai potuto considerare ottimale la sosta contemporanea, ma l'implementazione di quella decisione si è poi dimostrata ampiamente corretta. Più volte, Mattia Binotto, ha ricordato nelle precedenti gare che il team è giovane, ed in costante fase di apprendimento. Vero, indiscutibile, ma forse controbilanciare l'assolutismo tecnologico di calcoli e simulazioni, con l'elasticità umana, frutto di esperienza, e talvolta di mera applicazione di logica elementare, potrebbe rappresentare un viatico per la Scuderia. Riuscirebbe infatti a non apparire fagocitata dagli stessi strumenti tecnologici (di calcolo e simulazione) di cui dispone.

Paolo Filisetti



## CHARLES GENEROSO MA SENZA FORTUNA

Leclerc, a lato, deluso dopo la debacle in Q1, parte indietro ma lotta duro fino alla toccata con Hulkenberg alla Rascasse, al nono giro. Nell'altra pagina, in alto, Vettel ottimo secondo davanti a Bottas, qui sul podio

gli attuali problemi sono soprattutto di natura aerodinamica. Ed è soprattutto in tale direzione che saranno indirizzate le prossime specifiche. A Montecarlo non è stata certamente casuale la presenza di Enrico Cardile, uomo di riferimento in materia dal quale passeranno le prossime novità. La seconda posizione di Vettel nel corso del Gran Premio è conseguenza di una prestazione forse un po' troppo timida, dal momento che il ritmo imposto da Hamilton era estremamente al di sotto del potenziale della Rossa, ma è stato certamente prioritario scollarsi di dosso un momento di difficoltà per la squadra con un risultato incoraggiante che consente al tedesco di riportarsi al terzo posto nella graduatoria di campionato.

#### Da Leclerc due manovre da fuoriclasse

Per quel che concerne la corsa di Leclerc, il monegasco ha regalato quelli che sono dal punto di vista tecnico i due momenti più rilevanti del gran premio, con i sorpassi in sequenza ai danni di Norris e Grosjean, che non ha esitato a chiamare il pilota della Ferrari kamikaze data la decisione nella manovra. Le potenzialità del ragazzo del Principato sono davanti a tutti e costituiscono certamente un asset importante per la Scuderia Ferrari. Leclerc ha però osato troppo quando si trattava di infilare anche Hulkenberg.

La manovra era praticamente riuscita, ma il monegasco è andato con troppo anticipo sull'acceleratore, finendo in testacoda contro il tedesco e rovinando così la sua corsa. Appare destino che Charles non abbia fortuna nella corsa di casa. L'anno scorso, terminò la sua prima esibizione nella massima serie con un contatto alle chicane, mentre nel 2017, dopo aver siglato la pole, si ritirò con la vittoria già nelle sue tasche in Formula 2 a causa di un problema ad un tirante dello sterzo.

Forse con un approccio meno temerario il monegasco sarebbe riuscito a portare qualche punto alla causa della Casa di Maranello, ma era lecito lasciare che ci provasse fino in fondo perché una corsa conservativa nelle retrovie non sarebbe servita a nulla. In fondo, l'episodio che ha consentito a Vettel di ritrovarsi davanti a Bottas e Verstappen è conseguenza della safety-car conseguente al giro alla Gilles Villeneuve del monegasco con lo pneumatico posteriore distrutto. ●



LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM

#### PIERO FERRARI IN UN MOMENTO DELICATO E VICINO ALLA SQUADRA

Nel difficile weekend monegasco Piero Ferrari si è fatto vedere ben vicino alla squadra. Eccolo, sopra, con il team principal Mattia Binotto. In alto, il gruppo subito dopo il via, e, nell'altra pagina, il tecnico Simone Resta in divisa Alfa, a colloquio con Charles Leclerc



# RESTA IN PREDICATO PER TORNARE ALLA FERRARI

IL NOME DEL RESPONSABILE TECNICO DELL'ALFA ROMEO CIRCOLA QUALE POSSIBILE RINFORZO PER IL CAVALLINO RAMPANTE, MA NON È IL SOLO

**L**o scorso 28 maggio, esattamente un anno fa, sul sito della Sauber Alfa Romeo, capeggiava in grande evidenza la notizia dell'ingaggio di Simone Resta nel ruolo di direttore tecnico. Una funzione divenuta operativa dal primo luglio, con il tecnico italiano che è stato presentato alla stampa con i colori della Casa del Biscione in occasione della corsa di Spielberg. Da quel momento, Resta si è occupato soprattutto del piano di lavori legato all'Alfa Romeo C38, un progetto coordinato dal chief designer Luca Furbatto e che Resta ha seguito in prima persona supportando la fase di implementazione centrale e conclusiva. Il project plan della vettura 2019 era stato avviato quattro-cinque mesi prima dell'arrivo del tecnico faentino, che una volta a bordo ha anche coordinato lo spostamento delle risorse dall'attività "running" legata ai mesi conclusivi del 2018 ai vari stream di lavoro legati alla monoposto che ha debuttato nei test di Barcellona lo scorso mese di febbraio, dopo un veloce shake-down con Raikkonen a Fiorano pochi giorni prima.

Svestito il ruolo di chief designer che svolgeva in Ferrari per indossare le nuove vesti di direttore tecnico, ora Resta ha responsabilità di una natura manageriale e organizzativa e passa in primis dalla gestione delle risorse, tanto economiche quanto umane, senza tralasciare la supervisione e la validazione di orientamenti e scelte di natura tecnica. Le mansioni di Simone Resta in Ferrari sono passate

nella sfera di attività del francese David Sanchez ed Enrico Cardile, che sono le figure di riferimento per quel che concerne le materie aerodinamiche e telaistiche. L'attività di chief designer in Ferrari al momento è assorbita da diverse figure, ma non è necessariamente presente sotto l'aspetto formale, in linea con il concetto di organigramma orizzontale promosso da Sergio Marchionne. Alla vigilia della corsa di Montecarlo e nel paddock del Principato si è parlato parecchio di un possibile imminente ritorno del quarantottenne ingegnere faentino nei quadri della Casa del Cavallino, in un ruolo ancora da definire, ma che ci si immagina possa andare oltre a quello di capo progetto.

Trasferitosi a Hinwil, Resta ha già iniziato la fase di analisi e stilato la roadmap, con le relative milestones (ovvero le tappe intermedie) da rispettare, per quel che concerne la progettazione dell'Alfa Romeo che vedremo nel 2020. Ha definito gruppi di lavoro, responsabilità e attività di budgeting, con la condivisione delle priorità con il Team Principal Frederic Vasseur. Sia da un punto di vista temporale, che in termini di continuità nel piano di lavoro, non sarebbe ideale uno spostamento di Resta in tempi brevi. In Alfa Romeo, ci sarebbe un impatto negativo in quanto si creerebbe un vuoto in una posizione cruciale a bocce in movimento. E anche in casa Ferrari, Resta andrebbe a inserirsi nel lavoro di programmazione del 2020 che è già stato ampiamente avviato. Certo, potreb-

be dare il suo supporto e trovare eventuali correttivi, ma l'impostazione complessiva non sarebbe certamente la sua.

A Montecarlo Mattia Binotto, nel corso di un incontro con i media, ha dato una risposta aperta quando è stato interpellato in merito al ritorno in Ferrari del tecnico faentino. Il Team Principal e direttore tecnico della Scuderia Ferrari ha spiegato che per una struttura di grosse dimensioni è normale che ci sia una continua valutazione delle risorse umane e che in un quadro dinamico ci siano risorse in uscita che entrata. Quello di Resta è certamente un nome che viene seguito, ma non è l'unico sul quale vengono fatte valutazioni. In condizioni ordinarie, apparirebbe maggiormente lecito ipotizzare a un ritorno di Resta in un orizzonte temporale di medio termine nell'organico della Casa del Cavallino, che ora ha soprattutto bisogno di lavorare in continuità e serenità, soprattutto se si tiene in considerazione, come sottolineato dallo stesso Mattia Binotto, che il team della Rossa è giovane e più vulnerabile a pressioni, soprattutto quando c'è da recuperare nei confronti della concorrenza. Ma non è escluso che si scelga di anticipare i tempi proprio per dare una scossa ad un ambiente per il quale è imprescindibile un cambio di passo. (a.g.)

LAT



**brembo**

**KIT GT**

Dalla Pista alla Strada:  
Prestazioni e Mito.

Distribuito da:



**motorquality**

TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02 249511 - info@mqauto.it  
www.mqauto.it

AUTO  
SPORT  
N°1

27



# Verstappen

## quarto di nobiltà

**GARA D'ATTACCO PER L'OLANDESE, CHE SI ROVINA LA FESTA CON UN TIME PENALTY DOPO L'UNSAFE RELEASE SU BOTTAS. L'EPILOGO È DA BRIVIDO CON LA TOCCATA IN FRENATA AL FUTURO VINCITORE HAMILTON**

**M**ONTECARLO - Avere alle spalle Max Verstappen quando sente odore di vittoria, benché sulla carta penalizzato, non deve essere la cosa più piacevole che un pilota possa provare. Se ti chiami Lewis Hamilton però, anche con le gomme che stanno andando in "pappa", è possibile resistergli. Verstappen ha disputato un Gp di Monaco colossale, e non esageriamo. Terzo in qualifica davanti alla Ferrari, terzo alla prima curva alzando il piede per evitare un contatto facile facile con Valt-



SUTTON-IMAGES.COM

teri Bottas, Verstappen è riuscito sempre a tenere il passo delle imprevedibili Mercedes. E solo ed esclusivamente per merito suo. Poi, è arrivata improvvisa la safety-car e quella chiamata ai box con l'idea perfetta di montargli le gomme hard. Purtroppo però, in questa occasione, per un attimo è riemersa l'anima nera di Verstappen. Rilasciato dagli uomini del team in anticipo su Bottas per un soffio, una volta appaiata la Mercedes del finlandese (anzi, ritrovandosi leggermente davanti) Max anziché proseguire in linea si è spostato leggermente verso il rivale. Una mossa poco scaltra, muscolosa, da fatti più in là, del... vecchio Verstappen.

Bottas ci ha rimesso una gomma forata e quindi una successiva sosta, l'olandese ha pagato questa imprudenza, e anche del team, con 5" di penalità. Peccato davvero perché una volta tornato in pista, si era al 15° giro, fino al 78° e ultimo passaggio Verstappen è stato una sorta di incubo per Hamilton. Raramente in questi ultimi anni si era potuto assi-

stere a un duello così esaltante tra il campione del mondo e il giovane pilota della Red Bull. Per lo più, Verstappen si era imbattuto in Sebastian Vettel o in Kimi Raikkonen o in Bottas. Merce rara le occasioni di un duello rusticano con Hamilton. Montecarlo ha offerto un film unico, di altissima qualità, durato quasi 90 minuti, con Hamilton che non riusciva a distanziare come voleva la Red Bull, con Verstappen che gli stava sul collo, mai oltre i sei decimi di distacco, finendogli negli scarichi al Loews o al Portier. Frenava sempre tardissimo Verstappen, cercava di spaventare Hamilton che di tanto in tanto via radio comunicava la sua perplessità sulla scelta delle gomme fatta dal proprio team. Verstappen ha corso con la zavorra dei 5" di penalità, la sua speranza era quella di infilare in qualche maniera Hamilton e poi di creare uno spazio superiore ai cinque secondi tali da permettergli di conquistare la gara. Poteva accadere, Max sembrava più rapido senza quella Mercedes in affanno di pneumatici lì davanti. Quando Hamilton ha capito che Verstappen non si sarebbe fermato per un secondo pit-stop, ha cominciato a sudare freddo. Dal box Red Bull, Max veniva incitato a continuare a premere nella speranza che Lewis commettesse un errore.

È stato uno spettacolo vederli rimbalzare sui cordoli all'ingresso delle Piscine, uno attaccato all'altro con poco dietro Vettel che si teneva a distanza debita aspettandosi, prima o poi, un incidente. A un certo punto, nel finale, l'aggressione di Verstappen si è fatta ancora più intensa. Ha cominciato a girare attorno ad Hamilton al Loews e nelle altre curve più lente, dove Hamilton andava in difficoltà, ma in accelerazione riusciva a ricreare quel minimo spazio per respirare grazie ad una miglior trazione. A due giri dal termine, Verstappen non ce l'ha più fatta ed ha deciso di provarci. Diciamo subito che il Max di 12 mesi fa avrebbe combinato un disastro cinque minuti dopo essersi ritrovato dietro ad Hamilton, dunque all'alba della corsa. Il Max nuovo formato no, è stato bravo, paziente, abile, coscienzioso (a parte quel momento in corsia box). Dunque, all'uscita del tunnel ci ha provato a tirare la staccata. Era in ritardo, si è buttato, ma Hamilton intelligentemente se l'aspettava e anziché tentare di girare il volante se ne è andato dritto per la tangente evitando guai peggiori della semplice toccata ricevuta dall'anteriore destra della Red Bull sulla sua posteriore sinistra.

Non c'è stato danno per entrambi, in quel momento Vettel dietro di loro deve aver ricevuto un tuffo al cuore, vedeva già sulla padella la frittata bella e pronta, e lui lì a raccogliere la vittoria. Non è andata così. Il duello si è concluso nel migliore dei modi, le macchine non hanno riportato danni. Verstappen dopo non ci ha provato più, quasi esausto o intimorito da Hamilton, campione della sua pasta. Ok non si passa, deve aver pensato con amarezza perché dopo una gara così bella, così a cuore aperto, neanche il podio gli è toccato in quanto Bottas è stato bene attento a non finire oltre i 5" da lui. Gara magnifica insomma, nonostante non ci sia stato il jolly della pioggia che crea sempre scompiglio a Monaco. Merito dei piloti, ovviamente, di questi piloti che sanno sempre metterci il cuore. ●

#### LOTTA AL COLTELLO E MOLTO A RISCHIO

**Frenata estrema per Verstappen, al 75esimo giro, che mette a rischio la gara del battistrada Hamilton. Alla fine tanti brividi e niente di fatto, dopo una corsa tutta nella scia dell'inglese**



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# NIKI LAUDA

**In piedi e giù la testa.** I primi due al traguardo indossano il casco dello stesso campione e magari una cosa del genere non succederà mai più, nella storia. Mai un weekend è stato così ricco, intriso e nobilitato dal ricordo di una grande personalità del Circus scomparsa per cause naturali. Non era mai successo che si provasse dispiacere così pungente, inatteso e caratterizzante per un pilota che se n'è andato giacendo in un letto e non già incardinato in un abitacolo. Il resto, la reazione empaticissima di tutti, è la vera sorpresa del weekend monegasco. È stata l'ultima, ideale, meravigliosa vittoria di Niki Lauda, che per puri motivi di onore, s'aggiudica, invito e per distacco, anche questa statuetta. Ciao, Grande.



GETTY IMAGES

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# CARLOS SAINZ

**La McLaren,** fresca reduce dalla sbertucciata rimediata dal povero Alonso nelle qualificazioni della 500 Miglia di Indianapolis, esce da Montecarlo con un segnale di dignità e consistenza. E se ciò accade è soprattutto merito dal mai domo Carlos Sainz, sesto, il quale fa brillare la (un tempo) gloriosa Casa arancio papaya in quella quarta posizione mondiale tra i Costruttori, che a oggi rappresenta l'unico, prezioso vanto in una storia recente, a tratti sofferta e a momenti inquietante. Così, se da un lato il baby Lando Norris merita una pacca sulla spalla per aver sfiorato la zona punti senza far danni, dall'altro Carlito, per ciò che ha mostrato a Monaco, andrebbe portato dalla sua squadra in grato pellegrinaggio su una laica sedia parapontificia

GETTY IMAGES



MIGLIOR REGIA

# HAMILTON & MERCEDES

**Sesto centro stagionale,** terzo di Lewis a Monaco e 85esima pole all'attivo, per il sempre più lanciato capoclassifica del mondiale. L'Hamilton visto in azione nel Principato è il campionissimo king size che non ha alcun traguardo futuro proibito, sia a livello di numeri che di emozioni. In qualifica dà una rasoziata in extremis al comunque bravissimo Bottas, mentre in gara offre una prestazione perfettissima, dall'inizio ala fine. Poi, certo, quella toccata di Verstappen maximum attack alla chicane poteva finir peggio, ma, certe volte, quando lo meriti davvero, anche la fortuna ne prende atto e ti dà una mano. Poche storie: Lewis e la W10 sono al top perché lo meritano. Montecarlo compreso.





LA PRESSE

MIGLIOR FILM

# TORO ROSSO

Dalle prove libere alla gara, passando per le qualificazioni, immenso merito va riconosciuto ai ragazzi di Toro Rosso, sia in pista che al di qua del muretto. Il settimo posto di Kvyat, protagonista di una prestazione costantemente all'attacco, e l'ottavo del rookie Albon rappresentano due stupende medaglie sul petto degli appartenenti alla squadra austro-italiana. Con una doppia permanenza in top ten del tutto meritata e frutto di una competitività e di un'avvedutezza di gestione che non sono mai mancate, dal giovedì alla domenica. Della serie, un meraviglioso segnale di vitalità e talento. Un mezzo miracolo a Faenza, quindi, motivato dalle capacità e per niente affatto dalla fortuna.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

# SEBASTIAN VETTEL

Piaccia o non piaccia - e, sia chiaro, l'entusiasmo stavolta non può essere irrefrenabile -, vedere la Ferrari e Sebastian Vettel cogliere il miglior risultato della stagione, è pur sempre una buona consolazione - con tanto di terzo posto in classifica generale - che non fa mai male. È vero, il secondo posto in gara per il resto poco sposta, serve solo a interrompere l'umiliante sequenza di doppiette Mercedes, tuttavia il tedesco esce dalla sfida sul campo di battaglia più cunicolare e difficile del campionato con la rasserenante certezza d'aver fatto e ottenuto il massimo che c'era in palio, imperante Lewis Hamilton e regnante la solita W10.



LAT

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# MAX VERSTAPPEN

Cosa facciamo, alla voce Max, privilegiamo l'inopinato unsafe release con tanto di time penalty che lo butta fuori dal podio, o, piuttosto diamo importanza alla sostanza, ossia alla sua capacità d'essere di fatto l'unica, vera, imperiale spina nel fianco alla cannibalica Mercedes? Dai, sarà meglio riconoscere i meriti del Tulipano, perché della sua sola imperfezione è proprio lui a pagare pegno. Ed è un peccato, perché la prestazione di corsa merita quasi esclusivamente applausi a scena aperta, in ossequio a una sempre più raggiunta e consolidata maturità adamantina.

LA STATUETTA SPEZZATA

# ALFA ROMEO



Dopo Barcellona, altro fine settimana all'insegna della delusione e della scarsa consistenza, per l'Alfa Romeo. Ed è un gran peccato, perché, per esempio nelle libere, Giovinazzi sul giro secco aveva dato anche dei gran bei segnali, quanto a spunti velocistici e talento puro. Poi, però, per concretizzare ci vuole anche la base di un team che negli ultimi due Gp sembra avere imboccato una strada ben diversa dagli incoraggiantissimi inizi di campionato. C'è solo da sperare che si tratti di crisi passeggera, perché vedere gli Alfoni nelle retrovie a fine Gran Premio, dà un magone che va velocemente combattuto e mai più bissato. Anzi, ahinoi, trissato.

LA PRESSE



## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	LECLERC
PILOTA MENO COMBATTIVO	KUBICA
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	LECLERC
PILOTA MENO SFORTUNATO	HAMILTON
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	ALFA ROMEO
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RED BULL
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	MERCEDES

# Gasly accelera

**MIGLIOR RISULTATO 2019  
E GIRO VELOCE PER IL  
FRANCESE: IL SUO FEELING  
CON RED BULL CRESCE**

**M**ONTECARLO - Prosegue il buon momento di Pierre Gasly. Dopo 6 Gp, il feeling con la Red Bull sta migliorando sempre più. A inizio stagione, il francese non aveva fatto mistero sulle difficoltà che incontrava nell'adattarsi allo stile di guida richiesto dalla vettura e con umiltà ha cercato di adattarsi di volta in volta lavorando su se stesso. Il responso è positivo, i passi in avanti appaiono concreti benché il divario dal compagno di squadra Max Verstappen resti piuttosto importante. I 4 decimi netti rimediati in qualifica a Montecarlo dall'olandese ne sono la prova, ma la quinta posizione era comunque interessante. Usiamo il passato remoto perché Gasly in Q2 ha ostacolato Grosjean ed è stato penalizzato di tre posti. Anziché quinto, sarebbe stata la sua miglior prestazione stagionale del sabato (non male proprio per essere a Monaco), si è ritrovato ottavo.

**DEVO CONTINUARE  
A LAVORARE IN  
QUESTA DIREZIONE  
PER MIGLIORARE  
ANCORA DI PIÙ LE  
MIE PERFORMANCE**

**PIERRE GASLY**

”

Tutto da ricostruire, partire tre piazzole più indietro fa la differenza nel Principato. Ma Gasly ha recuperato bene arrivando anche a impensierire la Mercedes di Valtteri Bottas tra il 20° e il 25° giro, ritrovandosi presto di nuovo 5°:

*«È stata una corsa positiva, concludere 5° dopo essere partito 8° a Monaco, il circuito più difficile per recuperare posizioni, è soddisfacente. Abbiamo giocato bene con la strategia e mi sono trovato a mio agio a guidare su un tracciato così esaltante. Nel finale ho spinto forte ottenendo alcuni giri veramente veloci. Devo continuare a lavorare in questa direzione per proseguire e migliorare ancora di più le mie performance»,* ha dichiarato Gasly. 6° in Spagna e a Shanghai, quello di Montecarlo è il miglior piazzamento 2019 di Pierre. Per lui Christian Horner, team principal Red Bull, ha sempre parole al miele: *«Ha mantenuto sempre la giusta concentrazione, è stato veloce quando ha avuto pista libera, con il 2° pit-stop ha anche ottenuto il giro più veloce per far suo il punto extra che è importante per la squadra ed è giunto 5°. Ha fatto un ottimo lavoro».*

**Massimo Costa**

La quinta piazza colta sulle strade del Principato è il miglior risultato colto finora da Pierre Gasly dopo 6 Gp con la Red Bull.

GETTY IMAGES



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

# McLaren d'orgoglio

**COL BEL SESTO POSTO DI SAINZ, LA CASA ARANCIO-PAPAYA  
DÀ RESPIRO AL QUARTO POSTO IN CLASSIFICA COSTRUTTORI**

**M**ONTECARLO - Soltanto due settimane fa, dopo il Gp di Spagna, vi avevamo raccontato di come Carlos Sainz fosse sempre andato a punti su quel circuito dal 2015 al 2019. Una pista impegnativa, che richiede una guida tecnica e capace. Ora ci ripetiamo, perché il pilota spagnolo è riuscita a portare a ottenere un'altra impresa notevole. Di quelle che passano in silenzio, perché non sono da prima pagina, di retroguardia. Ma che sono pesanti e descrivono il valore e la qualità di un pilota. Dal 2015 al 2019, Sainz con la Toro Rosso prima, la Renault poi, la McLaren oggi, ha sempre conquistato punti. Decimo nel 2015 col team faentino dopo essere partito addirittura ultimo, e solo lui sa come ha fatto a recuperare così tante posizioni, ottavo nel 2016 dopo essersi piazzato sesto in qualifica sempre con la Toro Rosso e ancora sesto in qualifica nel 2017 e sesto in gara. Nel 2018, con la Renault, ottavo in qualifica e decimo la domenica, poi il capolavoro finale: sesto con la McLaren dopo essere scattato nono in griglia. Sommando Barcellona e Monte-

carlo, due circuiti che esaltano la guida, cosa si può dire di più di questo ragazzo di Madrid spesso snobbato perché figlio d'arte, del due volte campione del mondo rally Carlos (omonimo), ma che infila risultati a ripetizione? Se soltanto Marko avesse creduto un po' di più in lui e lo avesse promosso in Red Bull... Ma tant'è, Sainz oggi è uno dei pochissimi piloti sfuggiti dalla Red Bull ad essere rimasto in F1 e a crearsi un proprio spazio. In Spagna sono rimasti ancora intontiti dall'uscita di scena di Fernando Alonso e l'interesse per il Mondiale è scemato, ma Sainz sta cucinando piatti notevolissimi considerando le monoposte che nella carriera ha guidato e sta guidando. L'approdo in McLaren non è stato facilissimo, qualcuno addirittura lo vedeva già schiacciato dal rookie Lando Norris. Magari accadrà, l'inglese è un piede pesantissimo,

ma per il momento Carlos, messosi dietro le sfortune delle prime gare, sta inanellando grandi prestazioni e per la terza volta consecutiva ha concluso in zona punti. Il sesto posto è il suo miglior risultato 2019 e pareggia quello simile di Norris ottenuto brillantemente in Bahrain. In tutto questo c'è, come già sottolineato, una McLaren che funziona finalmente molto bene e si sta impossessando sempre più della quarta posizione, scavando un piccolo fossato dalle altre squadre. Sono 30 i punti del team di Zak Brown, 17 quelli della quinta, la Racing Point.

La McLaren F1 non è così stata minimamente intaccata dalla disastrosa iniziativa della partecipazione alla 500 Miglia di Indianapolis realizzata in poco tempo e con scarsa professionalità. Quando si diceva, mesi fa, che gestire due programmi poteva mettere a rischio la concentrazione della squadra F1, be non è avvenuto, semmai si è verificato il contrario. Tornando a Sainz, la sua sesta posizione nasconde un piccolo capolavoro realizzato nel corso del 1° giro: «*Ho superato le due Toro Rosso all'esterno della curva tre, sicuramente uno dei miei migliori da quando corro! Poi, la strategia del pit-stop è stata buona e mi ha permesso di tenere dietro Kvyat grazie anche ad un mio buon giro nel momento della sosta e successivamente all'ottimo lavoro dei ragazzi nel cambio gomme*». Norris ha visto

l'arrivo in undicesima posizione con un pizzico di malinconia per aver fallito l'approdo ai punti.

**Massimo Costa**




**DUE MONOPOSTO  
IN TOP EIGHT!**

Le Toro Rosso di Kvyat e Albon hanno concluso alla grande il Gp di Montecarlo, con il russo settimo e il rookie britannico (con cittadinanza thailandese) buon ottavo

LAT

# Toro da corrida!

**LA SQUADRA AUSTRO-FAENTINA PIAZZA KVYAT SETTIMO E ALBON OTTAVO, ALL'INTERNO DI UN WEEKEND PRATICAMENTE PERFETTO**

**M**ONTECARLO - Cosa non è andato storto a Montecarlo per la Toro Rosso? Assolutamente niente. Un weekend semplicemente perfetto. E questo dopo lo psico-dramma del pit-stop disastroso nel GP di Spagna appena due settimane fa costato punti pesanti a Daniil Kvyat. Che la monoposto progettata e realizzata in quel di Faenza, cuore della Romagna, sia in crescita appare evidente. Che Kvyat sia un altro Kvyat rispetto a quello nervoso della cacciata post Red Bull e infine della cacciata finale ricevuta da Helmut Marko, è un dato di fatto. Che Alexander Albon sia la più bella rivelazione della stagione del Mondiale F1 è ormai appurato. E va detto, queste sono due perle di Marko che distrugge e poi ricompone (nel caso del russo), che si inventa delle scommesse vincenti (nel caso dell'anglo-thailandese), almeno fino a oggi. Nel Principato di Monaco, i due ragazzi hanno por-

tato nelle casse della Toro Rosso ben 10 punti concludendo settimo Kvyat e ottavo Albon.

In qualifica, Daniil è entrato per la terza volta consecutiva nella Q3 mentre per la prima volta vi ha acceduto pure Albon, guarda caso nel Gran Premio dove la guida conta non poco e difatti proprio su queste strade il ragazzo nel 2018 aveva siglato la pole in F2.

In gara, hanno mantenuto entrambi un passo inesorabile, non commettendo il minimo errore. Perfetta anche la strategia e i pit-stop. Dieci punti sono tanti per la Toro Rosso e il team principal Franz Tost comincia a guardare le cose diversamente, da un'ottica favorevole. Se dopo la Spagna il piatto

piangeva, con appena 6 punti e la situazione poco confortante di essere davanti soltanto alla Williams, Tost se ne torna a Faenza (viaggio breve, quattro ore di auto) con 16 punti, il sesto posto in classifi-

**LA QUALIFICA È STATA ECCELLENTE E ANCHE IN GARA I NOSTRI PILOTI SI SONO COMPORATI AL MEGLIO!**

**FRANZ TOST**

”

ca in coabitazione con la Haas, a una lunghezza di svantaggio dalla Racing Point. Insomma, si respira meglio. E in tutto questo non può che essere parte in causa la Honda che a Montecarlo ha piazzato non solo quattro monoposto nella Q3, ma anche nella top 10 della gara. Una crescita inimmaginabile e non vale neanche tanto la pena ricordare la mancata pazienza avuta dalla McLaren e dal principale accusatore dei giapponesi, Fernando Alonso. La cui "strategia" distruttiva si è poi ritorta contro di lui in questa edizione della 500 Miglia di Indianapolis, non voluto dalla Honda e quindi dal top team Andretti. Tutto poi ti torna indietro nella vita... Ma tornando alla Toro Rosso, Tost raggiante (cosa rara) ha spiegato: «*Fin dall'inizio del fine settimana monegasco abbiamo constatato di poter ottenere ottimi risultati. La qualifica è stata eccellente con Kvyat ottavo e Albon decimo, per non parlare della corsa con le due monoposto in zona punti. Il primo giro, sempre complicato a Monaco, è stato ben svolto dai nostri piloti, dopo di che era molto importante la gestione delle gomme, non surriscaldarle, non soffrire graining. Ma Daniil e Alexander hanno lavorato perfettamente, in maniera molto professionale. La strategia ha pagato, abbiamo preferito tenere fuori i nostri piloti quando è entrata la safety-car, poi quando li abbiamo chiamati ai box successivamente siamo riusciti a tenere dietro di noi la Haas di Grosjean. Sono molto soddisfatto dei 10 punti presi e anche nel vedere che la Honda ha piazzato quattro power unit nelle prime otto posizioni. Ora concentriamoci sul Canada dove ci auguriamo di continuare a prendere punti».*

**Massimo Costa**




ABARTH.IT

## IL GIOCO SI FA STRADA.



**ABARTH 124 SPIDER DA 259€ AL MESE.  
ANTICIPO ZERO. TAN 0% - TAEG 1,11%.  
E DOPO 36 MESI SEI LIBERO DI TENERLA, CAMBIARLA O RESTITUIRLA!**

**INIZIATIVA VALIDA FINO AL 30/06/2019 SULLA PRONTA CONSEGNA.** Abarth 124 spider Turismo 70° Anniversario 1.4 cambio manuale - Prezzo di Listino 39.000€ - Prezzo Promo 26.135€ (IPT e contributo PFU esclusi) solo nelle Concessionarie aderenti e su un numero limitato di vetture in pronta consegna da immatricolare entro il 30 Giugno. Es. Finanziamento: Anticipo 0,00€ - 37 mesi, 36 rate mensili di 258,90€, (spese incasso SEPA 3,50€/rata). Valore Garantito Futuro pari alla Rata Finale Residua 17.544,23€. Importo Totale del Credito 26.738,49€ (inclusi servizio marchiatura 200,00€, polizza pneumatici plus 87,49€, spese istruttoria 300,00€, bolli 16,00€). Interessi 0€. Spese invio rendiconto cartaceo 3,00€/anno. Importo Totale Dovuto 26.876,63€. TAN fisso 0% (salvo arrotondamento rata) - TAEG 1,11%. Offerta FCA Bank  **FCA BANK** soggetta ad approvazione. Documenti precontrattuali/assicurativi in Concessionaria e sul sito FCA Bank (Sez. Trasparenza). Messaggio Pubblicitario con finalità Promozionale. Immagini illustrative; caratteristiche/colori possono differire. **Consumo di carburante ciclo misto Gamma Abarth 124 Euro 6d-TEMP (l/100 km): 7,1 - 6,4; emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): 161 - 146. Valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione nel ciclo NEDC aggiornati al 30/04/2019. I valori sono indicati a fini comparativi.**

 **FCA BANK**

GIOVINAZZI ESAGERA  
SU KUBICA

Per questa toccata al 16esimo giro alla Rascasse Giovinazzi subirà un time penalty di dieci secondi e alla fine si classificherà 19esimo e ultimo. Sotto Antonio con Kimi, festeggiato per il 300esimo Gp disputato. Al centro Iceman, solo 17esimo alla fine



# Biscione in difficoltà

**SECONDA GARA CONSECUTIVA A SECCO DI PUNTI PER L'ALFA ROMEO  
CON RAIKKONEN E GIOVINAZZI CHE FINISCONO IL GP NELLE RETROVIE**

costantemente rivelati dei veri e propri specialisti sui tracciati cittadini. L'esito dei primi tre turni di prove erano stati particolarmente confortanti nel caso di Antonio Giovinazzi, protagonista di un crescendo che dalla dodicesima posizione nel primo turno lo aveva portato a un brillante sesto nella sessione che ha preceduto le qualifiche. Stabile ma positivo anche il trend del campione iridato del 2007, costantemente ancorato alla nona posizione nei tre turni. C'erano dunque tutte le indicazioni per attendersi di vedere entrambe le vetture della Casa del Biscione arrivare fino a Q3 in qualifica.

foto: SUTTON-IMAGES.COM

**M**ONTECARLO - Per il secondo Gp consecutivo gli uomini diretti da Frederic Vasseur rientrano a Hinwil senza conquistare alcun punto. Ma se nella precedente corsa di Barcellona le premesse della vigilia non erano delle migliori, visto che la C38 ha frequentemente accusato problemi di grip in suolo catalano, l'esito negativo della corsa tra le vie del Principato è certamente inatteso, dal momento che le aspettative in questo caso erano elevate. In primis, perché le caratteristiche del tracciato cittadino sembravano ben sposarsi con la monoposto disegnata dall'equipe diretta da Luca Furbatto; in oltre, entrambi i piloti si sono



### Passo indietro

Il cambiamento delle condizioni della pista in vista delle qualifiche ha rimescolato i valori in campo, con entrambi i portacolori dell'Alfa Romeo Racing che hanno iniziato a combattere con i consueti problemi di grip che hanno fatto sprofondare le C38 nelle retrovie. «Semplicemente, abbiamo perso il nostro ritmo e non eravamo più veloci – ha spiegato Raikkonen – In vista delle qualifiche non siamo riusciti a migliorare il nostro ritmo, come invece hanno fatto i nostri diretti rivali. Abbiamo soprattutto faticato con il bilanciamento della macchina. Quando ho risolto i problemi di grip sull'anteriore, sono emersi nel posteriore. Ogni volta che sistemavo una cosa, andavamo in crisi con un'altra!».

Sconsolato anche Giovinazzi, che pure non avendo apportato particolari modifiche alla monoposto che gli ha consentito di essere sesto nel turno della mattinata, nel pomeriggio non è andato oltre il quindicesimo posto, due posizioni dietro al compagno.

### Guai in qualifica

I problemi emersi in qualifica hanno completamente ribaltato le prospettive di Giovinazzi e Raikkonen, che ambivano ad una corsa a ridosso dei team di prima fascia, ma si sono ritrovate a fondo gruppo. Il pilota di Martina Franca ha anche subito l'arretramento di tre posizioni sullo schieramento di partenza per aver ostacolato Hulkenberg nel corso di Q1. Scattato dalla diciottesima

casella in griglia, il pugliese ha perso una posizione allo start e si è ritrovato alle spalle di Kubica nella prima fase di gara. Quando ha tentato l'attacco sul pilota della Williams alla Rascasse, l'ha colpito mandandolo in testacoda, rimediando così un inevitabile time-penalty di dieci secondi che ha di fatto compromesso la sua corsa. «Ho perso una posizione al via e, nonostante il mio ritmo fosse molto più rapido, non sono mai riuscito a trovare un varco per sopravanzare la Williams davanti a me. Quando ho provato l'attacco, ci siamo agganciati e sono rimasto bloccato. Non è stato il massimo stare così tanto tempo alle spalle di un avversario più lento, senza possibilità di passarlo!».

### Anche Kimi in difficoltà

Non è andata meglio a Raikkonen, che ha perso tre posizioni al via e ha finito per chiudere la corsa in diciassettesima posizione, esattamente dove si trovava al termine del primo giro. «Oggi solo la pioggia poteva darci una mano a risollevarci! – ha tagliato corto l'ex pilota della Ferrari – Dopo le qualifiche non ci attendevamo una corsa semplice, ed è andata proprio così. Per me la corsa è stata soprattutto noiosa. Ho danneggiato l'ala anteriore, ho avuto problemi dopo e prima del cambio gomme, sono stato urtato da Stroll, ma nonostante tutto ciò mi sono ritrovato al punto di partenza. Abbiamo provato una strategia diversa rispetto ai nostri rivali, prolungando il primo stint, ma anche ciò non ha dato alcun frutto. Ho avuto davvero una sensazione d'impotenza, ma sappiamo che a Montecarlo, partendo dalla retrovie, succede sempre così!».

Nonostante il passo falso, Raikkonen rimane nella top-ten nella graduatoria di campionato appaiato con Sergio Perez. Antonio Giovinazzi ha purtroppo dovuto rimandare l'appuntamento con i primi punti nella massima serie al termine di un fine settimana partito molto bene ma sfortunato nel suo epilogo. ●

## PROBLEMI DI CAPELLI ?



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



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



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



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



**Istituto Helvetico Sanders®**

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

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

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



# Ecco gli abiti di gala per il **Principato**

**VEDIAMO COME I TEAM SI SONO ADATTATI ALLE ESIGENZE SPECIFICHE DEL CIRCUITO SALOTTO, CON ALTEZZE DA TERRA RITOCCHATE, ANGOLI DI STERZATA AUMENTATI E RICERCA DEL CARICO**

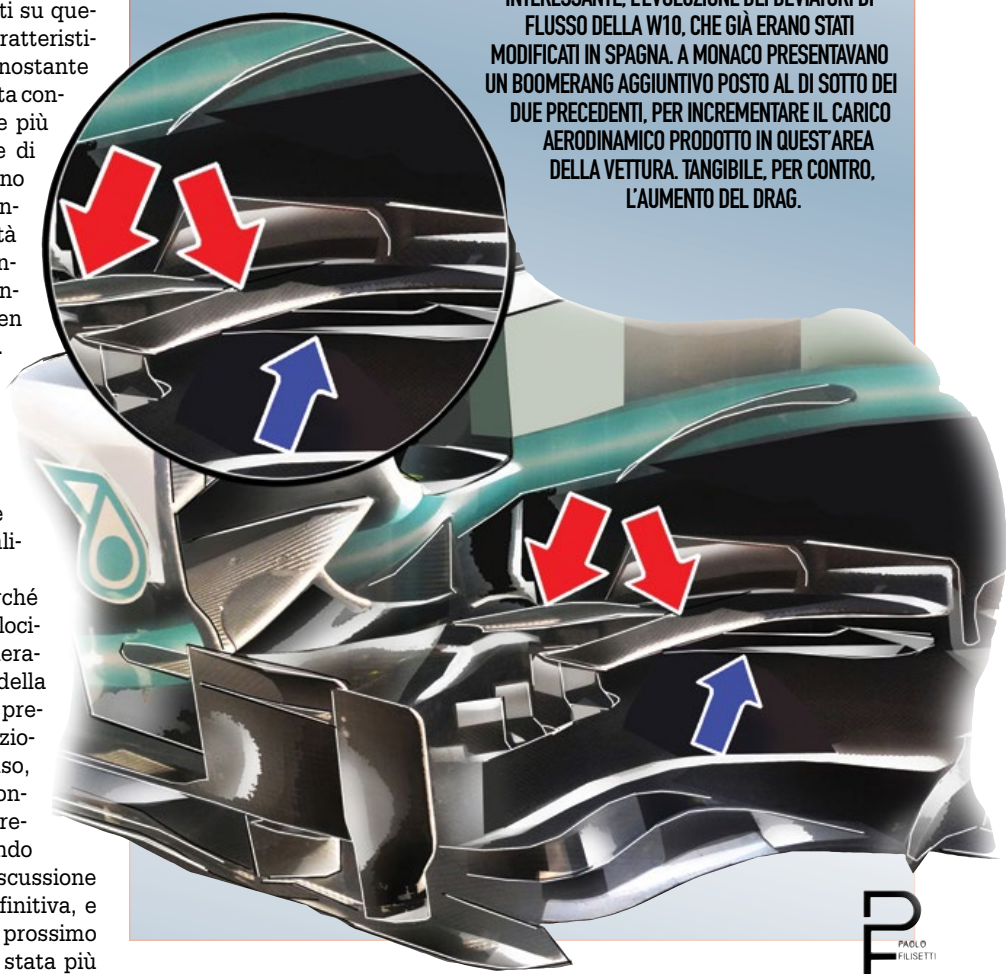
**M**ONTECARLO - Il tracciato di Monaco, rappresenta un unicum nel calendario del mondiale, con caratteristiche che solo parzialmente sono assimilabili all'Ungheria. Gli assetti adottati su questa pista sono quindi esclusivi per le caratteristiche del toboga del Principato. In realtà nonostante questa verità non possa essere considerata confutabile, da qualche anno, non si assiste più al fiorire di soluzioni originali, esclusive di questa tappa del Mondiale. Se infatti sono adottate da tutti i team altezze da terra incrementate per rispondere alle irregolarità dell'asfalto, abbinate ad un maggiore angolo di sterzata e da un generale incremento dell'incidenza dei flap delle ali, sono ben poche le novità tecniche degne di nota. La novantesima edizione della gara del Principato, ha infatti visto come novità più rilevante e potremmo anche definire curiosa, l'adozione di un nuovo musetto da parte della Red Bull. La RB15, infatti, presentava l'estremità del nose cone caratterizzata dalla chiusura del foro di alimentazione della S-duct.

Tale modifica è stata introdotta sia perché a Montecarlo, in relazione alle basse velocità medie, ed alla bassa deportanza generata con il fondo vettura, la funzionalità della S-duct è fortemente ridotta, ma anche in previsione di un mantenimento di tale soluzione con un riposizionamento sotto il muso, dell'orificio di entrata, in una posizione considerata meno penalizzante in termini di resistenza all'avanzamento prodotta. Secondo alcuni tecnici rivali, infatti, non è fuori discussione che questa modifica possa diventare definitiva, e che quindi sia di nuovo presente sin dal prossimo Gp, in Canada. Mercedes, per contro, è stata più "classica" nell'evoluzione della W10. A livello dei deviatori di flusso davanti alle fiancate, già modificati due settimane prima, in Spagna, è ora comparso un profilo sovrastato dai due boomerang separati. In questo modo si è creata una sorta di canale in cui, il flusso d'aria, passando attraverso di esso, genera, seppur marginalmente un incremento del carico generato in quest'area della vettura.

È altamente probabile, a differenza di quanto sopra descritto per la Red Bull, che questa modifica non rappresenti un'evoluzione definitiva di questi

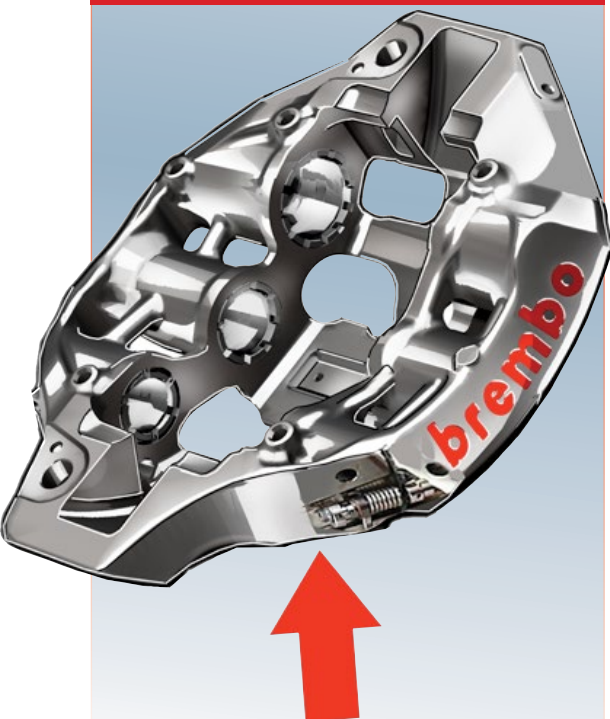
## NELLA W10 EVOLVONO I DEVIATORI DI FLUSSO

INTERESSANTE, L'EVOLUZIONE DEI DEVIATORI DI FLUSSO DELLA W10, CHE GIÀ ERANO STATI MODIFICATI IN SPAGNA. A MONACO PRESENTAVANO UN BOOMERANG AGGIUNTIVO POSTO AL DI SOTTO DEI DUE PRECEDENTI, PER INCREMENTARE IL CARICO AERODINAMICO PRODOTTO IN QUEST'AREA DELLA VETTURA. TANGIBILE, PER CONTRO, L'AUMENTO DEL DRAG.



elementi, in quanto oltre a generare maggior carico, producono in parallelo, un tangibile incremento della resistenza all'avanzamento. Nel corso del fine settimana è stato possibile scoprire, come un elemento non particolarmente sollecitato a livello di sollecitazione subite, sia invece stato frutto di un'evoluzione specifica. Ci riferiamo alle pinze monoblocco della Brembo che l'azienda di Curno ha messo a disposizione dei team suoi clienti. L'evoluzione delle pinze introdotte ad inizio stagione qui

## UNA PINZA BREMBO PER MONACO

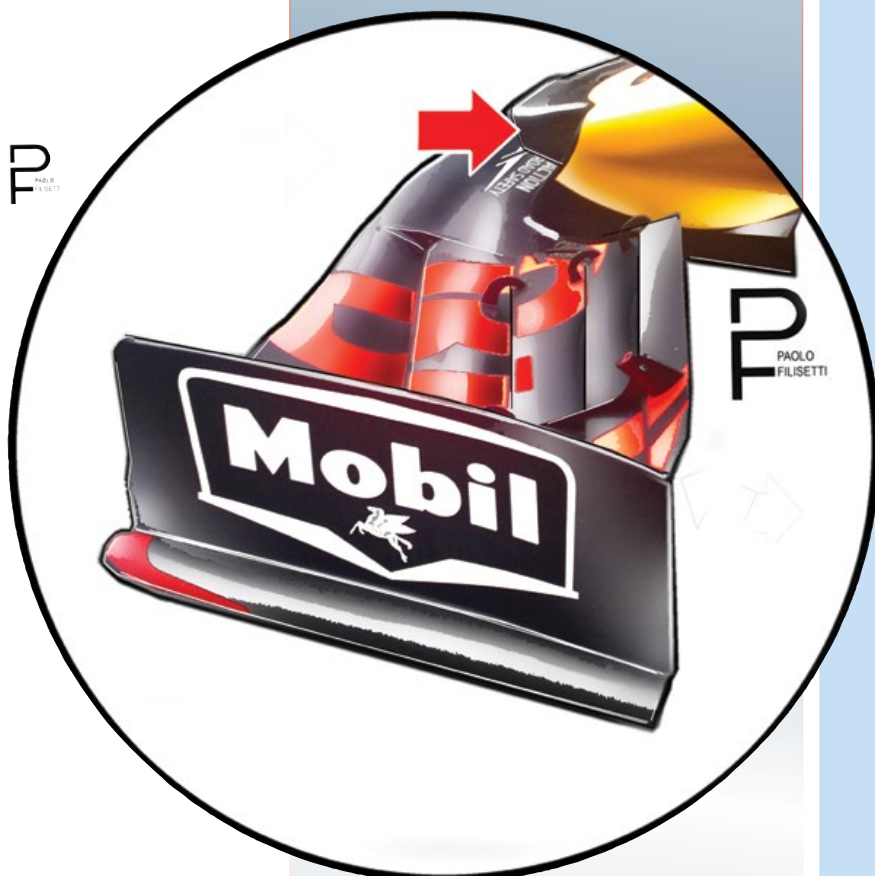


IL TRACCIATO DI MONACO NON SOLLECITA A LIVELLO MECCANICO ELEVATO. I FRENI, BREMBO HA INTRODOTTO UNA PINZA CHE SI ADATTA SPECIFICAMENTE ALLE ESIGENZE DI QUESTA PISTA. IN PRATICA LA PINZA HA UN PROFILO TRAPEZOIDALE CHE PERMETTE UNA MIGLIORE DISSIPAZIONE DEL CALORE PRODOTTO IN FRENATA. INOLTRE LE PASTIGLIE LAVORANO CON UNA SUPERFICIE DI CONTATTO LIEVEMENTE RIDOTTA. GRAZIA ALLA LORO COLLOCAZIONE NON PERFETTAMENTE PARALLELA ALLA SUPERFICIE DEL DISCO, RIUSCENDO COSÌ LA COPPIA FRENANTE PRODOTTA ED IL CALORE GENERATO. ALFA ROMEO, RED BULL E MERCEDES, SONO STATI I TEAM CHE HANNO ADOTTATO QUESTA EVOLUZIONE, ABBINATA A CESTELLI FRENO DI NUOVO DISEGNO.

è caratterizzata da una versione trapezoidale, ovvero con gli spigoli smussati a 45° gradi. La modifica non solo ha permesso una lieve riduzione di peso, mantenendo inalterate le caratteristiche di rigidità meccanica garantite dalla versione standard, ma ha consentito un migliore dissipazione del calore generato, ed a monte una sua riduzione in fase di frenata.

Infatti, caratteristica peculiare di queste pinze, è l'angolo di lavoro delle pastiglie rispetto al disco. In sostanza è stata ridotta la superficie di contatto tra disco e pastiglie, non essendo necessaria una coppia frenante particolarmente elevata su questo tracciato. Il risultato è una frenata maggiormente modulabile, soprattutto nella fase di rilascio del pedale, ma anche, come sopra descritto, una riduzione del calore prodotto. Tale soluzione è stata adottata da Alfa Romeo, Red Bull, e Mercedes. I tre team, peraltro presentavano nuovi cestelli, per il raffreddamento dei freni che si integravano in modo preciso al nuovo profilo delle pinze. ●

## MUSETTO SMUSSATO PER RED BULL



INTERESSANTE L'ADOZIONE DI UN NUOVO MUSETTO CARATTERIZZATA DA UN PROFILO SMUSSATO E STONDATA DELLA SUA ESTREMITÀ. QUESTA INFATTI, NON INCLUDEVA IL FORO DI ALIMENTAZIONE DELLA S-DUCT, RIPOSIZIONATO INFERIORMENTE. LA MODIFICA POTREBBE NON ESSERE SPECIFICA PER MONACO, E DIVENTARE DEFINITIVA SIN DALLA PROSSIMA GARA.

SUTTON-IMAGES.COM





COSÌ AL TRAGUARDO

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Hülkenberg	9°	25"532
Leclerc	9°	25"964
Russell	10°	26"165
Hamilton	11°	24"266
Bottas	11°	25"030
Verstappen	11°	24"011
Vettel	11°	24"483
Ricciardo	11°	24"269
Magnussen	11°	25"419
Pérez	11°	28"463
Bottas	12°	24"776
Leclerc	16°	25"705
Kubica	21°	23"946
Gasly	27°	24"161
Sainz Jr.	30°	23"795
Kvyat	32°	24"023
Stroll	39°	24"591
Albon	40°	25"062
Giov.(+10")	44°	35"651
Raikkonen	46°	26"299
Norris	47°	25"026
Grosjean	50°	24"219
Gasly	62°	23"858

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

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	78	1.43"28"437	150.928	1"16"167	9
2°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	78	a 2"602	150.865	1"16"277	9
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	78	a 3"162	150.851	1"15"163	65
4°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	78	a 5"537(b)	150.793	1"16"229	9
5°	P.Gasly (Francia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	78	a 9"946	150.687	1"14"279	72
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	78	a 53"454	149.640	1"15"891	32
7°	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	78	a 54"574	149.613	1"16"288	31
8°	A.Albon (Thailandia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	78	a 55"200	149.598	1"15"607	43
9°	D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	78	a 1"00"894	149.462	1"15"697	78
10°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	78	a 1"01"034(d)	149.459	1"16"746	41
11°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	78	a 1"06"801	149.321	1"16"413	61
12°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro	148.790	1"16"613	67
13°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	77	a 1 giro	148.720	1"16"276	65
14°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	77	a 1 giro(c)	148.693	1"16"992	61
15°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro	148.364	1"17"038	76
16°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro(c)	148.080	1"16"379	45
17°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	77	a 1 giro	147.835	1"16"436	50
18°	R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro	147.119	1"17"388	32
19°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	76	a 2 giri	146.917	1"16"299	46

NON CLASSIFICATI

C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	16	Incidente	132.522	1"19"151	6
--------------------	----------------------------	----	-----------	---------	----------	---

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL SESTO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
FERRARI	VETTEL	FERRARI	2	1	1	1	1	2
FERRARI	LECLERC	FERRARI	2	1	1	1	1	2
RED BULL	VERSTAPPEN	HONDA	2	2	2	2	1	1
RED BULL	GASLY	HONDA	2	2	2	2	1	1
RACING POINT	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RACING POINT	STROLL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	RUSSEL	MERCEDES	1	1	1	1	2	2
WILLIAMS	KUBICA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	4	4	4	3	1	3
RENAULT	RICCIARDO	RENAULT	2	2	2	2	1	2
TORO ROSSO	KVYAT	HONDA	3	2	2	2	1	1
TORO ROSSO	ALBON	HONDA	3	2	2	2	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	2	2	1	1	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	2	2	2	1	1	2
MCLAREN	SAINZ	RENAULT	3	3	3	2	2	2
MCLAREN	NORRIS	RENAULT	2	2	2	2	1	2
ALFA ROMEO	RAIKKONEN	FERRARI	2	2	2	1	1	2
ALFA ROMEO	GIOVINAZZI	FERRARI	2	2	2	1	1	3

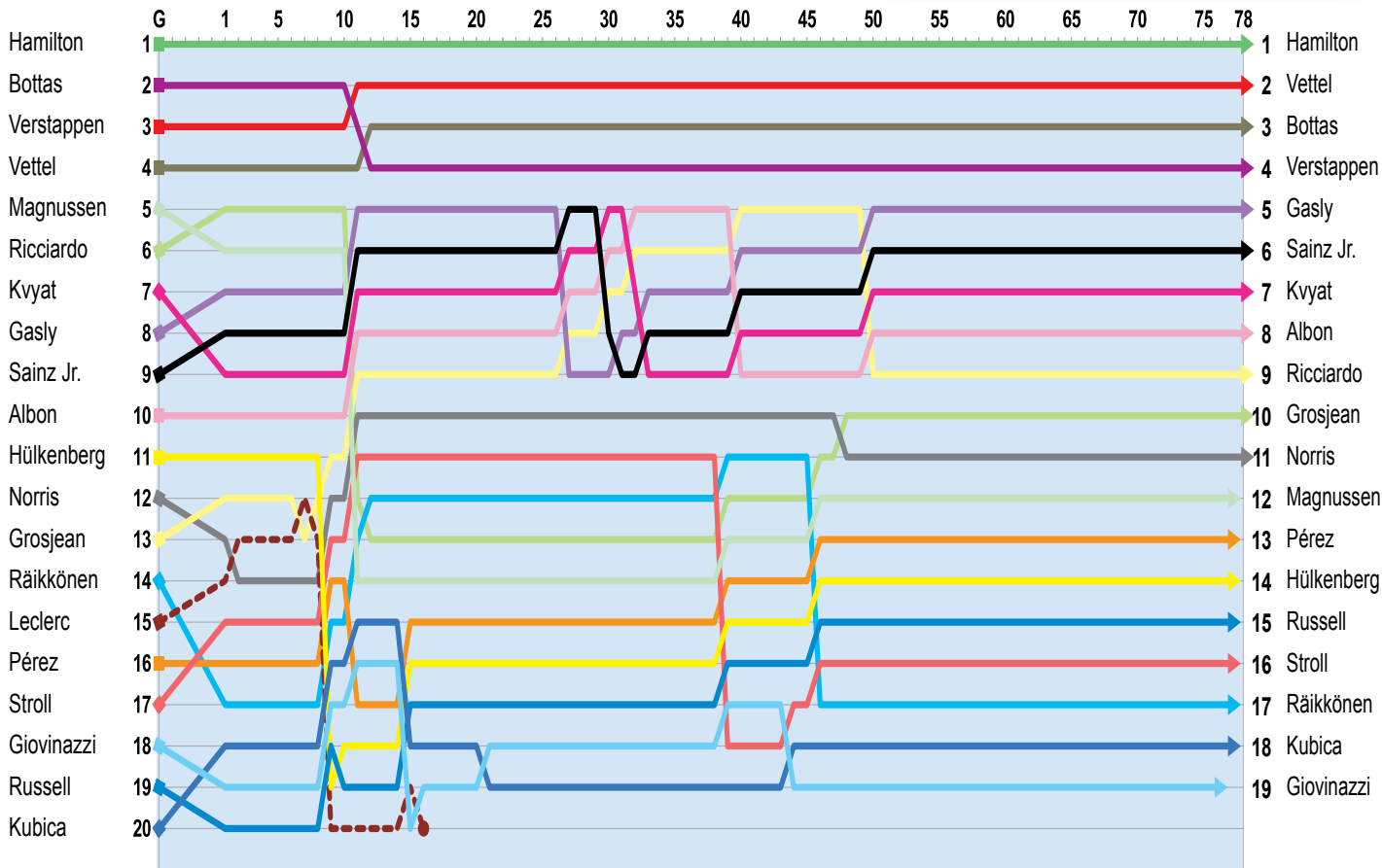


MONACO | 6ª gara del mondiale F1 | 26 maggio 2019 | Montecarlo (3.337 km)  
 | Distanza: 260,286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e coperto in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ ALL'USCITA DEL TUNNEL**

145 METRI PRIMA DELLA CHICANE

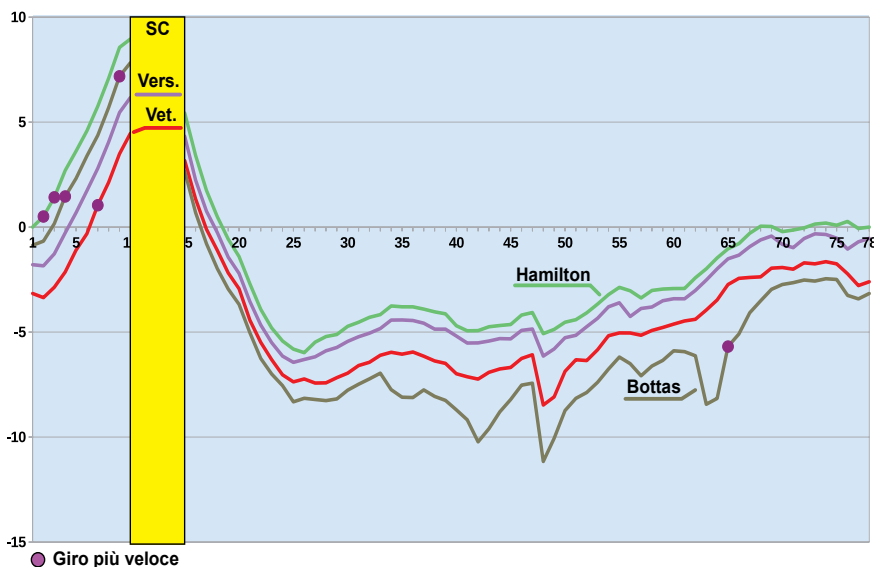
**QUALIFICAZIONI**

Vettel	291,6
Leclerc	289,9
Stroll	289,3
Raikkonen	289,3
Norris	289,1
Giovinazzi	288,8
Sainz Jr.	288,6
Pérez	288,5
Ricciardo	287,7
Magnussen	287,2
Grosjean	287,0
Albon	286,4
Hülkenberg	285,9
Gasly	284,8
Verstappen	284,7
Kvyat	284,7
Bottas	284,6
Hamilton	284,2
Russell	283,2
Kubica	282,8

**GRAN PREMIO**

Pérez	291,9
Stroll	291,0
Vettel	290,9
Leclerc	290,4
Giovinazzi	290,1
Norris	289,0
Albon	288,6
Hamilton	288,4
Verstappen	288,4
Kubica	288,0
Sainz Jr.	287,9
Raikkonen	287,6
Kvyat	287,3
Bottas	287,0
Magnussen	285,4
Hülkenberg	285,1
Russell	284,4
Ricciardo	283,1
Grosjean	282,8
Gasly	280,0

**I DISTACCHI**



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+)

1'10"166 media 171.211 km/h

Primato Precedente:

D.Ricciardo (Red Bull RB14/ TAG Heuer, 2018)

1'10"810 media 169.654 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

M.Verstappen (Red Bull RB14/ TAG Heuer, 2018)

1'14"260 (161.772 km/h)

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

D.Ricciardo (Red Bull RB14/ TAG Heuer, 2018) 1:42'54"807

media 151.750 km/h



PROVE LIBERE

GIOVEDÌ 23 MAGGIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'12"106	1'11"118
2° Bottas	1'12"178	1'11"199
3° Vettel	1'12"823	1'11"881
4° Gasly	1'13"170	1'11"938
5° Albon	1'13"827	1'12"031
6° Verstappen	1'12"165	1'12"052
7° Magnussen	1'13"232	1'12"174
8° Giovinazzi	1'13"437	1'12"239
9° Raikkonen	1'13"363	1'12"342
10° Leclerc	1'12"467	1'12"350
11° Grosjean	1'13"379	1'12"392
12° Norris	1'14"278	1'12"393
13° Sainz Jr.	2'00"670	1'12"419
14° Kvyat	1'13"731	1'12"577
15° Pérez	1'14"566	1'12"752
16° Hülkenberg	1'13"227	1'12"872
17° Ricciardo	1'13"413	1'12"888
18° Stroll	1'16"135	1'14"558
19° Russell	1'15"115	1'15"052
20° Kubica	1'15"514	1'15"146

SABATO 25 MAGGIO

	3ª SESSIONE
1° Leclerc	1'11"265
2° Bottas	1'11"318
3° Hamilton	1'11"478
4° Verstappen	1'11"539
5° Gasly	1'11"738
6° Giovinazzi	1'12"170
7° Kvyat	1'12"194
8° Magnussen	1'12"270
9° Raikkonen	1'12"308
10° Albon	1'12"338
11° Hülkenberg	1'12"489
12° Ricciardo	1'12"519
13° Grosjean	1'12"566
14° Vettel	1'12"583
15° Sainz Jr.	1'12"862
16° Norris	1'12"914
17° Pérez	1'13"232
18° Stroll	1'13"622
19° Kubica	1'14"086
20° Russell	1'14"305

POLE POSITION

SABATO 25 MAGGIO			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'11"542	1'10"835	1'10"166	18"280	33"096	18"667	
2° Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'11"562	1'10"701	1'10"252	18"354	33"026	18"685	
3° Verstappen	Red Bull RB15	1'11"597	1'10"618	1'10"641	18"511	33"240	18"789	
4° Vettel	Ferrari SF90	1'11"434	1'11"227	1'10"947	18"466	33"444	18"972	
5° Gasly	Red Bull RB15	1'11"740	1'11"457	1'11"041	18"658	33"370	18"892	
6° Magnussen	Haas VF-19	1'11"865	1'11"363	1'11"109	18"693	33"425	18"968	
7° Ricciardo	Renault R.S.19	1'11"767	1'11"543	1'11"218	18"769	33"525	18"863	
8° Kvyat	Toro Rosso STR14	1'11"602	1'11"412	1'11"271	18"746	33"470	18"933	
9° Sainz Jr.	McLaren MCL34	1'11"872	1'11"608	1'11"417	18"671	33"716	19"030	
10° Albon	Toro Rosso STR14	1'12"007	1'11"429	1'11"653	18"791	33"714	18"906	
11° Hülkenberg	Renault R.S.19	1'12"097	1'11"670		18"785	33"824	19"061	
12° Norris	McLaren MCL34	1'11"845	1'11"724		18"882	33"699	19"093	
13° Grosjean	Haas VF-19	1'11"837	1'12"027		18"874	33"670	19"202	
14° Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'11"993	1'12"115		18"901	33"789	19"121	
15° Giovinazzi	Alfa Romeo C38	1'11"976	1'12"185		18"782	33"844	19"238	
16° Leclerc	Ferrari SF90	1'12"149			18"903	33"763	19"118	
17° Pérez	Racing Point RP19	1'12"233			18"945	34"039	19"216	
18° Stroll	Racing Point RP19	1'12"846			19"124	34"199	19"427	
19° Russell	Williams FW42	1'13"477			19"257	34"622	19"585	
20° Kubica	Williams FW42	1'13"751			19"267	34"548	19"841	

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA: 77 Bottas Mercedes 1'10"252; 44 Hamilton Mercedes 1'10"166

2ª FILA: 5 Vettel Ferrari 1'10"947; 33 Verstappen Red Bull 1'10"641

3ª FILA: 3 Ricciardo Renault 1'11"218; 20 Magnussen Haas 1'11"109

4ª FILA: 10 Gasly(a) Red Bull 1'11"041; 26 Kvyat Toro Rosso 1'11"271

5ª FILA: 23 Albon Toro Rosso 1'11"653; 55 Sainz McLaren 1'11"417

6ª FILA: 4 Norris McLaren 1'11"724; 27 Hulkenberg Renault 1'11"670

7ª FILA: 7 Raikkonen Alfa Romeo 1'12"115; 8 Grosjean Haas 1'12"027

8ª FILA: 11 Perez Racing Point 1'12"233; 16 Leclerc Ferrari 1'12"149

9ª FILA: 99 Giovinazzi (a) Alfa Romeo 1'12"185; 18 Stroll Racing Point 1'12"846

10ª FILA: 88 Kubica Williams 1'13"751; 63 Russell Williams 1'13"447

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



## MONDIALE PILOTI

	TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 28/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G. BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 1/12	
1° L. Hamilton	137	18	25	25	18	26	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° V. Bottas	120	26	18	18	25	18	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° S. Vettel	82	12	10	15	15	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° M. Verstappen	78	15	12	12	12	15	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° C. Leclerc	57	10	16	10	11	10	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° P. Gasly	32	(11°)	4	9	(m.)	8	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° C. Sainz Jr.	18	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° K. Magnussen	14	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° S. Pérez	13	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° K. Raikkonen	13	4	6	2	1	(14°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° L. Norris	12	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° D. Kvyat	9	1	(12°)	-	(m.)	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° D. Ricciardo	8	-	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° A. Albon	7	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° N. Hülkenberg	6	6	(17°)	-	(14°)	(13°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° L. Stroll	4	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° R. Grosjean	2	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° A. Giovinazzi	0	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° G. Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° R. Kubica	0	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	257	18/26	25/18	25/18	18/25	26/18	25/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	139	12/10	10/16	15/10	15/11	12/10	18/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	110	0/15	4/12	9/12	0/12	8/15	11/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° McLaren	30	-	8/0	-	4/6	0/4	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Racing Point	17	0/2	1/0	4/0	8/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Haas	16	0/8	-	-	-	1/6	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Toro Rosso	16	0/1	2/0	1/0	-	0/2	4/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Renault	14	0/6	-	6/0	-	-	2/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Alfa Romeo	13	4/0	6/0	2/0	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Williams	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

## CAMBIO GOMME

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

## GIRI IN TESTA

Hamilton 1°-78°

## NOTE

- (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica.
- (b) Penalizzazione di 5" per Unsafe release.
- (c) Penalizzazione di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio.
- (d) Penalizzazione di 5" per aver tagliato la riga bianca in uscita box.

# De Vries che blitz!

L'OLANDESE È IL GRANDE PROTAGONISTA. VINCE GARA-1  
E SI PORTA A UN PUNTO DALLA VETTA DELLA CLASSIFICA

di [Alessandro Gargantini](#)

**M**ONTECARLO - Anche in questa stagione le insidiose vie del Principato hanno fatto selezione e, seppur per ragioni diverse, rallentato la marcia al vertice della graduatoria di campionato di tre pretendenti al titolo come Latifi, Ghiotto e Aitken. Al termine della quarta tappa in calendario, le gerarchie in cima alla classifica risultano visibilmente ridisegnate, con il grande protagonista di giornata Nyck de Vries che si è portato ad un solo punto di distanza dal canadese, mentre Ghiotto è sprofondato a ventotto punti dal pilota dell'Ontario, che se ha mantenuto la leadership del campionato è soltanto grazie al giro veloce in gara due, che gli è valso gli unici due punti conquistati a Montecarlo. Il 24enne olandese dell'ART Grand Prix Nyck De Vries rientra invece dal circuito cittadino monegasco con un bottino da favola. Il driver dei Paesi Bassi, dopo aver ottenuto la pole grazie ad un giro in qualifica a dir poco temerario, ha dominato la Feature Race e colto la settima posizione nella manche conclusiva, ottenendo ben trentun punti che gli consentono di scalare vorticosamente la classifica. Se l'ex pilota del Team Prema ha compiuto un lavoro perfetto e ha tutte le ragioni di festeggiare, di umore opposto sono certamente Latifi e Ghiotto. Come premesso, va però rimarcato che alla base del fine settimana a dir poco storto di Latifi, Ghiotto e Aitken ci sono motivazioni assai differenti.

Il terzo pilota della Williams è stato causa dei suoi mali, ha commesso errori in qualifica e disputato una Feature Race confusionaria, che l'ha portato a scattare nella corsa della domenica dalla sesta fila. Un piazzamento in griglia che non lasciava spazio a grandi ambizioni in vista della corsa, nella quale ha comunque ottenuto il massimo a sua disposizione, il giro veloce.

Quanto a Luca Ghiotto, il veneto aveva ottenuto il secondo tempo di sessione in qualifica alle spalle di un'imprendibile De Vries e conquistato la piazza d'onore nella prima corsa. In sede di verifica, la sua monoposto è evidenziato un'irregolarità nelle dimensioni dei "fermo corsa" del tirante dello sterzo che ha determinato la squalifica dalla classifica di gara e all'obbligo di prendere il via nella Sprint Race dall'ultima posizione in griglia. Una penalità che ha completamente distrutto il fine settimana del pilota di Arzignano. Ghiotto ci ha comunque provato, finendo però per scontrarsi con



## HUBERT

### TRIONFA IN GARA-2

De Vries, sopra e in alto, e Hubert, sopra a destra e sotto mentre taglia vittoriosamente il traguardo di gara-2, si sono divisi i successi nel Principato

la Calderon e Raghunathan. Sono ventotto i punti che separano Ghiotto dal leader Latifi, soltanto due un più rispetto alla vigilia, ma con la complicazione che ora il veneto dovrà fare i conti anche, se non soprattutto, con un lanciatissimo e rigenerato De Vries. Per Aitken, quarta forza in campionato, vale un po' il discorso di Latifi. L'inglese non ha cavato un punto in fine settimana da incubo. La Fea-

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. De Vries; 2. Matsushita; 3. Sette. Gara-2: 1. Hubert; 2. Deletraz; 3. Zhou.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





# Latifi un brutto passo falso

**DILAPIDA QUASI TUTTO IL SUO VANTAGGIO. MA ORA SPINGE PERCHÉ VORREBBE ESORDIRE CON LA WILLIAMS NELLA FP1 A MONTREAL**

**S**icuramente l'edizione appena conclusa della corsa monegasca non sarà facile da dimenticare per Nicholas Latifi. Il ragazzo di Toronto, dopo aver vinto una manche in ciascuno dei primi tre round stagionali, nelle acque di Montecarlo è letteralmente annegato e ha malamente sprecato i ventisei punti di vantaggio che lo separavano dai più diretti avversari al termine della precedente tappa di Barcellona. Nel Principato, Latifi ha semplicemente sbagliato tutto. In qualifica, ha varcato la linea bianca della corsia box con semaforo rosso rimediando tre posizioni di penalizzazione in griglia. Latifi così stato risucchiato nella bagarre di centro classifica e ne è uscito decisamente malconco. Il pilota dell'Ontario se l'è presa soprattutto con i piloti della Prema, tamponando prima Schumacher al Loews per poi ripetersi con Gelael alla Rascasse, rimediando un drive-through. Ironia della sorte, Latifi aveva corso con la scuderia vicentina nella terza serie europea nel 2015. I tre successi di Sakhir, Baku e Montmelò avevano portato il ventitreenne dell'Ontario a puntare a un debutto con la Williams, per la quale svolge il ruolo di terzo pilota e tester, già nel prossimo appuntamento del mondiale a Montreal. I vari errori disseminati nelle corse di Montecarlo faranno probabilmente riflettere l'entourage della scuderia di Grove portandolo alla conclusione che per il momento non è il caso di assecondare le ambizioni del ricco canadese. ●



ture Race, interrotta con bandiera rossa a causa di un attacco azzardato di Mick Schumacher ai danni della Calderon, ha portato a un'incomprensibile scelta degli steward che non hanno consentito ai piloti che avevano già compiuto il cambio gomme, e che si sono trovati la strada sbarrata dalle vetture incidentate, di sdoppiarsi.

Sarebbe servita maggiore lucidità nel gestire una situazione indiscutibilmente complicata. Nella Sprint Race della domenica va segnalata la prima vittoria colta nella categoria dal rookie lionese Anthoine Hubert, junior driver della Renault, campione in carica della GP3 Series. Il pilota della BWT Arden ha preceduto in volata Deletraz e Zhou. Per quel che concerne le scuderie italiane, a causa di contatti nella prima manche e un piazzamento arretrato nella griglia di partenza della seconda, i portacolori del Team Prema Schumacher e Gelael non hanno raccolto punti. Passando al Team Trident, con la nona posizione nella Feature Race lo svizzero Boschung ha nuovamente portato punti alla squadra milanese. Giuliano Alesi ha compiuto un buon recupero nella prima manche ed è stato colpito da Gelael nella seconda. ●

**UN WEEK END DA DIMENTICARE ANCHE PER GHIOTTO**

Sopra Latifi, che sulle strade di Montecarlo ha dilapidato tutto il suo vantaggio nella classifica del campionato e ora ha un solo punto di vantaggio su De Vries. Week end da dimenticare anche per l'italiano Luca Ghiotto, sotto



STORIE AMERICANE



500 MIGLIA INDIANAPOLIS

# Pagenau al cardiopalma



**PRIMA VITTORIA IN CARRIERA  
NELLA SFIDA ICONA PER IL  
FRANCESE CHE IN UN FINALE  
VIETATO AI DEBOLI DI CUORE  
HA AVUTO LA MEGLIO SU ROSSI.  
ANDIAMO A RIVIVERE  
QUEGLI ATTIMI PALPITANTI**

di Marco Cortesi



# d



## MERAVIGLIOSO ARRIVO IN VOLATA

Il meraviglioso arrivo in volata della 500 Miglia di Indianapolis 2109 regala la prima vittoria sul catino più famoso del mondo a Simon Pagenaud che batte Alexander Rossi prima di farsi una doccia... al latte!

## AL TRAGUARDO



**1 Simon Pagenaud**  
Dallara-Chevy, Penske  
200 giri 2.50'39"2797



**2 Alexander Rossi**  
Dallara-Honda, Andretti  
a 0"2086



**3 Takuma Sato**  
Dallara-Honda, RLL  
a 0"3413



**4 Josef Newgarden**  
Dallara-Chevy, Penske  
a 0"8979



**5 Will Power**  
Dallara-Chevy, Penske  
a 1"6173

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

**È** stato un finale al cardiopalma, assolutamente imprevedibile e all'ultimo respiro, quello dell'edizione 2019 della Indy 500. Al termine di una corsa con medie tra le più alte della storia per buona parte della sua distanza, Simon Pagenaud ha riportato il tricolore francese a sventolare sullo Speedway. Ripetendo il doppio successo di Will Power l'anno scorso, Pagenaud è passato dal successo nel Grand Prix di inizio mese al trionfo che vale una stagione e una carriera. L'onore delle armi va ad Alexander Rossi, anch'egli protagonista di una bagarre pazzesca, con sorpassi e controsorpassi estremamente aggressivi, protrattasi per gli ultimi 15 giri. Alla fine, Pagenaud ha tratto il massimo vantaggio da quella che sicuramente era la macchina più a posto di tutto il lotto. Lo ha dimostrato la pole position, ma lo ha dimostrato anche l'apparente semplicità con cui era restato al comando per buona parte dei 200 giri. A oltre 100 anni dal successo di René Thomas e della Delage nel 1914, c'è un nuovo transalpino sul trono della gara più difficile al mondo. Anche il team Penske è stato perfetto quanto il suo portacolori, che per il fatto di aver passato così tanto tempo in testa si era trovato a gestire un consumo di carburante superiore a quello di tutti gli altri. Alla fine, le caution hanno messo una pezza, azzerando di fatto il fattore-strategia e preparando la scena per il duello decisivo. Magnifico è stato anche il lavoro di Rossi, pilota nel contempo più meritevole e sfortunato. Il california-

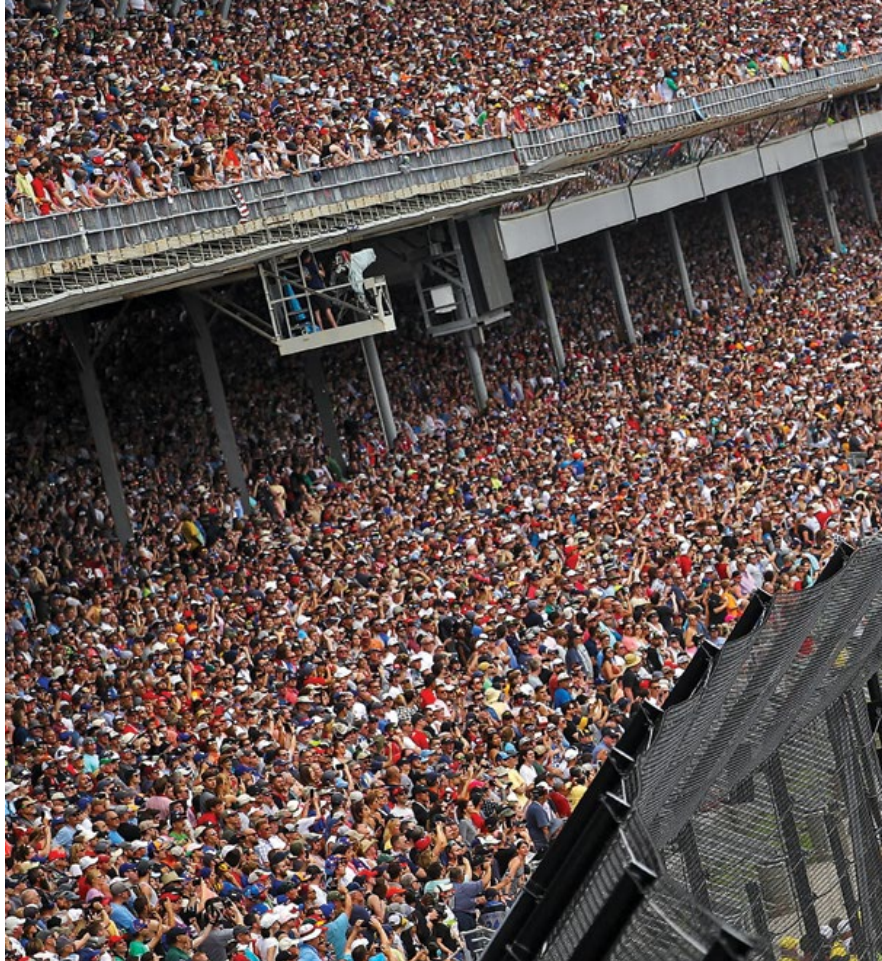
no ha corso con furbizia nelle primissime fasi, scalandolo le classifiche fino a diventare con chiarezza il rivale numero uno di Pagnaud. Proprio però quando si stava apprestando ad attaccarlo, un problema con il bocchettone di rifornimento l'ha scaraventato nelle retrovie con una sosta lunghissima, a 70 giri dalla fine. Fortunatamente per lui, Marcus Ericsson, che stava disputando una gara abbastanza regolare, è finito a muro all'ingresso della pit-lane, causando una provvidenziale caution che ha ridotto la dimensione del problema. Rossi è così ripartito sesto facendo un vero e proprio capolavoro. Il suo sorpasso su Sebastien Bourdais rimane uno dei momenti più impressionanti della corsa, con il francese che ha provato a stringere, schiacciandolo verso il muro interno del rettilineo. Rossi ha tenuto giù il piede. Con la macchina che saltava nella parte più sconnessa della pista, a 380 chilometri all'ora. Si è trattato del momento che ha definito la corsa nella sua fase finale.

È stato chiaro che, se qualcuno avrebbe potuto mettere i bastoni tra le ruote a Pagnaud, sarebbe stato lui. Rossi, va detto, ha messo una pezza anche a una Honda non al top, con una precisione chirurgica nel perfezionamento della vettura ottenuta regolando continuamente bilanciamento incrociato e barre, anche da una curva all'altra. Si è così arrivati allo shootout conclusivo creato da un incidente multiplo. Protagonisti Graham Rahal e Sebastien Bourdais, con il francese che ha chiuso il rivale andando a muro. Rahal non è sfuggito al contatto, così come svariati altri piloti tra cui Felix Rosenqvist, Marco Andretti e Zach Veach. Bandiera rossa, tutti in pit-lane e il via alla rincorsa finale. È sembrato di tornare ai tempi in cui i grandi del passato si sfidavano, senza macchia e senza paura, a ruote e porte chiuse in faccia. Quindici giri volati via in un battito di ciglia, tra un sorpasso e l'altro, e tra una difesa estrema e l'altra, con la scia che guidava il gioco, facendo rimbalzare sulla sedia commentatori e pubblico. All'ultimo giro, l'ultimo tentativo di Rossi e l'ultima resistenza del rivale, andata a segno.

#### Sfida a due con terzo incomodo

L'eroe di Indy 2019 è quindi ufficialmente Pagnaud, giunto negli USA in punta di piedi dopo essere stato - forse un po' ingenerosamente - messo da parte in Europa. Le performance al team Schmidt, portato alla vittoria per la prima volta, avevano presto convinto il Capitano Roger Penske a dargli una chance, ripagata al secondo anno nel team col titolo in campionato.

Ora, al conto si aggiunge la diciottesima vittoria alla 500 miglia. Penske ha avuto ragione, come spesso accade. Per lui anche pensando alle tre vetture nei primi cinque: si può capire come la strategia piloti della scuderia di punta Chevy abbia dato e continui a dare i propri frutti. Tra l'altro, grazie al doppio punteggio sul piatto, Pagnaud ha anche preso in mano la leadership della serie. Ora per lui, in un certo senso, si apre un nuovo capitolo della carriera. Non più da sosia involontario di Jean Girard, cattivo del film "Talladega Nights", riconosciuto in pista quasi solo per quel motivo, ma protagonista in



#### SATO SALE SUL TERZO GRADINO DEL PODIO

L'incredibile folla della 500 Miglia di Indianapolis è un colpo d'occhio splendido. Sotto Newgarden, alla fine 4° e in basso Sato finito sul terzo gradino del podio

prima persona, con il suo volto e le sue lacrime, sui teleschermi di una delle categorie più in crescita al mondo. Per la felicità di tutti i suoi cari, a partire dalla compagna Heiley e dal cagnolino Norman ormai icona dei social. Una nota va riservata anche a chi, tra i due litiganti, ha rischiato di fare il colpacchio, Takuma Sato. Il giapponese è arrivato letteralmente dal nulla, riuscendo a tratti ad immischiarsi nella lotta al vertice. A suo favore una magica confidenza col catino di Indy e la sua capacità, nei mo-





### Un successo targato IndyCar

Oltre ai due litiganti e al terzo scomodo, a salire al centro della ribalta è stata nuovamente la stessa IndyCar, capace di offrire uno spettacolo nettamente superiore a quello delle altre categorie rivali, ma non solo. La serie ha saputo riunire un gruppo di talenti complementari e dalla grande personalità lasciando loro i giusti spazi per esprimersi, senza manie di eccessivo controllo. Questo ha generato un ambiente positivo e apprezzato dai fan, con una competizione aggressiva ma all'insegna del fair play. Si è completato il tutto con una vettura perfetta per sostenere lo show, sia dal punto di vista estetico, sia da quello funzionale e dei sorpassi, oltre che della sicurezza. Gli Stati Uniti (anche quelli del pubblico generalista) hanno ricominciato a parlare dell'IndyCar, e si sta sfondando, finalmente, anche il muro degli appassionati di stock-car. Dale Earnhardt Jr., nume tutelare delle corse Nascar e invitato per guidare la safety-car, alla sua prima visita si è innamorato perdutamente della 500 miglia. Oltre alla popolarità dei nuovi campioni, anche le testimonianze di chi aveva sottovalutato Indy in passato fanno la differenza. Questa edizione di Indy ha fatto poi parlare il mondo anche per la disfatta di Fernando Alonso che - pur se nel male - ha fatto luce su quante variabili e difficoltà siano presenti questo tipo di gare. L'IndyCar è pronta per i suoi prossimi passi. Annunciato il futuro della protezione del pilota, ci si aspettava l'annuncio di un terzo costruttore di motori, nell'aria da tempo. Purtroppo, non ci sono state novità. Proprio i due costruttori presenti però, Honda e Chevrolet, hanno contribuito alla sfida. Dopo la qualifica dominata dai V6 del cravattino, in gara sono emersi i protagonisti della casa giapponese. In Honda c'era - pare - qualche preoccupazione per l'affidabilità, ma il fatto di non avere motori così spinti in termini di prestazioni assolute ha permesso di risparmiare carburante. Quando poi le caution hanno reso omogenee le strategie, sono state le individualità, quelle di Rossi e Sato, a completare l'opera. Alla fine, il conto vede quattro Chevy e quattro Honda nei primi otto.

### Un vincente, tanti delusi

Scendendo oltre la terza posizione, si entra nel terreno delle delusioni di vario tipo che riguardano tutti coloro che a Indy ci arrivavano per vincere e si sono trovati delusi, per loro errori o per situazioni contingenti. Josef Newgarden era riuscito, prima dell'ultima serie di soste, a strappare a Pagnaud la leadership, ma gli è stato fatale uno stop non particolarmente brillante anche come giro di uscita. Il quarto posto è stato suo davanti a Will Power. L'australiano può biasimare solo sé stesso. In occasione della seconda sosta, è arrivato lunghissimo nella piazzola, passando sopra il tubo dell'aria compressa usato per gli avvitatori. Una situazione che l'ha portato ad una penalità e a tentare un disperato recupero. Oltremodo deluso anche Ed Carpenter, che aveva sognato di veder trionfare una vettura della sua squadra, magari la propria, nella Victory Lane. Come è spesso accaduto in passato, non ha però avuto lo scatto decisivo per tenere il passo del top-team. C'è mancato poco, ma un poco... pesan-

menti chiave, di correre al limite, o anche oltre i limiti, se necessario.

Incredibile il suo risultato finale, pensando che per un problema durante una sosta ai box si era addirittura trovato sotto di un giro. Chissà dove sarebbe potuto arrivare senza quel problema. No attack, no chance. Nessun attacco, nessuna possibilità, questo il suo mantra, e anche stavolta Sato ha confermato di saper fare grandi cose con aggressività e un pizzico di lucida follia.

### A 15 GIRI DALLA FINE TUTTI IN PIT LANE

A 15 giri dalla fine le vetture in seguito a un crash multiplo tutte le vetture sono state portate in pit-lane con la bandiera rossa. Alla ripresa s'è scatenato il duello tra Pagnaud e Rossi



te. Sfortunato in occasione dell'ultima sosta Spencer Pigot, costretto a fondo gruppo dalla necessità di rifornire poco prima del re-start conclusivo. Non si è praticamente mai visto Helio Castroneves, che ha toccato nelle prime fasi ai box James Davison, facendolo girare.

Per il brasiliano, questa potrebbe essere davvero stata l'ultima apparizione, nella ricerca di un quarto successo mai stato nelle sue corde. Pareva sorprendente poi il modo in cui molti piloti d'alta classifica sembravano aver accettato un difficile responso delle qualifiche, cosa che aveva fatto pensare o ad un asso nella manica pronto da tirare fuori, o una generale rassegnazione per non aver imbroggato la gara. Alla fine, la seconda ipotesi si è rivelata quella più corretta per Scott Dixon. Il campione in carica non è mai riuscito a mostrare un passo abbastanza brillante da giocarsi le prime posizioni. Situazione già emersa nelle prove. Dixon ha dato davvero il cento per cento, ma si è dovuto arrendere. Senza il contatto Bourdais-Rahal avrebbe potuto contare forse su un finale più aggressivo, ma come da lui stesso ammesso nel dopo-gara, non ne aveva abbastanza. Tra l'altro, Indy lo lascia con un'importante perdita in termini di punti anche a causa di un contatto che gli ha danneggiato il fondo. Il quattordicesimo posto sicuramente non gli rende giustizia.

Un discorso simile può essere applicato anche a Ryan Hunter-Reay, che in qualifica non aveva neanche provato a fare un secondo tentativo per migliorare la sua posizione in griglia. Alla fine, è stato un comprimario, finendo ottavo. Si arriva così ai tanti giovani, rookie, e piloti one-shot, che hanno affollato lo Speedway anche quest'anno.

Partendo dal migliore, a sorpresa: Santino Ferrucci. Il pilota texano, dal carattere burrascoso, ha preso la giornata un passo dopo l'altro, migliorando progressivamente la propria posizione e andando raramente sopra le righe. Aiutato da un ingegnere d'esperienza coi debuttanti come Michael Cannon, e dal potenziale molto alto delle vetture del Dale Coyne Racing, Ferrucci è riuscito a terminare con sicurezza nella top-10, per la precisione settimo. Tra i debuttanti, sono durati poco tre dei nomi di cui più si era parlato alla vigilia.

Colton Herta, protagonista di una gran prima parte della stagione, è stato subito messo KO da un guasto al cambio, mentre il primo a toccare le barriere è stato Ben Hanley, protagonista di una strisciata contro le protezioni. In seguito, l'inglese ha riportato ai box la vettura del team DragonSpeed, ma dopo aver montato quattro gomme nuove, è stato fermato definitivamente dalla rottura di un semiasse in ripartenza. Poco dopo è arrivato l'impatto di Kyle Kaiser, eroe delle qualifiche e "giustiziere" di Alonso. Il pilota del team Juncos si è spinto troppo in alto, in una parte sporca della pista, ed è finito nel soft-wall, chiudendo in anticipo il proprio sogno. Chi si meritava di più è certamente Felix Rosenqvist, restato coinvolto nel crash multiplo finale. Lo svedese, dopo il botto delle libere, ha affrontato una lunga e difficoltosa risalita, anche psicologica, ma sembrava avviato verso la giusta strada, e in grado di lottare per la top-10 nonostante le difficol-



#### IMPREVEDIBILE INDY500

**Sopra, Jordan King investe un meccanico al pit stop. La 500 Miglia di Indianapolis è anche questa. Una corsa che da quanto è bella ed imprevedibile si può anche tatuare sulla pelle**

tà del team Ganassi. Oltre ad Ericsson e Davidson, un errore in corsia box è costato caro a Jordan King, non rookie ma... quasi. L'inglese ha colpito uno dei suoi meccanici al primo pit, vedendolo ricoverare in ospedale. È poi facile chiedersi cosa avrebbe fatto vedere Fernando Alonso, se solo fosse riuscito a trovare quel centesimo di secondo che l'ha condannato nelle prove. Probabilmente, con un'incertezza così grande nella gestione tecnica della vettura, e con una gara dal livello altissimo, tra i più alti del recente passato, l'asturiano avrebbe faticato. Tanto più che, a causa delle piogge dei giorni precedenti e dai cambiamenti atmosferici, l'esperienza delle scuderie è diventata ancora più decisiva. Per certi versi, è forse andata bene così. L'enorme sottovalutazione da parte della McLaren delle difficoltà di Indy si sarebbe potuta perfino ingigantire una volta in gara. ●





# Aeroscreen in arrivo dal 2020

**VERRÀ COSTRUITO DALLA DALLARA CHE HA PROGETTATO ANCHE UN SISTEMA DI RICIRCOLO DELL'ARIA NECESSARIO SUGLI OVALI**

**D**opo gli studi sull'utilizzo di un parabrezza realizzato internamente, coinvolgendo fornitori della serie come PPG Aerospace, l'IndyCar ha dato una svolta decisiva alle prospettive sull'utilizzo di un sistema di protezione per l'abitacolo. Messo da parte il prototipo testato precedentemente da Scott Dixon, che aveva dato ottimi risultati ma, alla luce degli incidenti passati, non era ritenuto sufficientemente protettivo, la serie ha deciso di allearsi con Red Bull. La branca tecnologica del team di Dieter Mateschitz ha proposto il concept Aeroscreen, già precedentemente preso in considerazione dalla FIA in alternativa all'Halo. Se per le gare "all'europea" il concetto di Halo si era rivelato vincente, per l'IndyCar, in particolare pensando alle altissime velocità degli ovali, si è ritenuto più utile il progetto concorrente. La struttura, molto imponente e robusta, si propone di proteggere i piloti da urti anche di una certa entità, simili a quello costato la vita a Justin Wilson. Tuttavia, il disegno e la gradevolezza delle linee sono stati a loro volta parte integrante del progetto. Sotto, c'è molto di Halo, dato che l'Aeroscreen presenta un pilone centrale che, come nel caso del

sistema FIA, viene "eliminato" dal cervello dei piloti in quanto posizionato su un piano di messa a fuoco diverso da quello della pista. L'Aeroscreen verrà costruito dalla Dallara, che ha progettato anche un sistema di ricircolo aria necessario in particolare sugli ovali, in cui tendono a esserci ristagni di anidride carbonica. La resistenza prevista è la stessa dell'Halo della Formula Uno. Verrà provato quest'estate da diverse squadre, con l'obiettivo di un'implementazione dal 2020. Dall'Aeroscreen passano due concetti particolarmente importanti che coinvolgono il futuro IndyCar. Il primo è salvaguardare il futuro delle gare su ovali, riducendo i rischi (comunque maggiori rispetto alle piste stradali) al minimo. Dopo gli incidenti degli ultimi anni, si è avuta la sensazione che le competizioni a ruote scoperte su ovali fossero diventate sempre meno "socialmente accettabili" portando anche a rischi legali e assicurativi. La seconda necessità è quella di convincere dei piloti NASCAR, tuttora punti di riferimento in termini di popolarità, a provare le vetture in gara. Cosa spesso vietata anche dai contratti con le rispettive scuderie stock-car, soprattutto in ragione dell'abitacolo scoperto. ●



## MARCO ANDRETTI MAGLIA NERA

Continua la maledizione per gli eredi di Mario Andretti, a destra, che quest'anno festeggiava i 50 anni da una strepitosa vittoria nel catino dell'Indiana. Una ricorrenza che non è stata salutata con una grande prestazione da suo nipote Marco che ha chiuso all'ultimo posto





**NEL 1969 LE DUE COSE PIÙ ROCK DEL MONDO RIGUARDAVANO WOODSTOCK E IL TRIONFO DI MARIO ANDRETTI ALLA INDY 500. RIVIVIAMOLO OGGI, GUSTANDOLO DALLE SUE PAROLE...**

di **Mario Donnini**

**I**l Cinquantenario mica riguarda solo Woodstock 1969 e il Festival Rock. E tra ciò che fa parte del presente, la 500 Miglia di Indianapolis si caratterizza per un'entusiastica e ipernostalgica celebrazione di ben altro giubileo: il cinquantesimo del trionfo di Mario Andretti nella classicissima dell'Indiana, a lui peraltro tradizionalmente avversa quanto a fortuna, in tutte le altre partecipazioni. Ed è così che da oltre sei mesi è cominciato a crescere l'hype per pungere gli appassionati di tutto il mondo con gli aghi del rimpianto e del clamore per quella storica impresa, che vide anche il successo

di un'altra indimenticabile figura della 500 Miglia, il grande Andy Granatelli, per l'occasione sponsor e primo supporter di "Piedone".

E in effetti le iniziative non sono mancate, con il leggendario campione pronto a prendere parte a mille session di autografi e serate dense di racconti leggendari di quei bei giorni

andati e tornati, ma non solo. Il programma ufficiale della Indy 500 2019 reca in cover proprio Mario, il quale gode ora anche di una linea di abbigliamento e merchandising dedicata ai colori e al magico numero 2 che aveva quel giorno. E da pochi giorni c'è perfino una strada della città di Indianapolis intitolata all'iconico asso originario di Montona. Non finisce qui, perché, sempre a proposito di influssi



# Mario eroe del cinquantenario

MARIO ANDRETTI HA SEMPRE AVUTO UN GRANDE AMORE PER LA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS, MA ANCHE UNA TRADIZIONE CABALISTICAMENTE SFAVOREVOLE: IN 29 PARTECIPAZIONI, QUASE TUTTE DA GRAN PROTAGONISTA, È RIUSCITO A VINCERE UNA SOLA VOLTA, NEL 1969. E NEL CINQUANTENARIO QUESTO MAGICO TRIONFO È STATO ONORATO DANDO ANCOR PIÙ GLORIA AL SUO EROE



### UN SUCCESSO INDIMENTICABILE

Mario, a lato, re di Indy 1969. Sotto, da eroe del cinquantenario, con la livrea del nipote Marco ispirata a quella vincente, nell'altra pagina, la guida ufficiale della Indy 500 2019 con Piedone in cover





← sul presente, pure il nipote Marco per l'occasione ha dedicato una speciale livrea della sua monoposto agli storici colori del nonno, in quella epica Indy 500 di mezzo secolo fa.

E allora per meglio gustare la cronaca dell'edizione di quest'anno niente di meglio che accompagnarla col racconto diretto da parte dell'indiscusso protagonista di come andarono le cose in quella strana, particolare, felice e indimenticabile annata.

Nella quale la 500 Miglia di Indianapolis 1969 per Mario parte sotto i migliori auspici, ma anche no. La bella notizia è che può muoversi con l'appoggio del prestigioso team Lotus, al volante della nuovissima 64 4wd, cioè a trazione intergrale.

La novità meno confortante è data dal fatto che la vettura fin dai primi test, seppur velocissima, appare complessa da gestire, tutta da svezzare e, soprattutto, fragile.

«In verità - racconta Mario - dispongo di una Lotus 64 a tutti gli effetti gestita dalla mia squadra e quindi indipendente dalle due ufficiali che dovrebbero essere affidate a Graham Hill e a Jochen Rindt, sotto l'egida diretta di Colin Chapman. Il 1969 è anche l'anno in cui perdo

il finanziamento diretto della Firestone, che di fatto sosteneva il mio team in Indycar, e sono così costretto a trovare un'alternativa, che arriva, dopo una lunga trattativa, nella persona di Andy Granatelli, leggendaria figura della Stp che in quel momento con me ha in comune il progetto e diciamo pure il sogno di riuscire finalmente a vincere la

**NELLA INDY 500  
L'EDIZIONE 1969  
È QUELLA CHE PER  
ME IN PROVA VA  
PEGGIO E RESTA LA  
SOLA CHE VINCO!**

**MARIO ANDRETTI**



Indy 500».

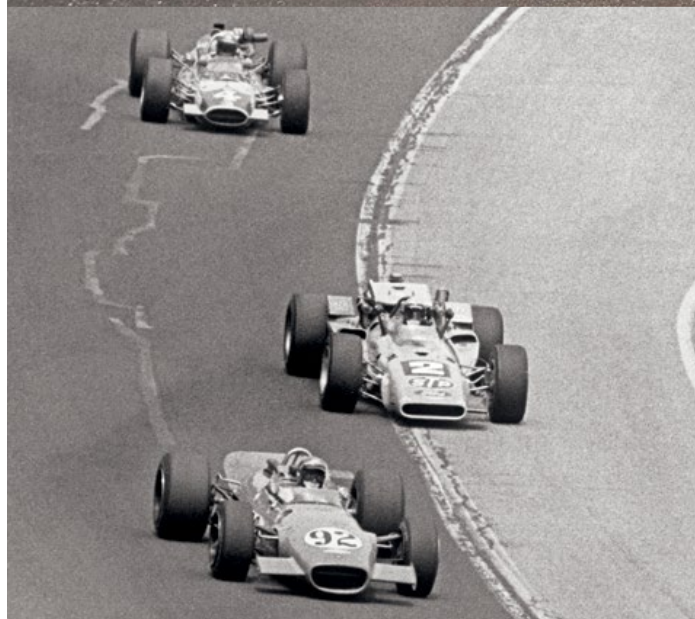
Una volta fatti tutti i cambiamenti richiesti dopo i primi collaudi, nelle prove collettive a Indianapolis, la tua Lotus 64 fila come un missile: «Be', sono il primo sul catino a varcare il muro delle 170 miglia orarie e questo rafforza la mia fiducia, visto che i due avversari sulla carta più pericolosi, ossia Foyt e il suo compagno di squadra McCluskey, risultano staccati di poco più di un miglio. Nello stesso tempo noto che le cose in ottica gara danno alcune preoccupazioni, perché dopo soli tre o quattro giri consecutivi ogni volta che torno ai box trovo il cambio molto surriscaldato. Questo in prospettiva non è entusiasmante, perché in gara la vettura deve durare 200 giri... Dico la cosa a Chapman, piuttosto preoccupato, ma la risposta non arriva».

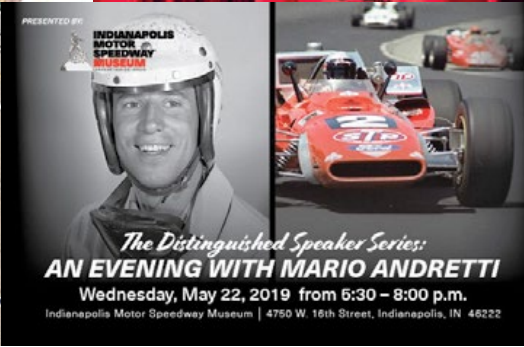
Paradossalmente la situazione viene risolta nel modo più inatteso e drammatico. «A metà della settimana successiva si rompe il mozzo della ruota posteriore destra, mentre viaggio a tutta all'approccio della curva quattro e la botta è grossa davvero. La Lotus sbatte e si disintegra, prendendo fuoco e strisciando contro il muro. Accuso un indolenzimento generale, niente di che, a parte alcune ustioni al viso, ma il disastro ormai è successo. Non mi resta che tornare al box, dove Clint Brawner e Jim



**QUELLA VECCHIA HAWK SEPPE SOSTITUIRE LA LOTUS**

A lato, la vecchia Hawk tra le regine di Indy, mentre, sotto, è in gara. Al centro, il "Bacio bavoso" di Granatelli a Mario dopo il trionfo e, sotto, Piedone con la Lotus-Stp che distruggerà in prova. A destra, merchandising e iniziative 2019 e, sotto, Mario su Hawk, mezzo secolo fa





è così. Nel frattempo mi supera anche il veterano Lloyd Ruby».

Non sembra la cronaca di una gara che si mette benissimo, ma da lì in poi le cose si sistemano nel modo ideale... «McCluskey ha problemi col carburante e poi rompe il turbo. La stessa cosa capita a Foyt. A questo punto è in testa Ruby, ma durante il rifornimento riparte troppo in anticipo, provocando una perdita di carburante che segna la fine delle sue chance. A questo punto sono in testa e con ampio margine. Si tratta solo di gestire il finale».

L'ultimo pit-stop fa registrare brividi anche per te, con un refuelling lungo e macchinoso, tanto che ripartendo sfiori le gambe di Clint Brawner, ma poi tutto torna a girare bene; il tuo margine è ampio e puoi andare a cogliere la più entusiasmante vittoria della tua carriera, ottenuta battendo vecchie volpi quali Dan Gurney e Bobby Unser: «Quando capisco d'aver vinto, ancor prima di un'immensa felicità, provo una grande sensazione di sollievo, perché nutro la sensazione che la Indy 500 è una gara tagliata su misura per me, ma ben poco generosa nei miei confronti. Eppure in questa edizione 1969 così complessa e difficile per me finisce per essere ricordata come la corsa ideale. Poi, in più, mi sento molto felice per Andy Granatelli, perché la mia vittoria è anche sua. Traguardo agognato e attesissimo da entrambi».

McGee stanno già preparando la vecchia Hawk a due ruote motrici, meno spinta ma più tradizionale e affidabile rispetto alla Lotus 64 4wd. A due giorni dalla fine delle qualificazioni la mia Indy 500 1969 ricomincia da zero, mentre il team Lotus ritira le altre due 64, lascia Indy e non tornerà mai più».

Malgrado gli sviluppi rocamboleschi, le cose non vanno male: «In qualifica in extremis riesco a mettere la Hawk in prima fila e questo è buon segno. Sono ancora in gara, ora bisogna solo aspettare e vedere come si mette la competizione vera e propria. Nel pre-corsa mi arrabbio un po' perché i commissari protestano per un radiatore che abbiamo aggiunto, ma poi lascio stare la cosa, mi concentro sulla sfida e col senno di poi si rivela la scelta giusta».

Indy 500 1969, pronti via e sei subito in testa. «In realtà le cose non si mettono proprio bene, perché la mia Hawk è subito vittima di un surriscaldamento che mi dà preoccupazione, fino a che scopro la soluzione: devo evitare di spremere il motore al massimo e ecco che le temperature tornano a posto. Marcio bene, adesso, ma intanto i miei due rivali Foyt e McCluskey mi hanno passato. Poi ho un problema all'uscita dal pit-stop e temo d'aver danneggiato la frizione, anche se poco dopo scopro che non

**LA INDY 500 È UNA GARA TAGLIATA SU MISURA PER ME, MA QUI NON HO QUASI MAI AVUTO FORTUNA**

**MARIO ANDRETTI**



Ed è così che in Victory Lane, al momento della premiazione, il vulcanico e irrefrenabile Andy Granatelli ghermisce Mario Andretti, lo abbraccia e lo rende oggetto di quello che nella storia di Indianapolis verrà per sempre ricordato come il "wet kiss", l'interminabile bacio bavo. Ma tant'è.

Per la carriera di Mario il trionfo alla 500 Miglia di Indianapolis segna una svolta. Da campione della Usac diventa icona a stelle e strisce, entrando nello stardom a solo 29 anni e mezzo d'età, all'interno di una carriera gloriosa e indimenticabile. ●



**POLE E GARA  
MICHAEL FA IL PIENO**  
Dopo aver conquistato la pole, Ammermüller s'è andato a prendere la vittoria precedendo Pedersen, sotto a destra e ten Voorde

# L'uomo del **Monte**

**DOPO OLTRE UN ANNO DI ATTESA MICHAEL AMMERMÜLLER TORNA A VINCERE E NEL PRINCIPATO SI PRENDE TUTTA LA SCENA**

**H**a dovuto aspettare oltre un anno Michael Ammermüller, per ritornare sul gradino più alto del podio della Porsche Mobil 1 Supercup. Il tedesco del Bwt Lechner Racing c'è riuscito nella gara più prestigiosa di tutto il campionato, quella di Montecarlo, dove aveva vinto anche nel 2017. Sua la pole, al termine di una qualifica che lo ha visto precedere di 110 millesimi Mikkel Pedersen. Il due volte campione della serie internazionale riservata alle 911 Gt3 Cup non ha poi commesso errori, sfilando primo al "pronti via" senza alcun problema, e ha tenuto dietro il norvegese della Dinamic Motorsport per tutti i 16 giri completati, conquistando anche i punti utili a balzare in testa alla classifica.

Una gara che non ha riservato grandi sorprese, quella che si è svolta sul toboga monegasco. Pedersen, una volta di più, ha dimostrato di avere il giusto potenziale per fare bene, portando in alto i colori del team emiliano, dopo che a Barcellona aveva iniziato la stagione con un sesto posto. Soltanto settimo Julien Andlauer, compagno di squadra di Ammermüller e vero dominatore del weekend catalano. Terzo il 22enne Larry ten Voorde, attuale leader della Carrera Cup Germany con tre vittorie al suo attivo nelle prime quattro gare disputate. L'olandese del team Mrs Gt-Ra-



cing ha preceduto al traguardo il transalpino Florian Latorre. Ancora bene il giovane turco Ayhancan Güven, secondo in Spagna e quinto sulle strade del Principato con la prima delle vetture del martinet by Almeras, nonché primo tra i Rookie e adesso secondo in campionato a sei lunghezze da Ammermüller.

A Roar Lindland è andata invece la vittoria nella classe Pro-Am. Weekend sofferto per Gianmarco Quaresmini, l'unico italiano al via. Il bresciano, campione 2018 della Carrera Cup Italia sempre con Dinamic Motorsport, nella qualifica ha picchia-

## AL TRAGUARDO

**Assoluta:** 1. Ammermüller (Bwt Lechner Racing) 16 giri in 26'42"127; 2. Pedersen (Dinamic Motorsport) a 0"489; 3. ten Voorde (Mrs Gt-Racing) a 1"608; 4. Latorre (Fach Auto Tech) a 2"908; 5. Güven (martinet by Almeras) a 3"140 (1. Rookie); 6. van Lagen (martinet by Almeras) a 3"809; 7. Andlauer (Bwt Lechner Racing) a 4"129; 8. Ellinas (Momo Megatron Lechner Racing) a 5"632; 9. Evans (Fach Auto Tech) a 6"653; 10. Al Zubair (Lechner Racing Middle East) a 8"473; 11. Kusiri (Fach Auto Tech) a 13"713; 12. Lindland (pierre martinet by Almeras) a 17"039 (1. Pro-Am); 13. Mawson (Team Australia) a 20"797; 14. Rehkopf (Team Project-Fach) a 22"991; 15. Hack (Lechner Racing Middle East) a 24"062; 16. Sager (Dinamic Motorsport) a 26"123; 17. Jeserich (Team Project 1-Fach) a 26"513; 18. Misslin (Mrs Gt-Racing) a 30"781; 19. Quaresmini (Dinamic Motorsport) a 33"759; 20. Mateu (pierre martinet by Almeras) a 41"075; 21. Nakken (Team Project 1-Fach) a 41"712; 22. Grove (Team Australia) a 45"920.

**Giro più veloce:** Pedersen in 1'35"466.

to forte all'uscita delle Piscine piegando addirittura il telaio della propria vettura. Grande lavoro della sua squadra, che in sole 24 ore ha approntato una nuova scocca.

Poi il 23enne lombardo ha fatto il resto, risalendo dodicesimo e rimanendoci fino a due giri dal traguardo. È stato allora che si è trovato davanti un'altra Porsche in testacoda, rimanendo bloccato. Alla fine per lui è arrivato un 19° piazzamento, tre posizioni dietro al suo compagno di squadra Philipp Sager, secondo della Pro-Am.

**Dario Lucchese**



# LIFE DREAMS®

Trasforma il tuo sogno in realtà.  
Guida una vera macchina da gara.  
Un'esperienza unica accessibile a tutti.



Per prenotazioni e info:  
[www.thelifedreams.com](http://www.thelifedreams.com)  
[enquiries@thelifedreams.com](mailto:enquiries@thelifedreams.com)



Life Dreams



Life Dreams



@lifedreamsholidays

Veicoli da gara disponibili:

- Lamborghini Huracán Supertrofeo
- Lamborghini Gallardo Supertrofeo
- Lamborghini Gallardo GT3
- Renault RS01
- 500 Abarth

# Martins

## nuovo leader

**IL FRANCESE VINCE GARA-1 E PASSA IN TESTA ALLA SERIE. ORA GUIDA DAVANTI A SMOLYAR CHE SI È IMPOSTO IN GARA-2**

**M**ONTECARLO - La terza tappa del campionato Renault Eurocup ha cominciato a far vedere quali sono i piloti che si contenderanno il titolo. Dopo una iniziale fase di punti interrogativi sparsi tra Monza e Silverstone, a Montecarlo il francese Victor Martins, il russo Alexander Smolyar e l'australiano Oscar Piastrì nella classifica generale hanno tracciato un solco nei confronti degli inseguitori. Martins e Smolyar sono stati i vincitori del-

le due gare dopo essere partiti dalla pole conquistata in condizioni di qualifica differenti: sul bagnato per il giovane pupillo della Academy Renault, su un asfalto quasi asciutto il promettente pilota del programma SMP. Piazzandosi poi rispettivamente al secondo posto in gara-2 e gara-1. Piastrì, che aveva dominato il weekend di Silverstone, si è accontentato di un quarto e un quinto posto mentre è emerso bene il rookie Caio Collet, terzo e quarto,



anch'egli giovane della Academy Renault. La sfida sembra quindi essere racchiusa tra la olandese MP Motorsport, che schiera Martins ora leader del campionato, e la francese R-Ace che porta in pista Smolyar, secondo a tre lunghezze, e Piastrì, che ha perso la leadership, ma è a cinque punti da Martins.

L'altro grande protagonista di Montecarlo è stato un nome che non ti aspetti: Joao Vieira. Il brasiliano ha disputato una ottima qualifica con un azzardo gomme, poi se l'è giocata bene nelle due corse ottenendo la quinta posizione il sabato e una magica terza piazza la domenica. Nonostante fosse più lento di quasi due secondi di Smolyar e Martins, è riuscito a tenere dietro di sé gli scatenati Collet e Piastrì. Un podio incredibile quello di Vieira che arriva dopo il secondo posto di Silverstone in gara 1. Merito da dividere con la italiana JD Motorsport che fino ad ora ha sempre portato un suo pilota sul podio raggiungendo il punto più alto a Monza, prima e seconda con De Wilde e Lorandi. Vieira, due anni fermo, tornato in azione quasi per gioco, in difficoltà nei primi test, sta crescendo di gara in gara ed ora è quinto in campionato. Chi l'avrebbe mai detto. Lorenzo Colombo ha disputato un buon fine settimana recuperando punti per la classifica generale grazie a un sesto e a un settimo posto. In gara 1 si era piazzato molto bene in quarta piazza, ma è stato penalizzato per il taglio alla Sainte Devote in fase di partenza. Colombo è sesto in campionato, gli mancano tantissimo i punti di Monza (buttato fuori da Maini dopo che era scattato dalla pole), ma ha tempo per recuperare il terreno perduto essendoci ancora ben 14 gare da disputare. Stesso discorso per Lorandi. In gara 1, Piastrì lo ha spedito contro le barriere al 2° giro quando il quinto posto poteva essere facilmente recuperabile. In gara 2 ha chiuso ottavo.

*Massimo Costa*

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Martins; 2. Smolyar; 3. Collet. Gara-2: 1. Smolyar; 2. Martins; 3. Vieira.

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

### MONACO DIVISA PER DUE

Sopra Martins, a sinistra Smolyar: i due si sono divisi le vittorie nel week end di Monaco. Sotto, in azione Vieira giunto 3° in gara-2





# Lorandi con Renault

**LEONARDO DIVENTA AFFILIATE DRIVER DELLA CASA FRANCESE. È L'ANTICAMERA PER L'ACADEMY. ECCO GLI SCENARI FUTURI**

L'anno 2019 era iniziato senza alcun pilota italiano inserito in un programma ufficiale di un costruttore F1. Nessuno in Ferrari, dopo l'uscita di Antonio Fuoco, nessuno in Red Bull, Mercedes, Renault, McLaren. A spezzare questa fase negativa ci ha pensato Leonardo Lorandi, divenuto Renault Sport Affiliate Driver. Vice campione italiano F.4 2018 (col titolo perso all'ultimissima gara del Mugello), già sul finire dello scorso campionato le gare combattive del ragazzo di Salò, i suoi bei sorpassi, il consistente debutto a Monza nella Euroformula dove si è subito inserito nella lotta per la vittoria, sono finiti sotto la lente di ingrandimento di Mia Sharizman, direttore di Renault Sport Academy. Che avrebbe dovuto presenziare alla tappa finale della F.4 al Mugello dello scorso ottobre, ma

appuntamenti di lavoro non glielo hanno permesso. Il manager di Lorandi, Daniele Morelli, ha intensificato i rapporti con Sharizman (che ricordiamo con un passato in F.1 alla Caterham) e nel corso dell'inverno è nata la possibilità di effettuare un test a Barcellona con la squadra francese R-Ace, campiona della Eurocup Renault 2.0. Lorandi si è ben comportato, al test vi era Bruno Besson (ex pilota, coach e manager di vari ragazzi, che in quella occasione seguiva Gregoire Saucy, presente in quella prova).

Il destino ha voluto che dopo poche settimane Besson sia entrato a far parte della Academy Renault per occuparsi dei vari piloti scelti da Sharizman. Dopo poco, tra Morelli e il direttore malese della Academy è stato trovato l'accordo per inserire Lorandi in Renault come Affiliate Driver

ver, che non è altro che l'anticamera della Academy. Leonardo ha poi trovato l'accordo con JD Motorsport per partecipare al nuovo campionato di Formula Renault Eurocup con le Tatuus F3 ottenendo subito un bel secondo posto nella prova di apertura a Monza. L'annuncio ufficiale dell'ingresso di Lorandi tra i giovani allevati da Renault è avvenuto nel weekend di Montecarlo, ma Leonardo aveva già partecipato a sessioni di allenamento ad Enstone, la sede del team F.1, con i suoi giovani colleghi Victor Martins, Caio Collet, Max Fewtrell, Christian Lundgaard. Nel Principato, Leonardo ha incontrato assieme a Martins e Collet il quattro volte campione del mondo Alain Prost che ha catechizzato i giovani pulcini del costruttore di cui è ambasciatore, e alcuni inviati della stampa italiana. Il ruolo di "Affiliate Driver" è stato istituito da Renault lo scorso anno inserendovi Anthoine Hubert, poi campione della GP3 2018 ed entrato a pieno diritto nella Academy. Ora il francese sta disputando il campionato di Formula 2. Lorandi ha commentato: «Sono molto grato a Sharizman per l'opportunità che mi ha concesso. Quello di entrare in un programma giovani, anche se per il momento sono soltanto un affiliato, è il sogno per tutti noi piloti. Adesso tocca a me non deludere chi mi ha concesso così tanta fiducia».

**Massimo Costa**

# Ogier inizia a fare i conti

INTERVISTA AL LEADER DEL MONDIALE. «LE PROSSIME DUE GARE PER NOI SONO QUASI PROIBITIVE. MA LA CORSA AL TITOLO SI DECIDERÀ IN AUTUNNO»

di Marco Giordo

**È** un Sébastien Ogier positivo e costruttivo quello visto all'opera lo scorso week end per un giorno a Monte Olia nel test Citroen pre-event in Sardegna, dove con Julien Ingrassia al suo fianco ha provato a fondo la sua C3 Wrc Plus. La Citroen ha infatti testato con Esapekka Lappi e Sébastien Ogier a Monte Olia e Terranova, due giornate piene di lavoro intenso sulla C3 volte a trovare il giusto set up in vista dell'appuntamento tricolore del mondiale rally, con Ogier sorridente e contento alla fine per i miglioramenti riscontrati sulla sua vettura rispetto al Cile, e che lo rendono più ottimista in vista dell'imminente Rally del Portogallo. Anche quest'anno il sei volte campione del mondo ha approfittato del suo breve soggiorno in Sardegna per partecipare alla rituale cena (stavolta niente porchetto ma solo pizza) organizzata dagli amici del "Club" di Aggius, diventata ormai un'abitudine per il pilota di Gap. Ne abbiamo così approfittato per fare alla fine dei test, due chiacchiere con un Séb Ogier completamente a suo agio, esaminando l'andamento di questo campionato del mondo 2019. Un campionato che arriverà ad effettuare il suo giro di boa di metà stagione proprio questo weekend in Portogallo, e che vede il driver francese di nuovo in testa con 122 punti, con Neuville al secondo posto a quota 112 e Tanak terzo a 110.

- Sébastien, che bilancio possiamo fare sinora di questa prima parte del campionato?

**SONO CONTENTO DI ESSERE IN TESTA E SINCERAMENTE A INIZIO STAGIONE AVREI FIRMATO PER RIUSCIRE A ESSERLO A QUESTO PUNTO**

**SEBASTIEN OGIER**

”

*«Sono molto contento di essere in testa e francamente ad inizio stagione avrei firmato per riuscire ad esserlo a questo punto. Sapevo infatti che sarebbe stato difficile riuscirci con una nuo-*





### ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY DEL PORTOGALLO (EDIZIONI VALIDE PER IL CAMPIONATO DEL MONDO RALLY)

2000	Burns-Reid	Subaru Impreza Wrc
2001	Makinen-Mannisenmaki	Mitsubishi Lancer Evo
2002-2006	non valido per il mondiale	
2007	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc*
2009	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc*
2010	Ogier-Ingrassia	Citroen C4 Wrc*
2011	Ogier-Ingrassia	Citroen Ds3 Wrc*
2012	Ostberg-Andersson	Ford Fiesta Wrc*
2013	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo R Wrc*
2014	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo R Wrc*
2015	Latvala-Anttila	Volkswagen Polo R Wrc **
2016	Meeke-Nagle	Citroen Ds3 Wrc**
2017	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc**
2018	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc**

\* edizioni disputati in Algarve nel sud del Portogallo

\*\* edizioni disputati a Matosinhos (Porto) nel nord del Portogallo

### DA LEADER IRIDATO IN PORTOGALLO

In occasione dei test di Ogier e Ingrassia sulla terra di Sardegna abbiamo colto l'occasione per fare un'intervista esclusiva al 6 volte iridato che in Portogallo nel prossimo week end, dove il Mondiale è al giro di boa, si presenta da leader grazie al 2° posto colto in Cile

va squadra e una nuova vettura, contro una concorrenza così agguerrita. Questo non significa che per noi tutto sia perfetto, sappiamo che c'è molto lavoro da fare per essere performanti come vorremmo. Nelle ultime tre gare abbiamo portato a casa tantissimi punti ma la nostra velocità non era fantastica come speravamo. Quindi va bene a livello punti, visto che abbiamo vinto due gare a Montecarlo e in Messico, finendo secondi in Corsica e Cile e terzi in Argentina, ma c'è tanto da lavorare per migliorarci».

**- Abbiamo visto una C3 che un po' a sorpresa ha trionfato a Montecarlo e poi non ha vinto neanche una prova speciale in Corsica. Come si spiega questa metamorfosi di prestazioni?**

«E' vero, è stato un po' una sorpresa essere riusciti a vincere a Montecarlo e in seguito al Tour de Corse avere delle prestazioni al di sotto delle attese, in una gara in cui in passato la Citroën aveva sempre fatto bene. Stiamo lavorando sopra, è un risultato che non ci aspettavamo anche se alla fine abbiamo chiuso secondi, vogliamo capire il perché».

**- Tornando all'attualità, cosa si aspetta da queste prossime tre gare su terra della stagione, Portogallo, Sardegna e Finlandia?**

«Sappiamo bene che partendo per primi queste saranno tre gare difficili per i leader del campionato, anche se la nostra strategia non cambia, resta infatti quella di cercare di marcare quanti più punti possibile. In Portogallo e Sardegna siamo perfettamente a conoscenza che le nostre possibilità di vittoria sono quasi nulle, allora in questi due rally l'importante per noi sarà cercare di stare vicini a chi è in testa e portare a casa quanti più punti possibile. Com'è successo l'anno scorso, la mia sensazione è che anche quest'anno tutto si deciderà nella parte finale del campionato, è allora infatti che dovremo fare la differenza con i



**IN PORTOGALLO  
SIAMO  
CONSAPEVOLI  
CHE LE POSSIBILITÀ  
DI VITTORIA SONO  
QUASI NULLE**

**SEBASTIEN OGIER**



nostri avversari».

**- Durante questi test in Sardegna avete trovato i miglioramenti di set up che cercavate?**

«Certo, abbiamo cercato e trovato delle soluzioni che ci fanno ben sperare per la Sardegna e che ci rendono fiduciosi per il Portogallo, dove sicuramente dovremo essere più competitivi, almeno così ci auguriamo».

**- E vedere Loeb di nuovo impegnato in gara che effetto le farà?**

«Mi fa piacere ma Sébastien non è il mio principale avversario per il titolo piloti, per vincerlo ancora una volta devo infatti fare meglio di Thierry Neuville e Ott Tänak».

**- Dopo la Finlandia cosa prevede per il campionato?**

«In un mondiale così equilibrato non ci possiamo permettere il lusso di lasciare punti in qualsiasi gara. In Germania dovremo fare bene, poi in Turchia ci aspetta una corsa molto dura e difficile, in cui non sarà semplice arrivare alla fine senza problemi. Bisognerà essere poi costanti in tutto il campionato sino alla fine, su tutti i tipi di terreno».

**- Per terminare, potrebbero ancora esserci dei finali sprint come quello dell'anno scorso in Sardegna?**

«Certamente, perché no? Noi nelle ultime gare non avevamo la velocità della Toyota e della Hyundai, ora dobbiamo lavorare per ritrovare la nostra velocità di punta e poi ci saranno delle altre gare in cui potremo di nuovo giocarcela con gli altri. Sto conoscendo sempre di più il team e i ragazzi, ora anzitutto dobbiamo cercare di essere competitivi al massimo quanto prima, migliorando la competitività della nostra vettura». ●

**A TUTTO TEST IN TERRA DI SARDEGNA**

Per due giorni Ogier ha testato la Citroën sulla terra della Sardegna. Sono state prove fondamentali per prepararsi ai prossimi due round del Mondiale in Portogallo il prossimo week end e proprio in Sardegna dal 13 al 16 giugno



# Il Portogallo torna ad Arganil

**ECCO COME SI PRESENTA IL PROSSIMO ROUND IRIDATO DOVE NEL PROSSIMO WEEK END VA IN SCENA UNA SFIDA TUTTA DA SEGUIRE. ECCO PERCHÉ**

**L'Acip** (l'automobil club portoghese) ha nuovamente confermato gli sterrati del nord del paese per ospitare la 53a edizione del "Rally de Portugal". La prova lusitana avrà ancora la sua base operativa all'Exponor di Matosinhos 10 km a nord di Oporto. La novità di quest'anno è il ritorno nella zona di Arganil, un classico che mancava dai primi anni 2000. La prova portoghese prevede in totale 306,97 km cronometrati suddivisi in 18 ps che rispecchiano lo schema delle ultime edizioni, con inizio giovedì 30 maggio alle ore 8 con lo shakedown di Paredes di 4,60 km, mentre in serata alle

19 la partenza si terrà a Coimbra, dove le vetture trascoreranno la notte in parco chiuso. La prima tappa di venerdì 31 maggio che parte proprio da Coimbra, è nuova ed ambientata nella regione dell'Algarve. Sono 7 le speciali in programma per un totale di 94,50 km cronometrati, vale a dire due passaggi sui crononon inediti di Lousa (12,35 km), Gois (18,78 km) e Arganil (14,44 km) a cui si aggiungerà in serata la classica super speciale di Lousada di 3,36 km. Sabato 1° giugno la seconda tappa ricavata ad est di Oporto composta da altre 6 speciali per ulteriori 160 km cronometrati, in pratica i crono ripetuti due

volte di Vieira di Minho (20,53 km), Cabeceiras de Basto (22,22 km) e Amarante (37,60 km). Infine domenica 2 giugno la tappa finale di 51,77 km cronometrati, con due passaggi a Montim (8,76 km) uno a Luilhas (11,18 km) ed infine due nello storico crono di Fafe (11,18 km), che ospiterà nel secondo passaggio la power stage finale trasmessa in Italia in diretta tv da DAZN alle ore 13.

## **61 iscritti, c'è Loeb**

A sorpresa Sébastien Loeb figura tra i 61 iscritti (l'anno scorso erano 88) del 53° Rally del Portogallo. Sono 11 le Wrc Plus in gara, con la Hyundai che ha

deciso all'ultimora di far correre il 9 volte iridato al posto di Andreas Mikkelsen, autore di una prova sotto tono in Cile. Una decisione sorprendente visto che Loeb non conosce la nuova versione della prova lusitana, aveva infatti corso sinora in Portogallo solo al sud in Algarve, vincendo tra l'altro due volte nel 2007 e 2009.

«Sébastien è stato autore di una buona gara in Cile - ha detto Andrea Adamo - trovando un ottimo feeling con la i20 sulla terra. E così abbiamo deciso di schierarlo anche in Portogallo dove pensiamo ci possa dare una mano a raccogliere più punti possibile, men-

tre Mikkelsen lo rivedremo in Sardegna, dove siamo fiduciosi avrà lo stesso approccio che abbiamo ammirato in Argentina». E Loeb dal canto suo ha commentato: «Non mi aspettavo di correre in Portogallo, dove cercherò di ottenere un risultato importante per la squadra».

E così Loeb affiancherà Neuville e Sordo sulle tre i20 Wrc ufficiali in gara, mentre le tre Ford Fiesta Wrc saranno affidate ai piloti ufficiali Elfyn Evans e Teemu Suninen e al giovane britannico Gus Greensmith, le due Citroen C3 Wrc a Sébastien Ogier ed Esapekka Lappi, ed infine le tre Toyota Yaris a Ott Tänak, Jari-Matti Latvala e Kris Meeke. Nel Wrc 2 Pro sono 4 gli iscritti alla gara lusitana, con i piloti ufficiali Skoda Kalle Rovanperä e Jan Kopecky che porteranno all'esordio assoluto nel mondiale la nuova Fabia R5. Ci saranno poi sulla Citroen C3 R5 Mads Ostberg e sulla Ford Fiesta R5 il polacco Pieniazek. Sono invece 23 gli iscritti nel Wrc 2, dove c'è da segnalare la presenza del leader del campionato Guerra e degli outsider Katsuta, Veiby, Gryazin, Huttunen e Loubet, nonché di Simone Tempestini navigato dal rumeno Sergiu Tiu sulla Hyundai i20 R5 e di "Pedro" (Ford Fiesta R5). Su una Ford Fiesta R2 della MSport sarà in gara anche il bergamasco Enrico Oldrati, navigato nell'occasione da Simone Scattolin, lasciato libero dal forfait di Andolfi che rivedremo impegnato in Sardegna. ●



## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Solberg-Johnston (Vw Polo); 2. Seskt-Caune (Skoda Fabia R5); 3. Habaj-Dymurski (Skoda Fabia R5).

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81



# Solberg straordinario

**IL FIGLIO D'ARTE È IL PRIMO MINORENNE A VINCERE  
UNA GARA DELL'EUROPEO. OLIVER REGALA ALLA POLO  
GOMMATA PIRELLI IL PRIMO SUCCESSO CONTINENTALE**

di **Gianni Cogni**

**I**n due non fanno trentasei anni, ma hanno fatto ammattire il trentanovenne campione europeo in carica Alexey Lukyanuk, che preso fra i due giovanissimi fuochi non è riuscito nell'impresa che da queste parti gli era già brillantemente riuscita: vincere. Il re 2019 degli sterrati lettone è meritatamente stato Oliver Solberg, cromosomi nobilissimi (è figlio del già campione del mondo Petter) e piede pesantissimo. In testa dall'inizio alla fine, ha così avuto anche il merito di dare il primo successo continentale alla Volkswagen Polo, prima R5 della sua carriera e con cui aveva già vinto i primi due rally del campionato lettone, e di essere il primo minorenne (è nato nel settembre del 2001!) a imporsi in una gara del ERC.

La gara di baby Solberg è stata stupefacente. Basti dire che è stato il più veloce in quattro delle cin-



## I RALLY SONO UN VIZIO DI FAMIGLIA

In testa dall'inizio alle fine Oliver Solberg, 17 anni, ha conquistato la prima vittoria in carriera nell'ERC, dopo aver vinto i primi due rally della serie lettone. Nelle immagini a destra Oliver assieme a mamma Pernilla Waldfrisson, ex rallista, e a papà Petter campione del mondo rally 2003

que prove speciali della prima tappa. E se questo non gli ha consentito di prendere il largo, complice un testa coda, si è tutt'altro che scomposto nella seconda tappa quando è ripartito con soli 9"7 su Lukyanuk. E lo ha staccato, gestendo solo nella parte finale, ma senza privarsi della soddisfazione di firmare pure lo scratch conclusivo. Ed il suo vantaggio finale è stato di 22"7 su Lukyanuk e 57"4 su Sesks.

Oliver Sesks, diciannovenne figlio del sindaco di Liepaja e campione europeo Junior ERC3 2018, era addirittura al debutto con una R5 (è impegnato di solito nel mondiale Junior con la Fiesta R2), ma ha comunque messo in fila gli attuali leader della classifica continentale tanto assoluta (Habaj, che ha concluso al quinto posto) che Junior ERC1 (Chris Ingram, quarto). Ed ha suggellato la riuscita della filosofia Pirelli rivolta ai giovani, che supporta sia Solberg che Sesks, qui al via grazie alla gara premio vinta con il titolo Junior dell'anno passato. Per la casa milanese anche la soddisfazione, perso Lukyanuk, di aver infilato la terza vittoria europea consecutiva e con tre piloti e altrettante vetture differenti (Habaj-Skoda alle Azzorre, Lopez-Citroen alle Canarie ed ora Solberg-Volkswagen).

Alexey Lukyanuk, dopo una partenza circospetta visti i recenti precedenti, ha provato sino alla fine ad imporre le sue doti e la sua esperienza. Ma lo stesso russo ha ammesso che era lui a non essere al meglio: «Tutto Ok tranne me! Troppa pressione da parte di chi vuole che io vinca il campionato. Ma ci sono tante cose da sviluppare e migliorare». A quanto pare quello che il funambolico campione ha trovato in tranquillità economica lo ha perso in serenità personale.

Buona anche la gara di un altro figlio d'arte, il giapponese Hiroki Arai, con la Citroen C3 R5 gommata Yokohama, che nonostante oltre 1' di penalità e la scarsissima conoscenza di gara e vettura si è portato a casa un buon ottavo posto conclusivo dietro - ma solo a causa della penalità - a Mares e Griebel. Sui velocissimi sterrati lettone (122 km/h la media

del vincitore!) se la sono cavata bene anche i nostri due portacolori. Soprattutto Andrea Nucita, che ha vinto nettamente il secondo appuntamento del Trofeo Abarth e ne è ora il nuovo leader, mentre Zelindo Melegari è riuscito a conquistare punti preziosi nonostante la rottura di una sospensione nel finale.

Nello Junior Erc3 successo di Torn con la Fiesta davanti alle Peugeot di Furuseth e Rokland ed all'altra Fiesta di Franceschini. Notte fonda, invece, per le Opel Adam campioni in carica. ●



# Tricolore già ribolle la terra

**R**ibolle già la terra di Sardegna. Il quarto e quinto atto del Tricolore andranno in scena, come noto, a metà giugno in concomitanza con la prova italiana della serie iridata. Una coabitazione, quella tra Mondiale e Italiano, già sperimentata in passato con scarso successo e ora riproposta. Questa volta, nelle intenzioni dei Federali, con premesse diverse, anche se con esiti al momento piuttosto contrastanti. I primi verdetti sono arrivati con la chiusura delle iscrizioni e confermano – purtroppo – una tendenza già vista in passato rispetto al rapporto tra i rally su terra e i protagonisti del Campionato Italiano. Soltanto in cinque tra gli iscritti all'Assoluto, infatti, hanno risposto alla chiamata arrivata dall'isola dei quattro mari.

In Sardegna con le R5 ci saranno solo Simone Campedelli – reduce dalla vittoria al Targa Florio – Giandomenico Basso, Luca Rossetti e Andrea Crugnola, con la Skoda Fabia R5 già portata sulla terra dell'Adriatico. A loro si aggiunge Alessio Profeta, non troppo fortunato nella prima parte di stagione. Dunque Craig Breen, dopo aver dato forfait in Sicilia, non è riuscito a presentarsi neppure al Rally d'Italia, rendendo probabilmente di fatto inutile, in ottica campionato, il suo successo al Rally di Sanremo. In compenso l'irlan-

**GRANDE ATTESA  
NEL CIR IN VISTA  
DEL PROSSIMO  
APPUNTAMENTO  
IN SARDEGNA  
DOVE LA SFIDA  
DEGLI ITALIANI SI  
INCROCIA CON  
QUELLA DEI  
DRAGHI DELLA  
SERIE IRIDATA**

di Daniele Sgorbini

dese sarà a Ypres a fine giugno, con una Polo R5. Nessun altro tra gli habitués del Cir, eccezion fatta per Tommaso Ciuffi e Rachele Somaschini, rispettivamente con la Peugeot 208 R2 e con la Citroen DS3 R3T, in una gara che non è comunque valida per il Tricolore 2Rm. Ci saranno invece tutti i sette equipaggi iscritti al Tricolore Junior, il cui caso è comunque piuttosto diverso, visto che il loro budget era chiuso e definito già prima dell'inizio della stagione. Meglio va se si guarda ai numeri del Tricolore Terra, che schiera in Sardegna i migliori già visti all'Adriatico, anche se in questo caso pesa enormemente l'assenza di Paolo Andreucci, che non è riuscito a essere della partita. Gli iscritti al Terra non dovranno cimen-



**È IN EDICOLA  
DAL 28 MAGGIO  
UN AUTOSPRINT  
GOLD  
COLLECTION  
IMPERDIBILE**



tarsi però nell'intera gara, visto che ai fini del campionato è valida soltanto la prima tappa, compresa la prova spettacolo di giovedì.

Ulteriore incentivo a presentarsi in Sardegna, per Scandola e compagni, è il coefficiente 1,5 che rende il Rally d'Italia – assieme al Tuscan Rewind di novembre – un appuntamento chiave della stagione. La situazione del Cir invece è completamente diversa, visto che per il Rally d'Italia si tornerà a parlare di Gara 1 (prima tappa) e Gara 2 (seconda e terza tappa), ognuna delle quali assegnerà un punteggio ridotto, applicando il coefficiente 0,75.

In pratica chi vincerà la classifica dell'Italiano venerdì sera e domenica pomeriggio, non prenderà 15 punti ma soltanto 11,25, ma solo se non ci saranno altri italiani – non iscritti al campionato – davanti a loro in classifica, che in quel caso toglierebbero punti a chi lotta per lo scudetto. Un timore fondato, in una gara difficile come quella sarda. Resa ancora più complicata dal fatto che i nostri, non potendo essere iscritti ad alcuna serie FIA (niente Wrc2 per Campedelli e compagni, per intenderci) dovranno partire – almeno nella prima tappa – in coda alla gara.

Non è tutto: chi si aspettava un confronto diretto tra i big del Tricolore e quelli del Wrc2, resterà probabilmente deluso perché di fatto il confronto sarà impossibile: i nostri, alle prese con la doppia distribuzione del punteggio tra Gara 1 e Gara 2, correranno di fatto un altro rally rispetto a chi è in corsa per il Mondiale. Altre strategie, altra gestione delle 22 gomme a disposizione, altre priorità. La sensazione insomma è che anche questa volta, mettendo assieme Cir e Wrc, si sia persa l'occasione di dare davvero una vetrina importante ai nostri. ●

IN SARDEGNA DEBUTA LA HYUNDAI UFFICIALE ITALIANA!

## Nasce lo **Hyundai Rally Team Italia** con Scandola

L'esperienza da pilota privato è durata giusto lo spazio di una gara. Dopo aver disputato l'Adriatico con i colori "solo" della squadra di famiglia, Umberto Scandola è pronto a re-indossare i galloni da ufficiale a partire dal Rally d'Italia. L'accordo con Hyundai Italia sarebbe infatti cosa già fatta e anche se manca ancora la comunicazione ufficiale, la filiale italiana della casa coreana è pronta a dare vita allo Hyundai Rally Team Italia, appoggiandosi alla S.A. Motorsport Italia, il team di Grezzana diretto da Riccardo Scandola. La compagine veronese, chiusa la collaborazione con Skoda, è infatti passata alla Hyundai i20 R5, schierandone due esemplari nel Terra, una per il Campione Italiano 2013 e l'altra per Luca Hoelbling (che tra l'altro in Sardegna correrà la gara intera e non solo la prima tappa valida per il CIRT). Dunque una nuova presenza ufficiale si appresta a entrare nei rally italiani: per quest'anno nel Terra (magari con una puntata extra al Rally di Roma) per poi passare nel CIR dalla prossima stagione.

### SULLA TERRA SARDA 4° E 5° ATTO DEL CIR

I meravigliosi scenari della Sardegna dal 13 al 16 giugno faranno da cornice oltretutto al Mondiale anche al Tricolore che sull'isola manderà in scena il 4° e 5° atto 2019





**AL TRAGUARDO**  
 Gara-1: 1. Rueda-Saravia; 2. Cameron-Griffin. Gara-2: 1. Siedler-Grenier; 2. Costa-Altoè.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Lambo non perde la testa

GRAZIE ALLA PRIMA DOPPIETTA STAGIONALE IN GARA-2 HURACAN SI CONFERMA AL VERTICE. LA SECONDA SFIDA VA ALLA McLAREN

di **Alfredo Filippone**

**A** Hockenheim, dove il GT Open ha fatto tappa per la prima volta nella storia ed è stato accolto da un caldo sole di primavera, si sono delineate le linee di forza della stagione. Il secondo appuntamento ha confermato la competitività delle Lamborghini Huracán dell'Emil Frey Racing. Il team svizzero, vincitore delle due gare di apertura al Ricard, ha centrato la prima doppietta dell'anno in gara-2 in Germania, con Norbert Siedler-Mikaël Grenier a cogliere il successo (il secondo sinora) davanti ai compagni Albert Costa-Giacomo Altoè. Non è stato un fine gara tranquillissimo, visto che Costa stava rimontando su Grenier come una furia, sino a quando, all'ultimo giro, il team ha congelato le posizioni, cosa che lo spagnolo, a caldo, non ha gradito molto. Le cose sono poi velocemente rientrate, ma è chiaro che entrambe le coppie del team elvetico vogliono giocare le proprie carte.

Per Costa-Altoè, la soddisfazione di essere ancora leader di classifica, con 7 punti di vantaggio sui compagni, in un duello che si annuncia serratissimo, come dimostrato in qualifica 2, dove Siedler è prevalso su Altoè per appena 5 millesimi, e con i pri-





mi cinque in meno di un decimo.

Ma in Germania si è capito anche che nella lotta per il titolo ci saranno anche le McLaren del Teo Martin Motorsport. La nuova 720S della marca inglese ha colto il primo successo internazionale in gara-1, con i vicecampioni in carica, Fran Rueda e Andrés Saravia bravissimi ad imporsi su tutti, nonostante avessero girato pochissimo in prova, per persistenti problemi elettrici. Lo svezamento della 720S si sta rivelando più laborioso del previsto, ma quando tutto gira a dovere, la macchina c'è, come confermato anche dalla seconda vettura del team spagnolo, con Martin Kodric-Henrique Chaves, che con un quarto e un quinto, sono pure nelle zone alte della classifica, dove ha fatto capolino anche un'altra nuova vettura inglese, l'Aston Martin dell'Optimum Motorsport, terza in gara-2 con ollie Wilkinson, ora coadiuvato da Darren Turner. Bene anche le Ferrari, con Griffin-Cameron ottimi secondi (e primi in Pro-Am) in gara-1, dopo che l'irlandese aveva dominato il primo stint, ed Eddie Cheever in grande evidenza in gara-2 sulla vettura del Tempesta Racing di Chris Froggatt.

Cameron-Griffin hanno centrato il podio Pro-Am (terzi) anche in gara-2, dove nella classe ha prevalso la Mercedes Htp di Dontje-Ward, risultata nell'arco del weekend più competitiva della vettura dell'Sps di Pierburg e Onslow-Cole, solitamente i favoriti, specie dopo l'ennesima pole di Onslow-Cole. La casa della stella continua a brillare indisturbata in Am, dove gli austriaci Konrad-Hrachowina hanno fatto poker, con quattro successi in quattro gare. Fra gli altri azzurri, bel quarto posto domenica per Fabrizio Crestani con la Mercedes Sps condivisa con Miguel Ramos e buon sesto posto in gara-2 di Nicola Di Marco, insieme a Nicolas Pohler, sulla Lambo superstite di Lazarus, una consolazione per il team veneto dopo aver perso l'altra vettura in qualifica 1, per una rovinosa uscita di Fabio Onidi. ●



#### **COSTA-ALTOE RIMANGONO IN VETTA AL CAMPIONATO**

**Nella foto in apertura la Lambo di Siedler-Grenier, vincitrice in gara-2 davanti alla vettura gemella dei leader del campionato Costa-Altoè. In basso da sinistra Saravia-Rueda a segno con la McLaren, DeMarco e Crestani. Sotto, Rovera**



#### **DOPO IL CRASH DI LIANG CONTRO ROVERA**

## **Un applauso ai meccanici**

Gara-1 del sabato è stata segnata da un brutto incidente al nono giro, quando Jiatong Liang, su una Lambo Raton by Target, si è praticamente 'scordato' di frenare al tornantino, pare per un'infelice guardata agli specchietti, tamponando con violenza la Mercedes Antonelli dell'incolpevole Alessio Rovera, poi finito al centro medico per i controlli precauzionali di rito. Le macchine, invece, sembravano irrimediabili sul posto: posteriore e trasmissione sfondati per la Mercedes, anteriore divelto e telaio storto per la Lambo. Ma i due team italiani ci hanno provato lo stesso e ... il miracolo è avvenuto: domenica mattina, dopo una notte insonne per i ragazzi dei due team, entrambe le vetture erano in pista. Un tour de force ammirevole, applaudito da tutti e soprattutto dal povero Liang, sinceramente mortificato per l'accaduto: «*Ho fatto un errore stupido e l'ho combinata grossa, ma sono sollevato dal vedere entrambe le vetture riparate, dopo aver rovinato mezzo weekend a loro e a noi*».

# Made in Japan

**MARINO SATO E YUKI TSUNODA SI SONO DIVISI LE VITTORIE NEL TERZO APPUNTAMENTO DELLA SERIE. ECCO COM'È ANDATA**

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sato; 2. Doohan; 3. Liam.  
Gara-2: 1. Tsunoda; 2. Sato; 3. Hanses.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



## DOMINANO I PILOTI DEL SOL LEVANTE

I piloti giapponesi hanno lasciato il segno nel terzo atto stagionale dell'Euro Formula Open con le vittorie che sono andate a Marino Sato, sopra, e a Yuki Tsunoda grandi protagonisti a Hockenheim



**HOCKENHEIM** - La EuroFormula è tornata in azione ad una sola settimana dallo spettacolare round di Pau, per il terzo appuntamento della stagione. La bella storia di Billy Monger, che aveva vinto la corsa con una gara al cardiopalma e da pelle d'oca, si è di fatto infranta contro lo scoglio delle realtà, che su un circuito tradizionale ed in condizioni di meteo serene, vede la sua Dallara, elaborata dal team Carlin per adattarsi alla sua disabilità, inferiore alla concorrenza. Il cittadino di Pau infatti era un buon terreno su cui appianare i piccoli ritardi di cambiata e accelerazione che il propulsore Spiess e la centralina studiata per gestire queste modifiche accusano rispetto alla concorrenza. Per l'inglese nemmeno un punto, fuori dalla Top-10 e settimo tra i debuttanti, ma la serie monoposto di GT Sport ha dato grande spettacolo. Giapponesi sugli scudi con Marino Sato e Yuki Tsunoda che si sono divisi le vittorie, con il primo che si è anche portato in vetta alla classifica. Un grande slam, vale a dire pole position, vittoria, giro veloce e tutta la corsa in testa dalla partenza alla bandiera a scacchi lo avevano portato al termine di gara-1 a sopravanzare Liam Lawson, che è invece incappato nel suo peggior fine settimana da inizio anno. Già con tre posizioni di penalità sulla griglia per l'incidente di Pau, il neozelandese si è confermato veloce sia in prova che in gara, ma due errori, mentre era in lotta per il podio, lo hanno costretto ad una mesta figura. Da sesto a secondo in gara-1, a due giri dalla fine si è girato in curva 1 provando ad attaccare Sato, mentre nella corsa domenicale cercando di arginare il ritorno del nipponico per la piazza d'onore, è finito in testacoda alla Sudkurve. Motopark è comunque riuscita a monopolizzare il podio di gara-2 nella tappa di casa, con Julian Hansens che ha seguito Tsunoda e Sato. Un buon potenziale dimostrato dai piloti di Double R, Jack Doohan, in prima fila sabato, ed un Linus Lundqvist veloce ma troppo irruento. Anche Teo Martin Motorsport con i motori Mercedes cerca di arginare lo strapotere di Motopark e Spiess. Sfortunato Aldo Fesante, unico rappresentante tricolore nella serie con due ottavi posti in qualifica ma altrettanti incidenti al tornantino al primo giro che lo hanno costretto al ritiro. A Spa, il 9 giugno, si attende anche il rientro di RP Motorsport, che dopo Le Castellet si era polemicamente ritirata dalla serie.

**Antonio Caruccio**

# Duello emozionante

**SFIDA SERRATA TRA LIANA (1° IN GARA-1) E DEFLORIAN (2 VOLTE 2°). INTANTO GARISTO FIRMA LA PRIMA VITTORIA**

**I**MOLA - Nella Lotus Cup Italia si rinnova il confronto al vertice tra Nicolò Liana e Matteo Deflorian. Se il primo a Imola ha conquistato la vittoria nella prima delle due gare del weekend ed il suo terzo successo di questa stagione, difendendo la propria leadership in campionato, a confermare un passo estremamente consistente è stato il suo principale rivale, al traguardo due volte secondo. Ma sul circuito del Santerno, che ha ospitato il terzo appuntamento della serie, un altro nome ricorrente è stato quello di Francesco Garisto. Il 17enne pilota di Lesmo, ha conquistato in gara-2 il suo primo successo nel monomarca riservato alle vetture inglesi e lo ha fatto in condizioni estremamente complicate, con la pista bagnata che si andava progressivamente asciugando. Proprio sotto la pioggia, dopo un giro dietro alla safety car, ha preso il via gara-1.

E a portarsi al comando è stato subito Deflorian, nelle qualifiche autore della superpole, con Liana in ritardo di soli 96 millesimi. Il portacolori della Lg Motorsport ha mantenuto a sua volta la seconda posizione. Dietro di loro Garisto e l'esperto Franco Nespoli hanno invece subito ingaggiato una lotta per la terza posizione che ha visto poi prevalere il più giovane dei due. Alle loro spalle Luciano Tarabini si è prima prodigato in un bel confronto con Andrea Rayneri e quindi è andato a conquistare il quinto posto.

A sei minuti dal termine Liana ha cominciato a spingere in modo ancora più consistente, facendo segnare il miglior crono provvisorio, riducendo il proprio distacco nei confronti dell'immutato leader Deflorian a soli 1"159, passandolo all'ottavo passaggio per poi guadagnare qualche ulteriore decimo nelle fasi conclusive, tagliando il traguardo davanti a tutti. In gara-2, ancora con la pioggia è stato l'ex rallista Manuel Bissa a fare inizialmente il passo, prendendo anche un leggero margine di vantaggio su Garisto e Nespoli. Ma per il leader il ritiro è arrivato dopo quattro giri, quando è dovuto rientrare ai box per un presunto problema all'impianto frenante che lo aveva già in precedenza costretto ad un lungo alla variante Alta. È stato proprio in quell'istante che per Garisto si è concretizzata la sua vittoria numero uno. Un successo che vale il doppio, perché ottenuto davanti ai due "mastini" Deflorian e Liana, nell'ordine secondo e terzo. Ancora bene Tarabini, di nuovo nella "top 5" e alla fine quarto, a sua volta davanti a Nespoli. ●



## RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Deflorian, in basso, ha chiuso il week end di Imola con due secondi posti. Sopra e sul gradino più alto del podio, il vincitore di gara-1 Nicolò Liana



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Liana; 2. Deflorian; 3. Nespoli. Gara-2: 1. Garisto; 2. Deflorian; 3. Liana.

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81

ADSF ADSF DSF ASDFUTE

## Tarabini fa doppietta

Due vittorie a Imola per Luciano Tarabini nel Trofeo Hankook. Ed è ancora un confronto accesissimo quello che vede Andrea Rayneri mantenere il comando della classifica. Il pilota della Pellin Racing ancora una volta è stato infatti estremamente costante, centrando un secondo ed un terzo posto di classe. Un secondo posto, sempre nel Trofeo Hankook, anche per Giacomo Giubergia, in gara-2 autore di un miglior sesto piazzamento assoluto. Sul podio è salito pure Tommaso Gelmini, terzo (ancora di classe) nella prima gara. Poca fortuna per Stefano Zerbi, che una volta di più ha raccolto meno di quello che avrebbe potuto ed il quale era reduce dal ritiro di Franciacorta.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Jelmini; 2. Distrutti; 3. Poloni. Gara-2: 1. Distrutti; 2. Poloni; 3. Jelmini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Tutti Distrutti

**PRIMA VITTORIA PER IL 21ENNE UMBRO CHE SI IMPONE IN GARA-2 E CHIUDE 2° NELLA 1ª SFIDA**

**I**MOLA - Tre differenti vincitori nei primi due round, con Felice Jelmini di nuovo a segno dopo il successo conquistato al Mugello e ancora leader nella classifica assoluta con i colori del team Composit Motorsport. Ma a Imola, il 2° round della Clio Cup Italia ha incoronato, per la prima volta, anche Filippo Distrutti. Il giovane umbro (21 anni compiuti a marzo), studente di Ingegneria dell'Autoveicolo, ha messo in pratica la teoria dando a tutti una lezione di tecnica con il bagnato.

Alla sua terza stagione nel monomarca riservato alle Rs 1.6 turbo della Casa francese, il pilota della NextOneMotorsport si è imposto sotto la pioggia nella seconda gara del weekend, dopo avere sfiorato in qualifica la pole stabilendo il secondo ed il terzo responso nelle due sessioni, risalendo secondo in campionato. In gara-1 Distrutti ha dimostrato definitivamente di potersi collocare nel gruppo dei pri-

mi, lottando con Fulvio Ferri, autore di una doppia pole, e lo stesso Jelmini, fino a conquistare un secondo posto in volata (solo cinque i decimi che lo hanno separato da Jelmini). Per Ferri, già primo in Toscana, il weekend emiliano era iniziato ottimamente, con il miglior tempo fatto segnare nei due turni di prove ufficiali. Al primo via lanciato, il laziale della Faro Racing ha fatto da apripista. Poi un contatto avuto proprio con Jelmini ha compromesso il setup della sua vettura, facendolo progressivamente scivolare quarto, alle spalle di Distrutti e di

Matteo Poloni, quest'ultimo sempre nei panni del "terzo incomodo". Jelmini, passato al comando nel corso della terza tornata, ha invece raddrizzato un fine settimana aperto con una doppia qualifica tribolata, segnata dal 3° e 4° responso, dopo avere spiatellato una gomma nel primo turno cronometrato. In gara-2 il lombardo ha guadagnato comunque una posizione, ottenendo un terzo piazzamento ed il suo quarto podio su quattro. Davanti a lui questa volta Poloni, con la Essecorse ormai in grado di dare più di un pensiero a quel tris di protagonisti di questa prima parte di stagione. Ferri, che con la pista che si andava asciugando non è riuscito a preservare al meglio il set di pneumatici da "rain", è scivolato invece appena fuori dal podio. In netta crescita Massimiliano Danetti, passato tra le fila della Essecorse e autore di due quinti posti. Due noni piazzamenti invece per Andrea Ricca, che ha esordito con la Faro Racing.

**Dario Lucchese**

**I**MOLA - A Imola la Coppa Italia Turismo ha ritrovato una certa vivacità. Diversi nuovi arrivi e qualche "inedito" protagonista hanno caratterizzato il terzo dei sette appuntamenti della serie targata Gruppo Peroni Race, che ha riconfermato uno schieramento di poco inferiore alla ventina di vetture. La prima novità è stata quella del 16enne Jacopo Guidetti, che al suo debutto assoluto sul tracciato del Santerno, sotto la pioggia, ha portato al successo in gara-1 la Audi Rs3 Lms Tcr della Bf Motorsport divisa con il rientrante Edoardo Barbolini (assente nei primi due round), stabilendo anche il giro più veloce. Poi è stato il turno di Alessio Caiola, a segno nella seconda gara con la Cupra Tcr dsg davanti allo stesso Barbolini. Il primo acuto in qualifica era stato proprio di Caiola, in pole con la sua Cupra davanti alla Honda Civic Type R (sempre in configurazione Tcr) di Mauro Guastamacchia. Ma proprio quest'ultimo è stato autore nella prima gara di un'uscita di pista che ha anche chiamato in causa la safety car. Guidetti invece non ha sbagliato nulla ed ha iniziato nel frattempo una rimonta che gli ha permesso di raggiungere Caiola, superandolo alla Villeneuve nel corso dell'ottavo giro.

Con le prime due posizioni consolidate, a chiudere terzo è stato Raffaele Lissignoli, al volante di una Cupra dotata di cambio sequenziale e schierata dalla Pit Lane Competizioni. Poi un'ulteriore "new entry", Davide Nardilli, quinto sulla prima delle Honda Civic. Weekend concluso in anticipo invece per Alberto Fumagalli, che dopo avere iniziato la stagione con la vittoria del



A sinistra Jelmini, sotto Cappellari, a destra Scilla



# Caiola gran protagonista

**COPPA ITALIA** ALESSIO FIRMA UN 1° E UN 2° POSTO. STUPISCE IL 16ENNE GUIDETTI VINCITORE IN GARA-1



Caiola ha conquistato una vittoria e un secondo posto a Imola in Coppa Italia. A sinistra Distrutti, a destra in alto Sapino

Mugello è stato protagonista di un'uscita di pista in cui ha danneggiato la sua Bmw M3 E90. Incidente che ha fatto sì che venisse esposta la bandiera rossa con un paio di minuti di anticipo sul tempo prefissato, privando inoltre Riccardo Fumagalli (figlio di Alberto) di presentarsi al via di gara-2. Da segnalare anche il buon quinto posto di Damiano Reducci, pilota di astrazioni rallistiche e al proprio esordio in pista al volante di una Hyundai con cui ha messo dietro l'altra Audi di Vincenzo Montalbano. Buon nono piazzamento di Giulio Valentini, anche lui al suo rientro, in qualifica penalizzato da un setup non ideale e poi autore di una rimonta dalle retrovie, dopo avere compiuto una sosta ai box a causa di un problema ai tergicristalli.

In gara-2 Caiola ha preceduto Barbolini. Sul podio anche Daniele Cappellari, che si è rifatto della sfortuna avuta nella prima gara. Il veneto, con la Volkswagen Golf Gti Tcr dotata di cambio sequenziale, in quella circostanza aveva compiuto un'escursione alla Rivazza nelle fasi iniziali a causa della scarsa visibilità e poi aveva iniziato una rimonta, vanificata dalla penalizzazione avuto per un sorpasso con bandiere gialle. Ancora bene Lissignoli, che ha concluso quarto, mentre Samuele Piccin ha completato l'ordine dei primi cinque. Nella seconda Divisione la prima vittoria è andata all'altro 16enne Diego Di Fabio. Il romagnolo dell'Ac Racing Technology, protagonista sette giorni prima a Misano nel Mini Challenge Italia, ha debuttato con una John Cooper in versione Lite chiudendo nella "top 10" assoluta. In gara-2 successo di Camillo Piccin su una Honda Civic Type R. (d.l.)

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Guidetti; 2. Caiola; 3. Lissignoli. Gara-2: 1. Caiola; 2. Barbolini; 3. Cappellari.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Sapino ci mette la firma

**NOVECENTO GT RACE CUP** CONQUISTA LA VITTORIA DAVANTI A SCILLA E DE BELLIS IN RIVA AL SANTERNO

**I**MOLA - Andrea Sapino ha conquistato in equipaggio singolo la sua prima vittoria nella Novecento Gt Race Cup. Dopo essere stato uno dei protagonisti nel primo appuntamento del Mugello, a Imola il pilota del team Elettronica Conduttori si è imposto con la sua 911 Gt3 Cup davanti ad Alberto Scilla. Quest'ultimo, all'esordio nella serie sulla vettura che in Toscana era stata guidata da "Togo", è stato uno dei protagonisti fin dalle qualifiche, quando ha ottenuto il quarto migliore responso, centrato alla fine il successo nella classe GtC. Qualifiche che avevano visto Enrico Fulgenzi conquistare la pole. Lo jesino ha condotto al comando durante tutto il suo primo tur-

no, prima di lasciare il volante a Enrico Quinzio, il quale è progressivamente scivolato quarto, mantenendo comunque la leadership della classe GtA. Bene anche il campione in carica Riccardo De Bellis, che dopo essersi imposto nel round d'apertura, ha centrato un altro podio assoluto concludendo terzo. Da segnalare il settimo posto di Franco Cimarelli, con una meno potente Porsche 997 3.6 settimo assoluto e primo nella GtD. Al loro debutto i fratelli Giacomo e Gabriele Berra sono riusciti a portare a termine la gara. Assenti invece Michele Merendino e Giuseppe Guttadauro a causa di un incidente avuto nel conclusivo turno delle prove libere di sabato. (d.l.)

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Sapino; 2. Scilla; 3. De Bellis.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





# Di Grassi ubere

IL BRASILIANO REGALA ALL'AUDI LA VITTORIA NELLA GARA DI CASA. SUL PODIO ANCHE BUEMI E IL LEADER DELLA SERIE VERGNE

*Fulvio Cavicchi*



**CLASSIFICHE**

**GARA:** 1. di Grassi (Audi Sport); 2. Buemi (Nissan); 3. Vergne (DS).

LA CLASSIFICA COMPLETA A PAG. 80-81

FEET  
ELEVATION

EMPELHOFF

# er alles

## 2° centro stagionale di Lucas

Seconda vittoria stagionale per Lucas Di Grassi che adesso s'è portato al secondo posto in classifica a 6 distanze da Vergne quando mancano 3 round alla fine





«Deutschland uber alles» potevano giustamente cantare i tifosi tedeschi a fine gara, dopo la seconda vittoria consecutiva di Audi nell'E-Prix Berlino. La capitale teutonica è l'unica città ad essere stata presente in tutte le edizioni della Formula E e sabato la bandiera a scacchi ha sventolato per cinque vetture germaniche nelle prime sette posizioni finali. Quindi raccogliendo tutte e tre le marche del paese presenti al via, in attesa di Porsche che debutterà la prossima stagione e porterà quindi tutti i brand teutonici sulla griglia di partenza.

Insomma la Formula E pare viaggiare a wurstel, ed ecco che il secondo successo 2018/2019 di Lucas di Grassi è una perfetta risposta a quello di Ds e Jean-Éric Vergne a Montecarlo, per fermare la Grandeur transalpina e riaprire una sfida per la vetta che pare aver trovato il duello finale che verrà ricordato di stagione 5.

I contendenti per il titolo sono divisi da appena sei punti a tre gare dal termine, e le due Case automobilistiche che li appoggiano sono a 25 tra loro in cima alla classifica squadre. Ma soprattutto il francese ed il brasiliano potrebbero diventare i primi piloti a ripetersi nell'albo d'oro della categoria, visto che il primo è il campione in carica mentre il secondo aveva conquistato Stagione 3. A fare da arbitro e specialmente da "terzo incomodo" saranno i due piloti della Nissan Sébastien Buemi ed Oliver Rowland. Perché è davvero impossibile non rimanere stupiti dalla crescita inarrestabile delle vetture con bandiera giapponese gestite dalla e.dams di Jean-Paul Driot. L'el-



**Anche Vergne sale sul podio**

Sopra, Jean Eric Vergne: 3° al traguardo. A destra Pascal Wehrlein inseguito da Rowland. Sotto, ancora Buemi





## Buemi 2° dopo la pole

Scattato dalla pole, Buemi ha chiuso al 2° posto alle spalle di Di Grassi, a sinistra, nell'altra pagina

# Mercato rilassato

I TEAM MANAGER STANNO INIZIANDO A RILASCIARE INFORMAZIONI SUI VOLANTI DELLA PROSSIMA STAGIONE

Con l'approcciarsi di fine stagione alcune informazioni iniziano a filtrare su come potrà presentarsi la griglia 2019/2020. Se lo scorso mercato era stato decisamente attivo, quello che si avvicina pare al contrario mostrarsi tranquillo e senza grandi colpi di scena. Il primo nome di cui si era parlato era stato quello di António Félix Da Costa, destinato ad essere giustamente confermato da Bmw, almeno per il prossimo anno. Lo stesso pare accadere per Mitch Evans, con Jaguar che ovviamente punta a tenersi il neozelandese che a Roma ha regalato alla Casa britannica la prima vittoria di sempre. Nella gara di casa di Montecarlo anche la Venturi, per bocca del suo team boss Susie Wolff, si è detta intenzionata a non fare alcuna modifica nel line-up, confermando il vincitore di Hong Kong Edoardo Mortara ed il terzo classificato nella gara del Principato Felipe Massa. Edo pareva molto vicino al passaggio in Mercedes, e per lui sarebbe stato un grande salto in avanti, ma pare farà una terza stagione con il team di proprietà di Gildo Pallanca Pastor, che punta anche a confermare la tester Simona De Silvestro.

Incredibile invece la dichiarazione di Daniel Abt, che a inizio mese ha definito l'eventuale abbandono del team Audi come «non impossibile». Aggiungendo poi «Ovviamente il mio nome è connesso ad Ingolstadt ed io sono molto orgoglioso di guidare per la Casa degli anelli, visto che l'ho fatto per tutta la mia vita, ma ci sono altre squadre che non sono male e team che magari sono alla ricerca di piloti esperti. Alla fin fine, devo pensare a me stesso».

Facile pensare che la formazione interessata all'esperienza sarebbe Porsche, che debutterà la prossima stagione e deve ancora annunciare chi affiancherà Neel Jani. Se non sarà un esterno, probabile la conferma del tester Brendon Hartley.



vetico, campione nella seconda edizione, ha fatto segnare la quinta pole position della squadra in dieci qualifiche, davvero stupefacente pensando che le rimanenti sono tutte andate a formazioni differenti. Il marchio nipponico che si è inventato il powertrain con doppia Mgu, idea che probabilmente diventerà lo standard per tutti se non verrà vietata dai futuri regolamenti come chiedono gli avversari, ha scavalcato Bmw nel ranking grazie al secondo ed ottavo posto di Berlino ed è ora quarto a soli tredici lunghezze dalla Virgin. Difficile non aspettarsi un altro sorpasso da parte di Nissan nella prossima tappa di Berna, circuito nuovo per tutti tranne che per Buemi, che lo ha testato con una delle vetture per le esibizioni e lo ha definito «spettacolare e con cambi di elevazione mai visti prima in Formula E». Comunque «Monsieur Formula E» ha «festeggiato» proprio a Berlino i due anni senza vittorie nella serie, ed il suo record di 12 E-Prix conquistati è a rischio visto che di Grassi ha festeggiato il suo decimo trofeo.

Dopo aver parlato delle grandi prestazioni, giusto invece ragionare sulle cadute, con Virgin e Mahindra che continuano a scendere nel finale dell'annata come già fecero nel 2018. Sam Bird e Pascal Wehrlein, nono e decimo, fanno il possibile per tappare i buchi di due navi che paiono affondare. Ma al contrario il tredicesimo posto finale di Robin Frijns, vincitore di Parigi ed ex terzo in classifica, e soprattutto il diciassettesimo di Jérôme d'Ambrosio, vincitore di Marrakech ed





*Lo show della F.E*

Ecco un bello scorcio dell'EPrix di Berlino e in basso Vandoorne

in più occasioni leader in campionato, davvero colpiscono duramente le classifiche sia loro che delle relative squadre. Il pilota dei Paesi Bassi è dovuto scattare dall'ultima fila e non è riuscito a risalire fino ad entrare in zona punti, mentre il belga ha sofferto una rottura del Brake-by-wire andando a schierarsi e quindi la gara è di fatto per lui terminata ancora prima del via. La terza gara senza punti dell'ex Formula Uno lo fa precipitare ottavo in classifica, ed difficile pensare possa difendersi dall'attacco di Rowland già in Svizzera. Infine, ritorno nell'anonimato per Felipe Massa dopo la grande festa per il podio di Montecarlo. Però salta agli occhi la differenza di prestazioni del brasiliano e di Edoardo Mortara, sia in qualifica che in gara, rispetto alle Hwa che utilizzano il powertrain Venturi in versione clienti. Facile pensare che ci sia una colpa più tecnica e di assetto più che di guida dietro questi risultati.



## *Vandoorne che bella scoperta!*

**IL BELGA STA DAVVERO STUPENDO  
TUTTO IL PADDOCK ELETTRICO**

La tappa di Berlino ha visto andare in scena un'altra fantastica prestazione di Stoffel Vandoorne, con il belga sta davvero facendo una stagione impressionante. Prima fila sulla griglia di partenza e quinto posto finale in un circuito ancora una volta mai visto prima e chiuso nella morsa dei piloti più esperti della storia del campionato, visto che i quattro davanti a lui e quello alle sue spalle sono tutti attivi nella serie sin dalla prima stagione di sempre.

Da non dimenticare poi il podio di Roma, ed oggi il belga ha in classifica quasi il quadruplo dei punti del compagno di squadra. Che non è un giovane pilota senza curriculum, bensì l'ottimo Gary Paffett, cioè uno che ha vinto sette campionati nella sua carriera, storico pilota ufficiale Mercedes nel Dtm e che per tante stagioni è stato anche tester per team in Formula Uno.

Certamente molti potranno essere portati a pensare che fosse qualcosa che ci si potesse aspettare da chi correva nel circus fino a fine 2018, ma invece questo non è per nulla automatico dato che la Formula E è sempre stata molto avara verso chi non aveva esperienza specifica nella serie, indipendentemente dal curriculum. Come dimostrano le prestazioni di un ex-vice-campione del mondo come Felipe Massa. Questo poi guidando per una formazione al debutto e che è team-clienti di Venturi, quindi con meno giornate di test a disposizione prima dell'inizio della stagione.



# INNOVACAR

by FRAIBER®



## S2 FOAMY

**SHAMPOO BREVETTATO\*  
ADDITIVATO CON  
ENZIMI.**

Crea una schiuma che aderisce a lungo alla carrozzeria, eliminando con facilità sporco e contaminazioni stradali.

## D1 IRON

**DECONTAMINANTE RAPIDO  
PER RESIDUI FERROSI A  
PH NEUTRO.**

Detergente neutro che decontamina cerchi, carrozzeria e vetro da residui ferrosi, ruggine e ossido. La sua formula energetica aggredisce le micro particelle di ferro e cambia colore diventando viola.

## W1 QUICK DETAILER

**PULITORE, PROTETTIVO E  
LUCIDANTE RAPIDO PER  
TUTTE LE SUPERFICI.**

La sua unica formula incrementa l'effetto gloss, l'idrorepellenza e dona un effetto seta al tatto.

Nuova linea detailing disponibile su:

**CAR-CARE.IT**  
DETAILING SHOP CENTER

[www.car-care.it](http://www.car-care.it)

\* brevetto n°14730984.3

# Le classifiche

## VELOCITÀ

### F2

Resoconto della gara a pag. 44  
Montecarlo (Mo),  
23-26 maggio 2019

**Gara-1:** 1. de Vries 41 giri in 1.30'56"153 alla media di 90,272 km/h; 2. Matsushita a 4'046; 3. Câmara a 5'470; 4. Boccolacci a 9'120; 5. Zhou a 1'02'548; 6. Markelov a 1 giro; 7. Delétraz a 1 giro; 8. Hubert a 1 giro; 9. Boschung a 1 giro; 10. Mazepin a 1 giro; 11. Alesi a 1 giro; 12. Latifi a 1 giro; 13. Schumacher a 1 giro; 14. Calderón a 2 giri; 15. Raghunathan a 2 giri; 16. Correa.

**Giro veloce:** il 38° di Matsushita in 1'22"243 alla media di 146,069 km/h.

**Gara-2:** 1. Hubert 30 giri in 44'23"388 alla media di 135,314 km/h; 2. Delétraz a 0'059; 3. Zhou a 0'922; 4. Markelov a 2'459; 5. Boccolacci a 13'689; 6. Câmara a 16'322; 7. de Vries a 16'952; 8. Mazepin a 17'337; 9. Matsushita a 18'770; 10. Latifi a 19'335; 11. Schumacher a 21'559; 12. Correa a 22'639; 13. Aitken a 23'284; 14. Iott a 24'813; 15. Gelael a 1 giro.

**Giro veloce:** il 27° di Gelael in 1'23"318 alla media di 144,184 km/h.

**Campionato:** 1. Latifi 95 punti; 2. de Vries 94; 3. Ghiotto 67; 4. Aitken 62; 5. Zhou 54; 6. Câmara 52; 7. Hubert 46; 8. Delétraz 34; 9. Boccolacci 30; 10. Matsushita 26.

## INDYCAR

### 500 Miglia Indianapolis

Resoconto della gara a pag. 46  
Indianapolis (Usa), 26 maggio 2019

**Gara:** 1. Pagenaud (Dallara-Chevy) 200 giri in 2h50'39"2797, alla media di 282,913 km/h; 2. Rossi a 0'2086; 3. Sato a 0'3413; 4. Newgarden (Dallara-Chevy) a 0'8979; 5. Power (Dallara-Chevy) a 1'6173; 6. Carpenter (Dallara-Chevy) a 1'9790; 7. Ferrucci a 2'8055; 8. Hunter-Reay a 4'0198; 9. Kanaan (Dallara-Chevy) a 4'7708; 10. Daly a 5'3459; 11. Hinchcliffe a 5'4821; 12. Davison a 6'2250; 13. Jones (Dallara-Chevy) a 7'5500; 14. Pigot (Dallara-Chevy) a 8'5566; 15. Leist (Dallara-Chevy) a 10'4153; 16. Mann (Dallara-Chevy) a 12'9803; 17. Dixon a 14'7595; 18. Castro-neves (Dallara-Chevy) a 1 giro; 19. Karam (Dallara-Chevy) a 1 giro; 20. Hildebrand (Dallara-Chevy) a 1 giro; 21. Harvey a 1 giro; 22. Oriol Servia a 1 giro; 23. Ericsson a 2 giri; 24. King a 2 giri; 25. Kimball (Dallara-Chevy) a 4 giri; 26. Andretti a 5 giri (gli altri su Dallara-Honda).

**Giro più veloce:** il 40° di Dixon in 40'1337, alla media di 360,895 km/h.

**In campionato:** 1. Pagenaud 249 punti; 2. Newgarden 249; 3. Rossi 228; 4. Sato 203; 5. Dixon 203.

## RENAULT EURO CUP F3

Resoconto della gara a pag. 58  
Montecarlo (Mo),  
25-26 maggio 2019

**Gara-1:** 1. Martins 21 giri 32'36"073; 2. Smolyar a 1'317; 3. Collet a 3'143; 4. Piastrini a 11'882; 5. Vieira a 34'501; 6. Colombo a 11'325; 7. Pasma a 35'516; 8. O'Keefe a 36'501; 9. De Wilde a 37'188; 10. Maini a 37'551; 11. Ptacek a 40'806; 12. Schott a 41'113; 13. Bird a

53'867; 14. Malvestiti a 54'652; 15. Deledda a 1'28'413.

**Gara-2:** 1. Smolyar 20 giri 32'55"493; 2. Martins a 0'873; 3. Vieira a 9'304; 4. Collet a 9'855; 5. Piastrini a 9'985; 6. Lloveras a 12'475; 7. Colombo a 12'737; 8. Lorandi a 15'621; 9. O'Keefe a 16'681; 10. Pasma a 17'331; 11. Maini a 17'951; 12. De Wilde a 18'630; 13. Cordeel a 19'293; 14. Benavides a 20'176; 15. Bird a 22'447; 16. Deledda a 27'413; 17. Baltas a 27'699; 18. Malvestiti a 28'155; 19. Schott a 30'284.

**Il campionato:** 1. Martins 89 punti; 2. Smolyar 86; 3. Piastrini 84; 4. Collet 55; 5. Vieira 50; 6. Colombo 47; 7. De Wilde 45; 8. Lorandi 36; 9. Maini 34; 10. Ptacek 17.

## GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 68  
Hockenheim (Ger),  
25-26 maggio 2019

**Gara-1:** 1. Rueda-Saravia (McLaren 720 s PRO) 40 giri in 1.11'29"168 alla media di 153,5 km/h; 2. Cameron-Griffin (Ferrari 488 GT3) a 15'027; 3. Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG GT3) a 17'606; 4. Kodric-Chaves (McLaren 720 S) a 18'972; 5. Costa-Altoè a 19'591; 6. Ward-Dontje (Mercedes AMG GT3) a 20'125; 7. Siedler-Grenier a 22'542; 8. Wilkinson-Turner (Aston Martin GT3) a 23'926; 9. Ramos-Crestani ITA (Mercedes AMG GT3) a 24'492; 10. Froggatt-Cheever III (Ferrari 488 GT3) a 25'097; 11. Leo-Razak a 45'870; 12. Ling-Schandorff a 47'175; 13. Hahn-Khodair (McLaren 720 S) a 51'083; 14. De Marco-Pohler a 51'719; 15. Hrachowina-Konrad (Mercedes AMG GT3) a 1'08'881; 16. Di Folco-Lenz a 1'19'263; 17. Habul-Jäger (Mercedes AMG GT3) a 1'22'945; 18. Coimbra-Silva (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 19. Hill-Shoffner (Mercedes AMG GT3) a 1 giro (gli altri su Lamborghini Huracan GT3).

**Giro più veloce:** il 18° giro di Rueda-Saravia in 1'38"602 alla media di 167,0 km/h.

**Gara-2:** 1. Siedler-Grenier 36 giri in 1.01'04"516 alla media di 161,7 km/h; 2. Costa-Altoè a 0'691; 3. Wilkinson-Turner (Aston Martin GT3) a 9'838; 4. Ramos-Crestani (Mercedes AMG GT3) a 10'538; 5. Ramos-Chaves (McLaren 720 s) a 10'954; 6. De Marco-Pohler a 16'109; 7. Ward-Dontje (Mercedes AMG GT3) a 21'657; 8. Ling-Schandorff a 23'335; 9. Cameron-Griffin (Ferrari 488 GT3) a 28'201; 10. Liang-Giammaria a 29'628; 11. Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG GT3) a 31'081; 12. Froggatt-Cheever III (Ferrari 488 GT3) a 33'444; 13. Leo-Razak a 37'402; 14. Rueda-Saravia (McLaren 720 s) a 46'207; 15. Hrachowina-Konrad (Mercedes AMG GT3) a 57'394; 16. Cipriani (Mercedes AMG GT3) a 58'086; 17. Di Folco-Lenz a 1'06'657; 18. Hahn-Khodair (McLaren 720 s) a 1'28'873; 19. Coimbra-Silva (Mercedes AMG GT3) a 1'42'010; 20. Hill-Shoffner (Mercedes AMG GT3) a 1 giro; 21. Habul-Jäger (Mercedes AMG GT) a 7 giri (gli altri su Lamborghini Huracan GT3).

**Giro più veloce:** il 18° giro di Pierburg-Onslow-Cole in 1'38"061 alla media di 167,9 km/h.

**Campionato:** 1. Costa-Altoè 41 punti; 2. Grenier-Siedler 34; 3. Chaves-Kodric 30; 4. Crestani-Ramos 28; 5. Rueda-Saravia

25; 6. Wilkinson 18; 7. Rovera-Zamperi 17; 8. Cameron-Griffin, Onslow-Cole-Pierburg 16; 10. Turner 13.

## EUROFORMULA OPEN

Resoconto della gara a pag. 70  
Hockenheim (Ger),  
25-26 maggio 2019

**Gara-1:** 1. Sato (Dallara-Spiess) 19 giri in 29'52"075 alla media di 174,580 km/h; 2. Doohan (Dallara-HWA) a 5'221; 3. Lawson (Dallara-Spiess) a 6'468; 4. Tsunoda (Dallara-Spiess) a 8'778; 5. Lundqvist (Dallara-HWA) a 13'430; 6. Hanses (Dallara-Spiess) a 14'804; 7. Dunner (Dallara-HWA) a 19'246; 8. Hahn (Dallara-Spiess) a 29'030; 9. Kjaergaard (Dallara-Spiess) a 29'482; 10. Das (Dallara-HWA) a 30'078; 11. Natori (Dallara-Spiess) a 39'623; 12. Monger (Dallara-Spiess) a 40'893; 13. Andrade (Dallara-Piedrafita) a 1'04'910; 14. Samaia (Dallara-HWA) a 1 giro; 15. Williams (Dallara-HWA) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Sato 1'33"293 alla media di 176,501 km/h.

**Gara-2:** 1. Tsunoda (Dallara-Spiess) 19 giri in 29'44"133 alla media di 175,357 km/h; 2. Sato (Dallara-Spiess) a 4'654; 3. Hanses (Dallara-Spiess) a 9'176; 4. Dunner (Dallara-HWA) a 9'707; 5. Lawson (Dallara-Spiess) a 14'255; 6. Kjaergaard (Dallara-Spiess) a 25'997; 7. Doohan (Dallara-HWA) a 28'285; 8. Natori (Dallara-Spiess) a 35'486; 9. Williams (Dallara-HWA) a 36'829; 10. Das a 37'382; 11. Samaia (Dallara-HWA) a 38'402; 12. Andrade (Dallara-Piedrafita) a 1'04'647; 13. Monger (Dallara-Spiess) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Tsunoda 1'33"039 alla media di 176,983 km/h.

**Il campionato:** 1. Sato 104 punti; 2. Lawson 89; 3. Tsunoda 80; 4. Dunner 74; 5. Hanses 49; 6. Lundqvist 43; 7. Monger, Kjaergaard, Doohan 28; 10. Samaia 26.

## LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 71  
Imola (Bo), 25-26 maggio 2019

**Gara-1:** 1. Liana 11 giri in 26'25"171, alla media di 122,634 km/h; 2. Deflorian a 1'177; 3. Garisto a 9'182; 4. Nespoli a 9'456; 5. Tarabini a 17'007; 6. Bissa a 0'607; 7. Rayneri a 27'900; 8. Gelmini a 1'01'907; 9. Radice a 1'05'633; 10. Zerbi a 1'06'231; 11. Giubergia a 1'10'540; 12. Utziers a 1'30'448; 13. Serratore a 1'40'864.

**Giro più veloce:** l'11° di Deflorian in 2'08'936, alla media di 137,063 km/h.

**Gara-2:** 1. Garisto 12 giri in 25'30"845, alla media di 138,531 km/h; 2. Deflorian a 0'837; 3. Liana a 1'00'303; 4. Tarabini a 10'499; 5. Nespoli a 10'740; 6. Giubergia a 19'775; 7. Rayneri a 20'529; 8. Radice a 51'986; 9. Zerbi a 57'734; 10. Utziers a 1'03'143; 11. Gelmini a 1'03'319; 12. Serratore a 1'34'423.

**Giro più veloce:** il 10° di Deflorian in 2'05"165, alla media di 141,193 km/h.

## CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 72  
Imola (Bo), 25-26 maggio 2019

**Gara-1:** 1. Jelmini (Composit Motorsport) 10 giri in 26'34"731, alla media di 110,817 km/h; 2. Distrutti (NextOneMotorsport) a 0'519; 3. Poloni (Essecorse) a 2'188; 4. Ferri (Faro Racing) a 3'194; 5. Danetti (Essecorse) a 3'338; 6. "Due" (Oregon Team) a 4'271; 7. Ongaretto (Composit

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

### 1-2 giugno

#### INDYCAR

a Detroit

www.indycar.com

#### IMSA

a Detroit

www.imsa.com

#### RENAULT EURO CUP F3

a Le Castellet

www.formulere Renault.com

#### BLANCPAIN ENDURANCE

a Le Castellet

www.blancpain-gt-series.com

#### NASCAR

a Pocono

www.nascar.com

## RALLY

31 maggio-2 giugno

### MONDIALE RALLY

in Portogallo

www.rallydeportugal.pt

## ITALIANO WRC - STORICO TRZ

52° Rally del Salento

rallydelsalento.eu

## COPPA RALLY 1

Rally il Grappolo

www.sandamianorallyclub.it

## COPPA RALLY 6 - STORICO TRZ

Rally degli Abeti

www.abetracing.it

## COPPA RALLY 8 - STORICO NAZ

Rally dei Templi

www.rallyditempli.it

## STORICO CIRAS

15° Rally Campagnolo

www.rallyclubisola.it

## SALITE

1-2 giugno

### CIVM

50° Verzegnis Sella Chianzulan

ita.verzegnis.net

### CEM

Ecce Homo

Motorsport) a 4'852; 8. Vallarino (Mc Motortecnica) a 5'895; 9. Ricca (Faro Racing) a 6'751; 10. Bergamaschi (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 7'102; 11. Cipolla (Sirio Motorsport) a 8'912; 12. "Saetta McQueen" (Mc Motortecnica) a 13'082; 13. Mosca (Faro Racing) a 17'775; 14. Parisini (Essecorse) a 47'870.

**Giro più veloce:** il 4° di Jelmini in 2'16"568, alla media di 129,404 km/h.

**Gara-2:** 1. Distrutti (NextOne Motorsport) 11 giri in 26'03"815, alla media di 124,309 km/h; 2. Poloni (Essecorse) a 2'270; 3. Jelmini (Composit Motorsport) a 2'611; 4. Ferri (Faro Racing) a 6'705; 5. Danetti (Essecorse) a 6'888; 6. Ongaretto (Composit Motorsport) a 14'990; 7. Trebbi (Explorer Motorsport) a 16'374; 8. Vallarino (Mc Motortecnica) a 16'856; 9. Ricca (Faro Racing) a 20'850; 10. Mosca (Faro Racing) a 26'806; 11. Cipolla (Sirio Motorsport) a 33'270; 12. "Saetta McQueen" (Mc Motortecnica) a 36'494; 13. "Due" (Oregon Team) a 46'991; 14. Raffaele (Oregon Team) a 1'08'958; 15. Parisini (Essecorse) a 1'20'909; 16. Cordara (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 2° di Ferri in 2'16"207, alla media di 129,747 km/h.

**Il campionato dopo 4 gare:** 1. Jelmini 83 punti; 2. Distrutti 70; 3. Poloni 66; 4. Ferri 55; 5. "Due", Danetti e Ongaretto 26; 8. Vallarino 19; 9. Mosca 13; 10. Felisa 7..

## COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 72  
Imola (Bo), 25-26 maggio 2019

**Gara-1:** 1. Guidetti (Audi Rs3 Lms seq.) 8 giri in 21'39"862, alla media di 108,765 km/h (1. Prima Divisione); 2. Caiola (Cupra Tcr dsg) a 0'960; 3. Lissignoli (Cupra Tcr seq.) a 5'579; 4. D. Nardilli (Honda Civic Type R Tcr) a 7'609; 5. Reduzzi (Hyundai i30 N Tcr) a 8'676; 6. V. Montalbano (Audi Rs3 Lms dsg) a 11'020; 7.

Giorgi (Cupra Tcr dsg) a 19'937; 8. Bamonte (Honda Civic Type R Tcr) a 20'892; 9. Valentini (Cupra dsg) a 21'687; 10. Di Fabio (Mini Challenge Lite) a 29'159 (1. Seconda Divisione); 11. Cappellari (Volkswagen Golf GTI Tcr seq.) a 37'818; 12. Cioffi (Mini Challenge Pro) a 43'991; 13. A. Fumagalli (Bmw E90) a 1 giro; 14. Marsilia (Renault Clio Cup) a 1 giro; 15. R. De Luca (Honda Civic Type R) a 1 giro; 16. Marchio (Honda Civic Type R Tcr) a 1 giro; 17. Maglioccola (Cupra Tcr dsg) a 2 giri.

**Giro più veloce:** l'8° di Guidetti in 2'14"518, alla media di 131,376 km/h.

**Gara-2:** 1. Caiola (Cupra Tcr dsg) 12 giri in 25'51"797, alla media di 136,660 km/h; 2. Barbolini (Audi Rs3 Lms seq.) a 0'581; 3. Cappellari (Volkswagen Golf GTI Tcr seq.) a 6'009; 4. Lissignoli (Cupra Tcr seq.) a 7'932; 5. S. Piccin (Honda Civic Type R Tcr) a 11'943; 6. Reduzzi (Hyundai i30 N Tcr) a 23'507; 7. Fabiani (Audi Rs3 Lms dsg) a 24'488; 8. Valentini (Cupra dsg) a 41'902; 9. Bizzaglia (Honda Civic Type R Tcr) a 46'760; 10. Cioffi (Mini Challenge Pro) a 1'12'619; 11. Giorgi (Cupra Tcr dsg) a 1'28'097; 12. C. Piccin (Honda Civic Type R) a 1'57'638; 13. Di Fabio (Mini Challenge Lite) a 1'59'050; 14. Marsilia (Renault Clio Cup) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 7° di Caiola in 2'00"199, alla media di 147,026 km/h.

## 900 GT RACE CUP

Resoconto della gara a pag. 73  
Imola (Bo), 25-26 maggio 2019

**Assoluta:** 1. Sapino (Porsche 991 Gt3 Cup) 23 giri in 50'45"497, alla media di 133,464 km/h; 2. Scilla (Porsche 991 Gt3 Cup) a 11'399; 3. De Bellis (Porsche 991 Gt3 Cup) a 32'316; 4. Fulgenzi-Quinzio (Porsche 991 4.0) a 1'17'280; 5. Mazzolini (Porsche 991 Gt3 Cup) a 1'26'997; 6. Biassoni (Porsche 991 Gt3 Cup) a 1'46'551; 7. Cimarelli (Porsche 997 3.6) a 1'57'463; 8. Scannicchi

(Porsche 991 4.0) a 2'01"847; 9. Panzacchi (Porsche 997 GT3 Cup) a 1 giro; 10. Poli-Rovida (Porsche 991 GT3 Cup) a 1 giro; 11. Gabriele Berra-Giacomo Berra (Porsche 997 GT3 Cup) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** il 22° di Scilla in 1'58"447, alla media di 149,201 km/h.

## FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 74  
 Berlino (Ger), 25 maggio 2019

**Gara:** 1. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler), 37 giri in 47'02"477, alla media di 112,2 km/h; 2. Buemi (Nissan e.dams) a 1'856; 3. Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 2'522; 4. Da Costa (Bmw I Andretti Motorsport) a 5'845; 5. Vandoorne (Hwa Racelab) a 6'336; 6. Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 6'551; 7. Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 8'235; 8. Rowland (Nissan e.dams) a 10'781; 9. Bird (Envision Virgin Racing) a 13'153; 10. Wehrlein (Mahindra Racing) a 14'846; 11. Mortara (Venturi Formula E Team) a 15'377; 12. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 17'688; 13. Frijns (Envision Virgin Racing) a 21'197; 14. Günther (Geox Dragon Racing) a 26'154; 15. Massa (Venturi Formula E Team) a 26'684; 16. Paffett (Hwa Racelab) a 27'718; 17. d'Ambrosio (Mahindra Racing) a 27'729; 18. Turvey (Nio Formula E Team) a 32'117; 19. Dillmann (Nio Formula E Team) a 33'706; 20. López (Geox Dragon Racing) a 46'895  
**Giro più veloce:** il 46° di Wehrlein (Mahindra Racing) in 52"385, alla media di 121,294 km/h

**La classifica Piloti:** 1. Vergne 102 punti; 2. di Grassi 96; 3. Lotterer 86; 4. Da Costa 82; 5. Frijns 81; 6. Evans 69; 7. Abt 67; 8. d'Ambrosio 65; 9. Rowland 63; 10. Buemi 61; 11. Bird 56; 12. Mortara 52; 13. Wehrlein 52; 14. Massa 32; 15. Vandoorne 30; 16. Sims 24; 17. Günther 10; 18. Paffett 8; 19. Turvey 6; 20. Lynn 4; 21. López 3; 22. Piquet Jr. 1.

**La classifica Squadre:** 1. Ds Techeetah Formula E Team 188 punti; 2. Audi Sport Abt Schaeffler 163; 3. Envision Virgin Racing 137; 4. Nissan e.dams 124; 5. Mahindra Racing 117; 6. Bmw I Andretti Motorsport 106; 7. Venturi Formula E Team 84; 8. Panasonic Jaguar Racing 74; 9. Hwa Racelab 38; 10. Geox Dragon 13; 11. Nio Formula E Team 6.

## RALLY ERC

### Rally Lettonia

Resoconto della gara a pag. 64

**Absoluta:** 1. Solberg-Johnston (Vw Polo GTI R5) in 1.40'31"9; 2. Lukyanuk-Amatov (Citroën C3 R5) a 22"7; 3. Sesks-Caune a 57"4; 4. Ingram-Whittock a 1'16"8; 5. Habaj-Dymurski a 2'17"7; 6. Mareš-Hloušek a 3'02"4; 7. Griebel-Kopczyk a 3'32"0; 8. Arai -Minor-Petrasko (Citroën C3 R5) a 3'36"5; 9. Brynildsen-Menkerud a 3'46"2; 10. Adielsson-Johansson (Citroën C3 R5) a 4'12"6; 11. Tsouloftas-Chrysostomou a 4'23"9; 12. Koik-Simm (Ford Fiesta R5) a 4'59"8; 13. Sirmacis-Igavēns (Mitsubishi Lancer Evo X) a 5'05"4; 14. Herczyg-Ferencz (Volkswagen Polo GTI R5) a 5'14"1; 15. Ērdi jun.-Kovács a 5'42"6; 16. Žala-Malniēks a 7'04"7; 17. von Thum und Taxis-Ettel (Volkswagen Polo GTI R5) a 8'12"2; 18. Blomberg-Bood a 9'08"5; 19. Al-Rashed-Magalhães a 9'44"3; 20. Torn-Pannas (Ford Fiesta MK8 R2T) a 10'07"6; 21. Nobre-Morales a 10'23"1; 22. Furuseth-Hjerpe (Peugeot 208 R2) a 10'37"0; 23. Røklund-Fuglerud (Peugeot 208 R2) a 10'42"0; 24. Franceschi-Renucci (Ford Fiesta MK8 R2T) a 11'01"2; 25. Llárena-Fernández (Peugeot 208 R2) a 11'28"5; 26. Antunes-Lopes (Ford Fiesta MK8 R2T) a 11'33"2; 27. Rossel-Fulcrand (Peugeot 208 R2) a 13'13"0; 28. Klausz-Kecskeméti (Peugeot 208 R2) a 13'42"8; 29. Schwedt-Meter (Peugeot 208 R2) a 13'44"2; 30. Johnston-Kihurani (Peugeot 208 R2) a 14'44"4; 31. Al-Thefiri-Al-Kuwari (Mitsubishi Lancer Evo X) a 15'08"5; 32. Nucita-Pop (Abarth 124 Rally RGT) a 15'35"1; 33. Melegari-Bonato (Mitsubishi Lancer Evo X) a 16'34"8; 34. Polonski-Sitek (Abarth 124 Rally RGT) a 16'54"6; 35. Kasari-Viitra (Ford Fiesta R2T) a 17'36"6; 36. Munings-Gulbæk (Peugeot 208 R2) a 20'29"0; 37. Jeets-Sikk (Ford Fiesta MK8 R2T) a 25'43"1 (gli altri su Škoda Fabia R5).

**Campionato:** 1. Habaj 69 punti, 2. Ingram 64, 3. Solberg 39, 4. Lukyanuk e Lopez 35, 6. Griebel 24.  
**Trofeo Abarth 124 Rally:** 1. Nucita 37 punti, 2. Polonski 33, 3. Monarri 25, 4. Garcia 18.

# L'OUTLET DI

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



## ACCESSORI



**SCOPRI LA GAMMA** completa Arai, NOS Helmets Forcelfed e Unik al BER Store di Modena o su [BERStore.it](http://BERStore.it), il negozio dello Storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.



## 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)

## RIVISTE

**VENDO COLLEZIONE** di rivista Autosprint, tutti i numeri dall'anno 1970 a tutto il 2000, in ottime condizioni di conservazione. Annuncio per collezionisti appassionati di automobili sportive. Contattatemi al numero 338/905010 oppure via mail a [giovanni.brenzverca@gmail.com](mailto:giovanni.brenzverca@gmail.com)

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

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

## SPORT



## SELEZIONE NAZIONALE PILOTI...

per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 18 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare dei veri piloti, capaci di guidare e correre, qualunque mezzo. Proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento, in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, infine, corsi di telaiistica. E per i più bravi... c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". La Selezione Nazionale Piloti, può essere seguita anche su [facebook/selezioneNazionalePiloti](https://www.facebook.com/selezioneNazionalePiloti), o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: [selezioneNazionale@alice.it](mailto:selezioneNazionale@alice.it)



CONTI EDITORE

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE 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.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.  
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 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'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227111 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
 Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.  
 Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

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

Accertamenti Diffusione Stampa  
 ICS



**Matrimonio da favola a Varese per la nostra collaboratrice Fiammetta La Guidara che sabato 25 maggio è convolata a nozze con Tarcisio Bernasconi, team-owner della Scuderia del Girasole e SEAT Motorsport Italia.**  
 Il matrimonio della coppia 'da corsa' si è svolto con rito civile a Villa Ponti di Varese. A celebrare le nozze Gian Carlo Minardi coadiuvato da Jimmy Ghione.



Leclerc a Monaco, un po' deluso ma mai arreso. In basso Alonso, non qualificato alla Indy 500

ANCHE NEL DIFFICILE WEEKEND DI MONACO

# Piace tanto Leclerc

Caro Charles, hai tutta la mia comprensione, la mia stima resta intatta. In barba a tutti coloro che ti denigrano. Dovevi provarci a Monaco dopo il disastro delle prove per cui non hai alcuna colpa e ci hai provato. Non avevi scelta. Mica potevi restare allineato e coperto come ha fatto il tuo compagno. Da parte mia, Bravo! Sei stato all'altezza delle aspettative, è la Ferrari che non lo è.

**Rososcarlatto**

Leclerc a Montecarlo ha fatto

un sorpasso impossibile e alla prima gli è andata bene. Tanto di cappello.

Alla seconda gli è andata un po' meno bene, ma ci poteva stare, e doveva tentare, per andare avanti. E fin lì ha fatto bene!

Ma, conoscendo la fragilità di queste auto, se ti intraversti e prendi una botta sia a destra che a sinistra, e sei a dieci metri dall'entrata box, entra e cambia le gomme! Tanto, hai perso due o tre posizioni, quasi sicuramente hai le gomme

spiatte, magari qualche danno che non vedi alla carrozzeria... E ci sta che ripartendo con pista libera, puoi guadagnare quelle 5-6 posizioni quando anche gli altri si fermeranno ai box. Non è sicuro ma tenta! Ecco, questo è l'unico vero errore che imputo al pilota. Lì per lì, continuare è sembrato un peccato veniale, ma dopo mezzo giro la meccanica ha presentato il conto. Peccato!

**Silvio Melandri**

Al di là dei punti zero, vorrei fare i miei complimenti a Charles Leclerc per la generosità che ha mostrato in qualifica e, soprattutto, in gara nel weekend di Montecarlo, dando entusiasmo a tutti i tifosi, e sono tanti, che credono tanto in lui.

**Massimo Incontri**

LAT

LA MANCATA QUALIFICAZIONE È STATA UNA BRUTTA FIGURA DELLA SQUADRA, ASSAI DELUDENTE

# Nando senza colpe a Indy

Non è stata colpa tua a Indy, Nando. Semplicemente la sfida è stata affrontata con mille proclami poco proporzionati all'esperienza del tuo team... Se vorranno provare a disputarla, prima si prendessero la briga di fare tutta la stagione e prepararsi per gli ovali, in particolare.

**giuse.mc4ever**



**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

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

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

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

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

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

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
**abbonamenti@diffusioneeditoriale.it**

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto MOTO SPRINT** **INMOTO**

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



# PARCO VALENTINO

## TORINO, 19-23 GIUGNO 2019



Lo spettacolo delle Formula 1 che sfilano per le strade del centro di Torino, seguite dai prototipi dei carrozzieri, dalle supercar e dalle hypercar e one-off più estreme.

Lungo i viali del parco le novità delle case automobilistiche, le dimostrazioni di auto a guida autonoma e dei sistemi elettronici di assistenza alla guida, Focus Auto Elettriche e ibride plug-in e area test-drive.

Questo è Parco Valentino, la manifestazione automobilistica che si svolgerà dal 19 al 23 giugno a Torino, a ingresso gratuito per il pubblico e con orario prolungato fino a mezzanotte.

Per visitare Parco Valentino scarica il tuo biglietto elettronico gratuito su  
[www.parcovaleentino.com](http://www.parcovaleentino.com)



# MINI CHALLENGE 2019. PIÙ VELOCI ANCHE DEL FOTOGRAFO.



Superare se stessi, non solo il traguardo: questo è lo spirito di chi ha corso questa seconda tappa del MINI Challenge. Una sfida contro il tempo, tra pioggia e intemperie. I fulmini? Erano i nostri piloti ovviamente.

Vi aspettiamo il 22 e il 23 giugno all'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola.

Ecco i risultati della seconda tappa:



**Vincitore Gara 1**  
**MINI JCW Challenge Pro:**  
#7 Ivan Tramontozzi  
Turbosport & Autoclub by AC Racing Technology



**Vincitore Gara 2**  
**MINI JCW Challenge Pro:**  
#1 Gustavo Sandrucci  
Maldarizzi Automotive by Melatini Racing



**Vincitore Gara 1**  
**MINI JCW Challenge Lite:**  
#77 Filippo Bencivenni  
AD Motor by CAAL Racing




**Vincitore Gara 2**  
**MINI JCW Challenge Lite:**  
#68 Diego Di Fabio  
Car Point by AC Racing Technology

SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU [MINI.IT/CHALLENGE](http://MINI.IT/CHALLENGE)

Thanks to:  MINI ACCESSORIES   

Technical support:      

Tyre supplier: 

Consumi Gamma MINI John Cooper Works ciclo misto (litri/100 km): da 6,1 a 6,9. Emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): da 140 a 158.

# AUTO SPRI NT EXTRA

Realtime Spain in Pirelli, Lubrificanti, Goodyear, Agip, Castrol

N.2/ Maggio 2019  
Allegato ad Autosprint n. 22 del 28/5/2019  
Non vendibile separatamente



  
**NIKI** INDIMENTICABILE

TANTI RICORDI A COMPORRE UN CALDO LAUDARIO DEL 300 (ALL'ORA)

# UltraFibra Giga Full

24<sup>,95</sup> €

AL MESE  
PREZZO BLOCCATO!

INTERNET  
SUPERVELOCE  
FINO A 1 GIGA  
SU RETE FTTH

CHIAMATE  
ILLIMITATE

ATTIVAZIONE E  
MODEM GRATIS

**E DISDICI QUANDO VUOI!**

F  
FIBRA

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

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

**T** TISCALI



# Icona immortale dello **sport**

di **ANDREA CORDOVANI**

**N**o, non è solo l'uomo che visse due volte Niki Lauda, la faccia segnata da un terribile incidente che ha cambiato il suo volto e quello della F.1. In realtà ha vissuto molte più vite e tutte in piena velocità osando molto e dosando poco: resta un'icona immortale dello sport, un personaggio troppo grande da contenere nei ricordi. E di grandi ricordi su questo numero di Autosprint che esce a pochi giorni dalla sua scomparsa ce ne sono davvero tanti. Testimonianze sincere, memorie indelebili. Da Luca Cordero di Montezemolo a Mauro Forghieri; da Daniele Audetto a Ermanno Cuoghi; da Toto Wolff a Stefano Domenicali; da Maurizio Arrivabene a Gunther Steiner si spazia sull'onda dei ricordi e della commozione. Un numero composto a tempo di record impreziosito dalle grandi firme di Italo Cucci, Pino Allievi, Giorgio Terruzzi: sono ritratti meravigliosi. E meravigliosa è anche la ricostruzione della carriera fatta da Mario Donnini. A Niki, nello scorso febbraio, avevamo dedicato la monografia di Gold Collection in occasione dei suoi 70 anni. Stavolta vi proponiamo un prodotto completamente diverso... Ecco a voi 64 pagine da leggere tutte d'un fiato da buttar giù come bere un bicchiere di whisky cola in compagnia di un caro amico. Come Niki faceva con Alain Prost, già il suo compagno di squadra che nel 1984 aveva battuto per mezzo punto, che ha ricordato: «Niki è stato soprannominato il computer, ma era uno che sapeva distinguere tra lavoro e privato e mi ha insegnato molto su questo. Dopo i GP io ero arrabbiato quando avevo avuto un incidente meccanico o qualcosa del genere. Una sera mi portò in una discoteca e iniziammo a bere una o due whisky cola, cosa che non mi è più successa nella mia vita. Abbiamo riso molto e lui mi ha detto: "Vedi, serve a dimenticare cosa è successo e da domani a non pensarci". Era la sua filosofia: c'è lavoro e c'è il divertimento. Da quel momento nella mia vita non ho più mischiato le due cose».



Grafica **ALBERTO RONDELLI** e **ROBERTO RINALDI**

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie **ACTUALFOTO - GETTY IMAGES - LAT - SUTTON-IMAGES.COM**

ACTUALFOTO

# Niki e il Drake si odiamavano

INTANTO SAN LAZZARO DI SAVENA, GRAZIE  
AD AUTOSPRINT - LA BIBBIA - ERA IL  
CENTRO DEL MONDO DELL'AUTOMOBILE...

di **ITALO CUCCI**

**Q**uella domenica 1 agosto 1976 fu l'inferno. Anche da noi calciodipendenti che eravamo semplici spettatori e ci inchiodammo davanti alla tivù, inebetiti, a veder Niki Lauda che bruciava nelle fiamme della sua Ferrari 312T2. Eravamo a San Lazzaro di Savena ("la tentacolare San Lazzaro" derisa da Gianni Brera) nella palazzina della Conti Editore. Al secondo piano i giornali: un lungo corridoio aperto da "Autosprint" e chiuso dal "Guerin Sportivo", dov'ero io. Il dramma di Lauda ci stravolse: noi calciofili impotenti, mentre Marcello Sabbatini, il direttore di "Autosprint" e i suoi ragazzi correvano fra telescriventi e telefoto e telefoni approntando l'edizione che avrebbe venduto oltre duecentomila copie. Perché San Lazzaro, grazie a "Autosprint" - la Bibbia - era il centro del mondo dell'Automobile.

Ricordo ancora il momento in cui il corpo leggero di Niki, come quello di un ragazzo caduto in una gara di kart, fu strappato al fuoco da Arturo Merzario, un pilota italiano di seconda fila generoso e coraggioso. Un'immagine da stringere il cuore, ma un'immagine di vita, la morte sconfitta sulla pista del Nurburgring che qualcuno chiamava "il cimitero dei piloti". Niki era salvo: per me era tutto, odiavo chi mandava quei giovani a morire, anche se Enzo Ferrari mi aveva appena dato una lezione di vita (e di morte) quando se n'era andato Ignazio Giunti, e Gigi Villoresi aveva tentato di incantarmi con la sua storia dei gladiatori facendomi dire - e l'apprezzò, ma io scherzavo - che il pollice verso lo decideva Dio. Per questo, giorni dopo, volli salutare - un cenno appena - Merzario ch'era venuto a trovare Marcellino con il suo cappello da texano e l'aria serena di uno ch'era felice d'aver salvato un rivale già campione pur senza sentirsi un eroe. Fu strana, quella mancata tragedia del Ring: il

”

**Ai Caschi  
d'Oro 1984 con  
Lauda iridato  
per la 3<sup>a</sup> volta  
invitai anche  
Enzo Ferrari  
e gli promisi  
che la festa  
sarebbe stata  
presentata da  
Serena Grandi**

pilota si era salvato, cinicamente finiva in un letto d'ospedale, e già il Drake aveva dato ordine di sostituirlo con Reutemann, un gentiluomo argentino che allora non prese sul serio la possibilità di diventare in Ferrari un altro Fangio; oppure aveva intuito la disperata voglia di vivere di quell'austriaco incalzoso che osava litigare con il Grande Vecchio di Maranello. Niki infatti si ripresentò alle iene della Formula Uno, quei giornalisti illustri o meschini che avevano il coccodrillo pronto insieme alle statistiche giro per giro. Fino all'ultimo giro.

Niki si ripresentò sfidando tutti con una faccia rappezzata e un capelluccio a nascondere le ferite più vistose: si notava soprattutto il sorriso, riso rictus forse, oppure una sfida ai miscredenti. Non era mai stato bello, stava bene quando posava con il giovane Montezemolo che pareva un modello di Roberto Capucci, quello che aveva sposato Catherine Spaak; o nelle foto di Gabriela Noris che l'aveva scoperto per "Autosprint" nel '71 profetizzandogli un futuro da campione del mondo. Così conciato, con dettagli da Frankenstein, sotteva il mondo avvicinandosi alla bellezza fascinatrice della sua Marlene della quale imparammo a leggere i sorrisi, luminosi, misteriosi, mesti solo nella sconfitta. Che fatalmente arrivò neanche tre mesi dopo l'eroico rogo del Ring. E dunque quando si ripresentò ai box con Forghieri per continuare la gara mondiale stupi tutti, tutti scoprirono che non era un calcolatore ma un coraggioso che non ci teneva a mostrare coraggio. Poi fu il Fuji, il 24 ottobre del '76, il titolo mondiale a un respiro, il ritiro sotto la pioggia spaventosa, il trionfo di James Hunt, il bel biondo che aveva ben altra faccia da esibire sui media. E fu Niki il vigliacco. Per il Vecchio, sicuro, si odiamavano; e anche per "Autosprint" che non gli risparmiò le critiche, così come anni prima, nel '71,





ACTUALFOTO

ne aveva cantato l'esordio. Marcellino era così: il giornalista, il cronista, il testimone del tempo con una forte carica polemica («Dovevo restare in Abruzzo e far politica con il mio compagno di banco Marco Pannella» mi confessò un giorno). Sarebbe stato orgoglioso dei suoi... eredi che pochi mesi fa hanno reso omaggio ai 70 anni di Niki con un numero speciale. Comunque "il vigliacco" si permise ancora una volta di stupire tutti rivincendo il titolo nel '77. Ancora con la Ferrari, ancora con il Drake che non gli perdonò l'addio e scrisse di lui in "Piloti che gente" ( il Grande Libro che insieme decidemmo di pubblicare per la Conti Editore): "Se Lauda avesse ritenuto di restare alla Ferrari potrebbe già aver eguagliato il record di Fangio. Nel 1979 Lauda sorprendentemente si ritirò dalla corse comunicando la decisione in occasione del Gp del Canada, esattamente come due anni prima aveva rinunciato a prendere la partenza anche con la Ferrari. Ho sempre pensato che la prima rinuncia non fosse altro che una anticipata sospensione di rapporto di collaborazione, mentre la seconda mi era apparsa onesta e irrevocabile. Mi sono sbagliato: Lauda sembra abbia avvertito in seguito il richiamo dell'ambiente



**Quando se ne va qualcuno dei miei eroi, più giovane di me, mi sento in colpa. Cerco di farmi perdonare con un ricordo sincero**

### **Quella volta ai Caschi '84**

Caschi d'Oro di Autosprint 1984. Per la prima e unica volta Lauda ritira il nostro Oscar. A consegnargli la statuetta l'allora direttore Italo Cucci. Con loro sul palco anche Aleardo Buzzi della Philipp Morris

oppure trovato nuove motivazioni. Non saprei. Fatto sta che con la McLaren è tornato sulla breccia ed è ridiventato campione del mondo, passando poi al terzo ritiro. Possiamo credergli?".

Invitai Enzo Ferrari alla consegna del Casco d'Oro a Niki Lauda per quel terzo mondiale vinto nell'84, venne perché gli promisi maliziosamente che la festa di "Autosprint" sarebbe stata presentata da Serena Grandi. Erano due ritorni importanti. Significativo quello di Niki, convinto da Giancarlo Cevenini, che me lo presentò: «Sono qui per Autosprint e per lei», mi disse, e mi bastò. Potei anche salutare Marlene, il massimo per quel giorno che non dimenticherò mai.

Quando se ne va qualcuno dei miei eroi, più giovane di me, mi sento in colpa. Cerco di farmi perdonare con un ricordo sincero. Per Niki, solo ammirazione e quei pochi minuti insieme. Un dono.



# Come lui nessuno!

**NIKI LAUDA: PROPRIO UN ALTRO PASSO, UN'ALTRA STATURA. È STATO COSÌ FIN DAI PRIMI CAPITOLI DELLA SUA INCREDIBILE STORIA**

di **GIORGIO TERRUZZI**

**C**ome lui, nessuno. Proprio un altro paio di maniche, un altro passo, un'altra statura. Così dai primi capitoli. Quelli in famiglia, ad esempio, raccontati da Niki come un viaggio duro e implicitamente formativo. Causa il nonno Hans, ricco, aristocratico, indisponente: «*Nonno dice: se ti diplomati ti regalo macchina. Falsifico un diploma. Vado dal nonno. Dice: vedi tua nonna? Indossa stesso maglione di tre anni fa e tu chiedi macchina? Dico: tu hai promesso. Tu hai casa grande come aeroporto. Lui: io mai promesso niente. Più parlato con lui, non andato a suo funerale*».

È un ricordo che deve essere servito a Lauda per attrezzarsi, per fortificare un carattere già solido, ciò che gli ha permesso di percorrere un itinerario suo soltanto, non paragonabile ad altri. Un giovane pilota non devastante eppure pronto. Gli importava capire prima di fare, comprendere per agire meglio, ragionare prima di dire. Sempre stato così. Robin Herd, uno dei fondatori del Team March, raccontò una esperienza illuminante: «*Organizzammo un test per Lauda e Peterson, andai lungo il circuito per osservarli guidare e tornai ai box con la certezza che Ronnie sarebbe risultato più veloce. Niente di più sbagliato. I migliori tempi erano quelli di Niki*».

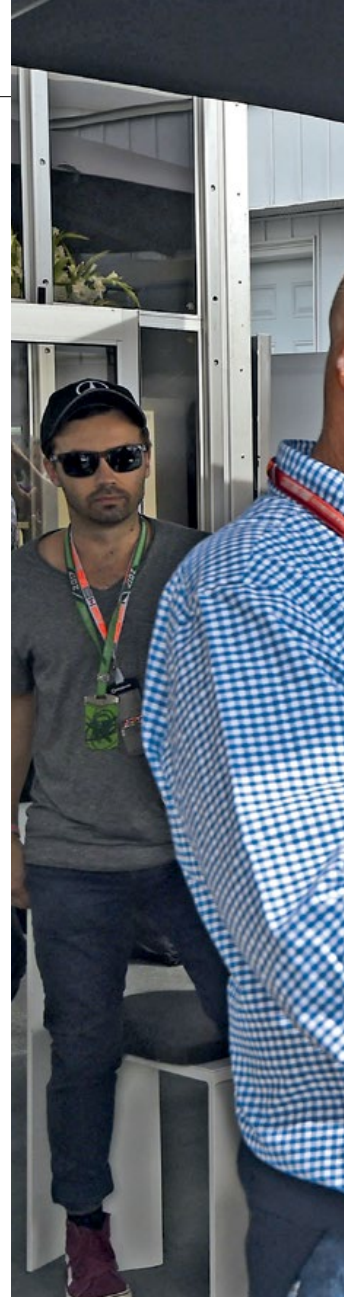
Così all'alba, così sino al primo anno in Ferrari, dopo 13 Gp con la March, appunto; dopo un intero Mondiale con BRM trattati al pari di un rodaggio secondo i propri metodi. Era arrivato nel posto giusto al momento giusto, era pronto mentalmente. Infatti: 2 vittorie e 9 pole nel '74. Più concreto nel '75. 9 pole abbinata a 5 vittorie. Abbastanza per diventare

campione del mondo. Non solo: intelligente e svelto a comprendere in profondità dove fosse e cosa avrebbe potuto combinare da quella posizione. Un nome come un marchio, una capacità analitica strepitosa al servizio del talento, degli sponsor, il tutto su fondo rosso. Ferrari. Il bilancio è noto, è stato discusso all'infinito, al pari della curiosa conflittualità che legava Lauda a Enzo Ferrari, due personalità enormi, prese da una complicità non sempre armonica. Anche in questo, uno stile unico. Per litigare,

per fare pace, per conoscere e riconoscere. La coppia era allergica al miele ma funzionava, ha funzionato come poche altre. Una avventura leggendaria, con dentro gioie terribili, un viaggio all'inferno, un ritorno spaventoso, un pilota di troppo, un epilogo da film, infatti. Scena madre al Fuji. Lui che si ferma e ammette di avere paura. Beh? Quanti piloti avete sentito proclamare uno stato d'animo simile? Lauda, ecco. Una persona che, anche con la paura, aveva già fatto dei conti. Non era una simpatia quando correva. Ma come fai a non provare ammirazione per un uomo così? Che vince, sbatte, risorge, si ferma, riparte, vince di nuovo, se ne va, smette e fonda una compagnia aerea. No, dico, mica un laboratorio in un sottoscala, un ristorante....

Per poi riprendere, vincere il terzo Mondiale con mezzo punto su Prost e piantarla di nuovo per ricomparire con quei maglioni un po' larghi quelle Timberland scalcagnate, il suo cappellino rosso e marchiato, vivaddio, star lì a chiacchierare, a raccontare, a spiegarti cose che non sai, come se fosse un vecchio amico. Oh, che orgoglio, che privilegio. Mai un discorso falsato da un interesse, mai una fin-

”  
**«Tu parla con me. lo capo».**  
**Con Niki potevi accedere per vie dirette, altro che manager, uffici stampa e balle varie. Il capo era proprio così**



## Tanto di cappello!

Lewis Hamilton? Un pilota davanti al quale togliersi il cappello... Anche per Niki Lauda che nel suo percorso alla Mercedes col 5 volte iridato è stato davvero sempre un grandissimo supporto. Un campione che arginava la solitudine di un altro campione



ta, un'insofferenza. Ti mandava al diavolo subito, piuttosto, ti rifilava un vaffa non appena viravi sul tenero perché la sua parte più sensibile stava sotto una crosta di cinismo proverbiale. Intanto, in pista per fortuna, una presenza di assoluto riguardo, per noi che facciamo el mestè, per chi lavorava nei suoi pressi. Scuoteva la testa quando passava Hamilton con quegli orecchini che lo facevano inorridire ma poi è stato capace di trovare una chiave per raggiungere l'anima complessa di Lewis, per confortarlo davvero, per arginare la solitudine di quest'altro campione. Nostalgia di Niki? Una voragine, qualcosa che non trova consolazione per il semplice motivo che abbiamo avuto a che fare tutti, ciascuno per il suo verso, con un pezzo unico, con un vero gigante. I suoi aneddoti erano divertenti senza voler farti ridere, il suo italiano era comico, colmo di insulti, senza punteggiatura. Ma se avevi bisogno di un minuto o di mezz'ora, potevi procedere per vie dirette,

altro che manager, ufficio stampa e balle varie. «Tu parla con me. Io capo». Per avere indietro una via direttissima, la sua, inconfondibile. Il capo, proprio così. Per intere generazioni. Per come correva, per come agiva, ovunque. Più dolce, ma certo, di quanto non volesse mostrare, amatissimo dai suoi figli, dalle donne della sua vita che attorno a lui sono rimasti sino alla fine. Il fatto è che questa fine è proprio difficile da accettare perché l'assenza è proporzionale alla presenza, perché questo abbandono spalanca un vuoto che fa male al pari di una improvvisa, amara solitudine.



**Scuoteva la testa quando passava Hamilton con quegli orecchini che lo facevano inorridire ma poi è stato capace di trovare l'anima complessa di Lewis per confortarlo davvero**

# A CUORE APERTO

ACTUALFOTO



# Senza di **te** davvero **Krande Kasino**

IN UN'INTERVISTA ESCLUSIVA, TOCCANTE E PIENA DI SIGNIFICATI, LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO RACCONTA NIKI LAUDA

di **ANDREA CORDOVANI**

## **Qui comincia l'avventura**

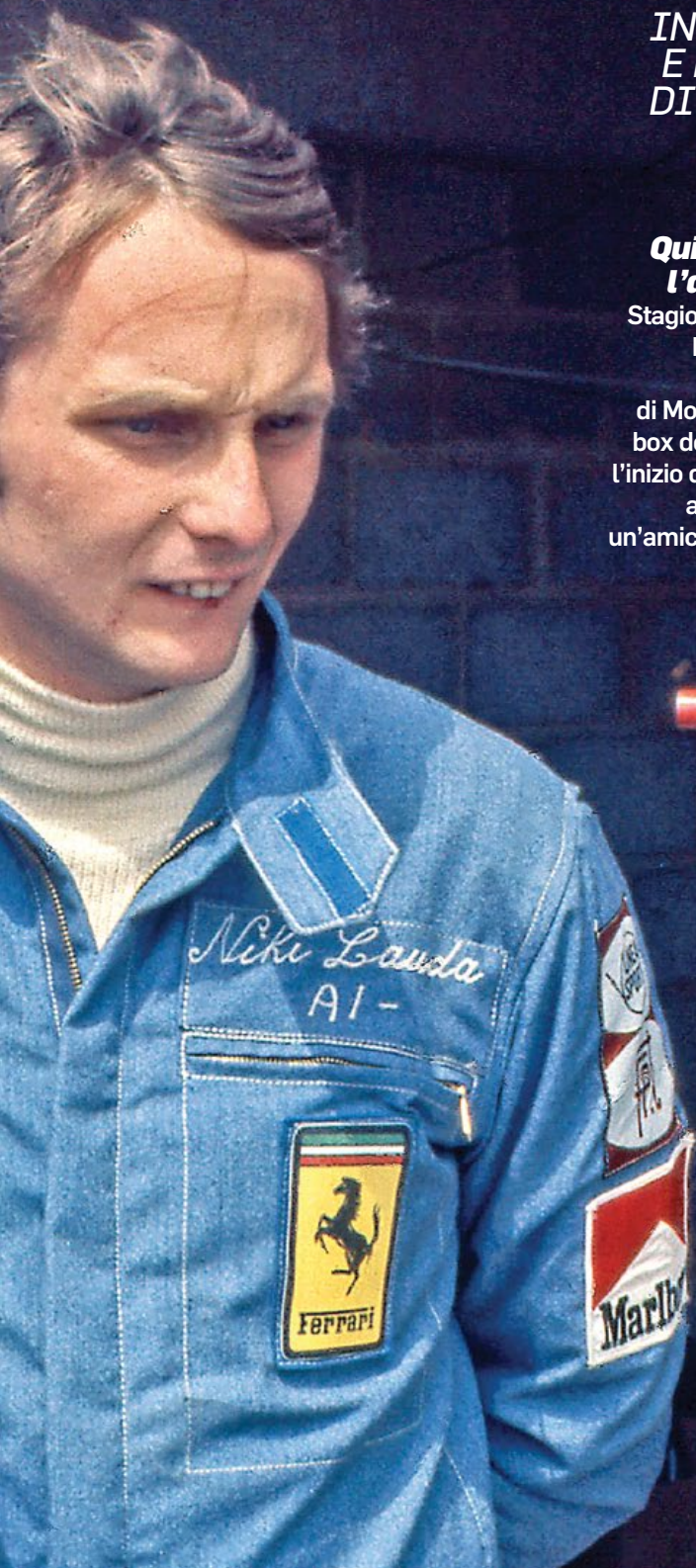
Stagione 1974: Niki Lauda e Luca Cordero di Montezemolo al box della Ferrari: è l'inizio di una grande avventura e di un'amicizia profonda

**L**avevo sentito per l'ultima volta al telefono dopo il Gp del Bahrain a fine marzo e lui mi disse, come sempre del resto, Ferrari Kasino. Adesso siamo qui a parlare di lui che non c'è più e mi viene da dire **Niki senza di te è davvero Krande Kasino**». Ad Autosprint e a suoi lettori, l'avvocato Luca Cordero di Montezemolo concede una lunga intervista a cuore aperto con ricordi, emozioni, aneddoti e retroscena disseminati in un percorso lungo quasi cinquant'anni, dentro un'amicizia antica e un legame strettissimo con il suo caro Niki. «Ho perso un grande amico. Davvero grande, mezzo secolo di vita assieme... Ma anche la Formula Uno perde un uomo di grande carisma, di grande personalità e di grande credibilità. Non sono assolutamente cose di poco conto in un mondo come quello di oggi in cui, quando si fanno le dichiarazioni, uno sta sempre attento anche ai punti e alle virgole per non dire mezza parola di più e soprattutto con certi personaggi che non hanno neanche l'1% dell'esperienza e del vissuto di Lauda in F.1».

**lo perdo un grandissimo amico. La F.1 perde un uomo di grande carisma, personalità e soprattutto credibilità!**

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

- Avvocato ci riporti a quei giorni del 1973, l'inizio di una grande storia d'amore con la Ferrari, il suo arrivo a Maranello e poco dopo l'ingaggio di Niki. La pista di decollo dei sogni di riscossa per il Cavallino.



fotografie ACTUALFOTO

«Ho conosciuto Lauda nel 1973 che è poi l'anno del mio arrivo alla Ferrari. In quella stagione la mia prima gara era stata il Gp di Brands Hatch: mi aveva mandato Ferrari, ricoprivo ancora un ruolo da osservatore. Durante il Gp ci fu un incidente ma la Rossa in qualifica era 13ª e 15ª, se ricordo bene. Ricordo bene soprattutto che il Commendatore mi disse riportiamo le macchine a casa, non stiamo neanche a iniziare la gara perché mi sembra assurdo partecipare in queste condizioni, non voglio che la Ferrari faccia queste brutte figure. Addirittura in quel periodo la Ferrari si ritirò per qualche gara per poi tornare a Zeltweg, dove ero già direttore sportivo, solo con una macchina. Così decidemmo l'arrivo di Niki. L'ingegnere inizialmente avrebbe voluto prendere Jarier, io gli consigliai di pensare a Lauda. Poi Enzo Ferrari si convinse e io incontrai Niki all'aeroporto di Linate. Siccome lui mi chiedeva un ingaggio in scellini austriaci io non avevo la minima idea di quanto fosse il cambio, mi ricordo che dissi a Lauda: "Aspetta un momento", andai in un'edicola a comprare il Sole 24 Ore per vedere quanto valeva lo scellino. Ma poi gli dissi anche: "Se fai così parti male"».

#### - Come? Parti male? Perché?

«Beh, Niki aveva una Ford Capri e con quella voleva venire a Maranello. Gli intimai "non farti vedere con quella... Enzo Ferrari non apprezzerrebbe". Se fai così dammi retta: parti male. Un po' come quando Jean Todt si presentò da me a Maranello con una Mercedes...».

#### - E invece Lauda alla Ferrari non parti per niente male. Non è vero?

«Nessuno dice che Niki avrebbe potuto vincere il titolo iridato già al suo primo anno a Maranello nel 1974, se non avesse fatto un errore in un Gp, cosa non usuale per lui, ma era ancora molto giovane... Comunque sia Lauda è stato il primo pilota che ho conosciuto a lavorare stando attento ai dettagli; a lavorare con i meccanici; ad andare via per ultimo dai circuiti: meticoloso, attento. È stato un pilota che ha avuto un grandissimo merito e una grandissima intelligenza: sapeva quando era il momento di rischiare e quando, invece, non lo era. E questo fa di lui un pilota che fa la differenza. Un pilota intelligente in corsa, sapeva gestire perfettamente il Gp, che guardava ai punti del mondiale, ma anche un pilota in grado di fare delle straordinarie pole quando era necessario farlo. Straordinario. E di ricordi straordinari pensando a Lauda ne ho soprattutto tre».

#### - Prego Avvocato, il primo...

«Il primo riguarda la prima vittoria di Niki (che è anche il mio primo successo da direttore sportivo della Ferrari) in F.1. Era il 1974 e si correva a Jarama. Ci sono delle foto bellissime dell'arrivo: io che salto come un grillo. Era una liberazione. Si trattò di



**Niki aveva una Ford Capri e con quella voleva venire da Enzo Ferrari a Maranello. Gli dissi: "Così parti male!" Un po' come quando Todt si presentò con una Mercedes**

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO



**La fotografia  
mai vista  
prima!**

È una foto ricca di significati questa. E ha anche una storia particolare. Ritrarre Niki Lauda seduto per la prima volta nella sua vita dentro all'abitacolo di una Ferrari. Fu scattata da Giancarlo Piccinini di Attualfoto su espressa richiesta dell'ufficio stampa del Drake. Non era mai stata pubblicata

”

**Nessuno dice  
che Lauda  
avrebbe  
potuto vincere  
il suo primo  
titolo iridato  
già nel 1974**

**LUCA CORDERO DI  
MONTEZEMOLO**

un vero e proprio trionfo: pole con Lauda; vittoria e giro più veloce sempre con Niki; 2° posto con Regazzoni. Una doppietta che ci fece sperare per la conquista del mondiale ma anche sudare freddo perché vivemmo gli ultimi giri in estrema sofferenza. Noi eravamo al box, a quel tempo non c'era collegamento radio con il pilota, e Lauda rallentava. Ero macerato dai dubbi: i tempi di Niki si stavano alzando per problemi alla monoposto oppure perché, in quel momento, stava gestendo la situazione? Impossibile saperlo: così nel dubbio, macerato dall'ansia, decisi di fare qualcosa. Pensi che tempi: andai direttamente in pista (ride) e mi avvicinai al marchese Villapadierno, un gentiluomo molto elegante (che quel giorno indossava giacca blu, pantaloni rossi e cappello in testa) parente del re di Spagna. Toccava a lui sventolare la bandiera a scacchi quel giorno e cercai di convincerlo ad anticipare la conclusione della corsa. Un po' in italiano e un po' in spagnolo, a tre giri dalla fine, iniziai a tormentarlo: "Butta giù esta bandera, butta giù quel c... di bandiera, sto impazzendo, buttala giù e fai finta che ti sei sbagliato, io sto diventando pazzo!". E il marchese inflessibile replicava: "No se puede, no se puede". Quella volta c'era pure la telecronaca in diretta dalla Spagna ed Enzo Ferrari aveva seguito tutto davanti alla schermo. Quando come al solito gli telefonai subito dopo il Gp mi disse: "Ti hanno inquadrato, stavi benissimo con quella giacca. Hai visto Lauda? Quel ragazzo va forte, quel ragazzo va proprio forte"».

### - Prosegua Avvocato: c'è il secondo ricordo...

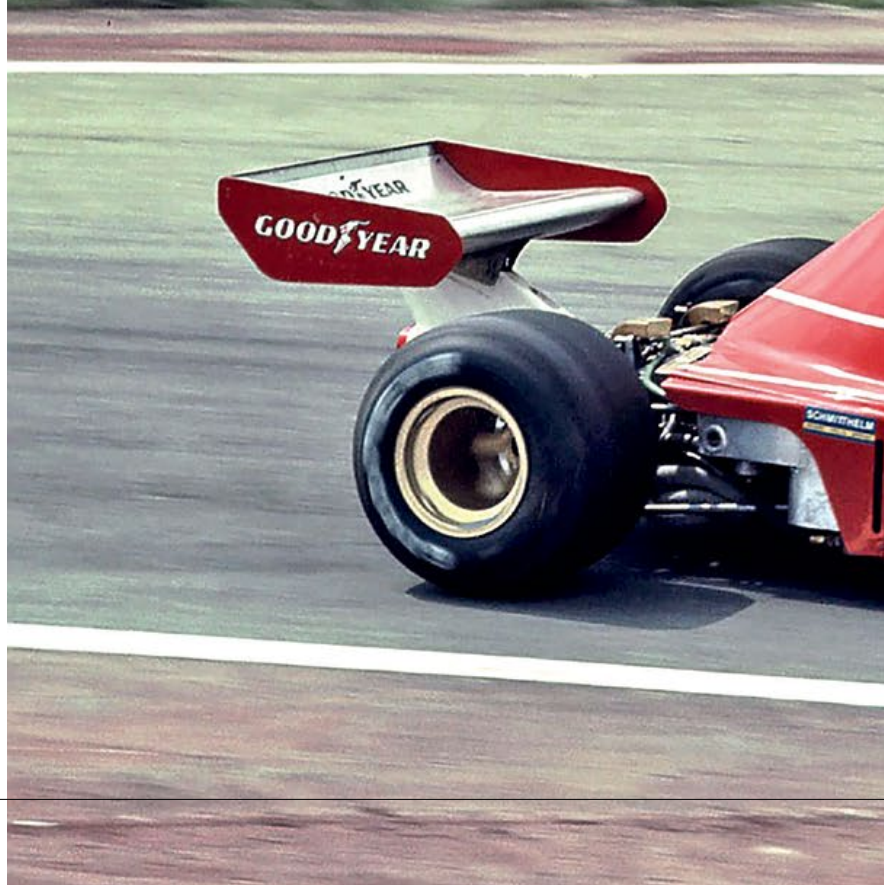
«Anche il secondo ricordo è indimenticabile anzi straordinario. E parlo del Gp di Monza 1975 quando vincemmo la gara con Regazzoni e conquistammo il mondiale a tanti anni dall'ultimo trionfo iridato di John Surtees davanti al nostro pubblico, con Niki che chiuse terzo: tanto gli bastava per conquistare il suo primo campionato del mondo. Quel giorno chiamai Ferrari al telefono per ringraziarlo e lo sentii veramente con la voce commossa. Forse c'era pure qualche lacrima. "Sono io che ringrazio voi", mi disse. La sera io e Niki fummo invitati alla Domenica Sportiva a Milano. Ci volevano a tutti i costi e dalla Rai ci dissero che avrebbero mandato anche una staffetta con i motociclisti per evitare il traffico. Ma Lauda fu inflessibile. "Io non andare; io festa con i miei meccanici". Non andai neanche io e passammo la serata tutti insieme nella sala di un vecchio albergo di Arcore. L'unico che riuscì a intrufolarsi, non si sa come, fu Gianni Minà che scrisse poi un bellissimo articolo sul Corriere dello Sport».

### - Ora anche noi, come lei quel giorno a Jarama in mezzo alla pista, non stiamo più nella pelle. Ci dica il terzo ricordo...

«Il terzo ricordo è quello che riguarda Monza 1976



fotografie ACTUALFOTO



## **Trionfo agitato in Spagna**

Gp Spagna 1974  
a Jarama: è la  
prima vittoria di  
Niki sulla Rossa.  
Quel giorno la  
Ferrari fa  
doppietta (con  
Regazzoni che  
chiude 2°): l'ansia  
e la gioia di  
Montezemolo  
sono incontenibili



” **A Jarama 1974 ero in fibrillazione: andai in pista e volevo che il marchese Villapadierno sventolasse la bandiera a scacchi 3 giri prima della fine: “Buttala giù gli dicevo” e lui: “No se puede; no se puede”**

LUCA CORDERO DI **MONTEZEMOLO**



quando Niki, 42 giorni dal terribile incidente del Nurburgring, tornò in pista: un po' perché lo voleva; un po' perché era rimasto male che Ferrari avesse preso Carlos Reutemann. Devo dire, però, che da un lato lo capii ma dall'altro lato non dimentichiamo che all'ospedale dissero che non sapevano se lui era in grado di sopravvivere, quindi la Ferrari rischiava di dover fare tutta l'ultima parte della stagione con una sola monoposto. Comunque sia, quel giorno fu meraviglioso con la grande risposta del pubblico. Mi ricordo che lui si vestiva nel box prima di schierarsi sulla linea di partenza e per mettersi il casco si sfregò le ferite e vidi scendere del sangue lungo le tempie. Impressionante... Quelli che ho appena detto sono i tre ricordi del Lauda pilota che continuano ad emozionarmi. Ma mi vengono in mente anche le tante risate fatte in quei giorni a metà degli Anni 70. Ci facevamo molti scherzi. Una volta, con il capo meccanico Ermanno Cuoghi decidemmo di cambiargli qualcosa nella macchina, gli modificammo leggermente la sospensione anteriore. Andò su tutte le furie: "Cosa avete fatto? Mi avete cambiato tutta la macchina!". Era attentissimo ai piccoli dettagli. Dopo un giro capiva subito che c'era qualcosa che non andava. Lì per lì s'incazzava: "Ma mi state prendendo per il culo?". Dopo trenta secondi era passato tutto...».

**- Di quei favolosi Anni '70 rimangono anche certe immagini di lei che festeggia le vittorie della Ferrari con grande sprezzo del pericolo e le monoposto che la sfiorano... Lo rifarebbe?**

«No, non lo rifarei. Mi creda: ero un pazzo. Però la mia esuberanza l'ho anche pagata. A Zandvoort fui investito da Ronnie Peterson. Quel giorno aveva piovuto ma poi smise. Non c'era modo di comunicare coi piloti e esponemmo il cartello per rientrare ai box. Io in quel momento facevo la spola continua tra il muretto e il garage perché Lauda non rientrava, aspettava e noi non capivamo il perché. Arrivò Peterson che mi prese in pieno: per fortuna con un pneumatico e non con l'alettone che allora erano molto affilati, perché altrimenti mi avrebbe tagliato le gambe. Mi buttò in aria e ricadendo a terra mi ruppì spalla, gomito e perone. Io rimasi lì in Olanda. Ricordo ancora che appena finito il Gp, Peterson fermò la macchina, si tolse le cinture e corse velocemente al nostro box perché pensava di avermi fatto molto, molto, male. Corse tutta la gara afflitto da quel pensiero lì: mi vide negli specchietti saltare in aria ma non sapeva che cosa mi ero fatto... Quel giorno, invece, Niki se la prese con me: "ma come non ti ho più visto sul muretto, stronzo mi hai abbandonato". Io lo mandai neanche troppo carinamente a fare in culo. Stavo nel box con dolori atroci e facevo anche fatica a parlare, poi mi portarono a Torino dove fui operato. Al Gp seguente mi presentai con le



”

**Il Gp di Monza del 1975 mi fa ancora venire i brividi. Ferrari si commosse. Io e Lauda festeggiammo assieme ai meccanici...**

**LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO**

stampelle. Un'altra volta mi presi a botte col direttore di gara a Watkins Glen. Era un ormore enorme. Io ero molto più preoccupato dalla reazione che avrebbe potuto avere Ferrari vedendo il suo direttore sportivo nel ruolo di boxeur. Invece Ferrari mi tolse subito ogni dubbio. "Hai fatto bene, hai fatto bene!" disse al telefono».

**- E una volta in Spagna per la Ferrari ha rischiato l'arresto...**

«Sì vero. C'era un problema coi guard rail. Al Montjuic i piloti non volevano correre perché non erano fissati bene. Ci fu del trambusto. Io mi incazzai e venni caricato su un cellulare della guardia civile franchista. In mio soccorso intervenne l'allora presidente della Csai Rogano e riportò tutti a più miti consigli... Era un momento in cui c'era grande adrenalina, grande passione. Io ho sempre avuto dentro una gran voglia di vincere. E per vincere una passa sopra a tutto il resto».



## **Indimenticabile Monza 1975**

Nell'album degli straordinari ricordi c'è ovviamente il trionfo di Monza 1975 con vittoria di Regazzoni e 3° posto di Lauda per l'aritmetica certezza del titolo. A 11 anni dall'ultimo trionfo nel Mondiale di F.1 con Surtees



LAT

**- Di Mondiali con la Ferrari Niki ne ha vinti due, il terzo l'ha perso per un punto nel 1976 e con mezzo punto di vantaggio l'ha vinto nel 1984 alla McLaren. Dica la verità se quel giorno al Fuji Luca Cordero di Montezemolo fosse stato presente, adesso leggeremo una storia diversa di quel Mondiale sul quale poi c'è stato fatto pure un film?**

*«Con un po' di presunzione io credo che se quel giorno lì fossi stato presente in Giappone avrei fatto un grande casino (o Krande Kasino, come avrebbe detto Lauda), un casino monumentale. Dopo no, dopo Niki decise di ritirarsi perché non vedeva e perché disse che in quelle condizioni non se la sentiva di correre. Quando Forghieri gli andò a dire noi Niki dobbiamo tutto a te, inventiamo una scusa, lui si oppose dicendo la verità. Una grande coerenza e sincerità perché lui avrebbe potuto anche dire mi sono fermato perché la macchina aveva un problema.*



SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

”

**Se fossi stato presente al Fuji nel '76 avrei fatto un casino monumentale. È ridicolo che quel giorno si sia corso!**

**LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO**

*Invece disse no. E aggiungo anche una postilla all'eventualità se in quella gara fossi stato presente, avrei fatto un macello internazionale e convocato conferenze stampa a raffica per dire "signori in queste condizioni è veramente ridicolo allora correre in F.1". Non dimentichiamoci che all'epoca i circuiti non erano come quelli di adesso; non c'erano vie di fuga, le gomme e la sicurezza delle monoposto di oggi... Se devo dare una definizione di Niki Lauda, dico che era un uomo duro, leale, diretto, coerente, sincero e credibile. Coerente perché se lei pensa a quello che è avvenuto... Lauda alla Ferrari ha vinto due mondiali ma ne avrebbe vinti tre; ne ha perso uno per un punto ma per l'incidente al 'Ring aveva saltato diverse gare e pur con quell'incidente terribile avrebbe potuto vincere il mondiale».*

**- Lo vinse l'anno dopo quando lei aveva lasciato il Cavallino...**

*«Io nel 1977 lasciai la Ferrari e andai alla Fiat e Niki era alla fine di un ciclo anche psicologico con la Rossa, Ferrari rimase molto male quando venne a sapere che Lauda aveva ricevuto delle offerte non da Londra ma da Parma, non da New York ma da Parma, per cui finì un'epoca e si chiuse un ciclo come spesso succede nello sport. Andò alla Brabham ma poi smise di correre. Si dedicò a fondare la sua linea di aeroplani. Mi preme sottolinearlo: Niki Lauda è stato campione del mondo in pista e fuori. Proprio in quel periodo mi venne a trovare per dirmi senti Luca io ho ancora tanta voglia dentro di correre, ho offerte dalla McLaren io vorrei tornare in F.1 per vedere se riesco ancora a vincere. Tornò.*





ACTUALFOTO

## **Quel miracolo a Monza 1976**

Dopo solo 42 giorni dal fuoco del Ring che gli ha cambiato il volto, Niki Lauda torna in pista a Monza, dopo aver effettuato un test il martedì prima del via del Gp d'Italia a Fiorano. A lato Niki con Montezemolo all'inizio degli Anni '90 quando Lauda fu chiamato come consulente da Montezemolo appena nominato presidente della Ferrari



***Dopo il rogo del 'Ring Niki tornò a correre a Monza a poco più di un mese da quel terribile incidente: vidi il sangue scendergli giù dalle tempie***

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO



Non solo vinse, ma lo fece contro un grande campione come Alain Prost. Parliamo di un mito dell'automobilismo e un grande uomo per la Ferrari io penso che tutti i nostri tifosi (dice proprio così) debbano fare un grosso applauso a Lauda. Perché anche quando ha lasciato la Ferrari ci è sempre stato vicino. L'ho invitato alle feste del Cavallino per i 50 e i 60 anni: veniva sempre; aveva sempre la Ferrari nel cuore. Con me ha avuto un rapporto eccezionale anche quando era in campo avverso prima con la Jaguar ma soprattutto con la Mercedes dove ha fatto un lavoro importante di credibilità: quando era necessario metteva lui la faccia fuori. Voi giornalisti sapevate che parlando con lui vi diceva sempre le cose come stavano. Aveva una credibilità unica nel parlare ai giornalisti perché i giornalisti sapevano che lui non diceva delle balle».

**- Quando fu nominato presidente della Ferrari, avvocato, lei richiamò subito al capezzale di un Cavallino non troppo rampante l'amico-Niki. Cosa ricorda di quei giorni?**

«Quando nel 1992 sono tornato alla Ferrari non avrei mai immaginato di trovare una situazione così malmessa. Niki accettò subito di farmi da consulente dicendomi "Luca io impegnatissimo con mia Lauda-Air e non sono in grado di fare più di una consulenza", poi lasciò quando io assunsi Jean Todt perché secondo me un uomo che sta a tempo pieno in azienda è sempre meglio di qualsiasi consulente. In quel periodo di consulenza Lauda veniva, osservava, suggeriva. Niki è stato utilissimo per me: intanto sotto l'aspetto dell'amicizia e del supporto e poi perché avevo qualcuno col quale mi potevo confrontare perché le assicuro che in quel periodo alla Ferrari c'era una serie di ingegneri, tutte bravissime persone, che di F.1 ne sapevano davvero molto, molto, poco. E il tipo di contributo che Niki fosse in grado di dare si è visto anche dal lavoro che ha svolto con la Mercedes. Ma mi lasci dire un'altra cosa...»

**- Prego avvocato siamo qui per questo...**

«Un altro ricordo che ho bellissimo è una telefonata meravigliosa: ma quello che ci siamo detti lo tengo per me. Nell'ottobre del 2014 mi chiamò subito quando seppe che io dovevo lasciare la Ferrari. Le sue parole mi dettero forza. Qualcuno ha dichiarato

**- Prego avvocato siamo qui per questo...**

«Un altro ricordo che ho bellissimo è una telefonata meravigliosa: ma quello che ci siamo detti lo tengo per me. Nell'ottobre del 2014 mi chiamò subito quando seppe che io dovevo lasciare la Ferrari. Le sue parole mi dettero forza. Qualcuno ha dichiarato

“  
**Il giovedì  
 prima di ogni  
 Gp Enzo  
 Ferrari  
 mostrava a  
 Niki 9 dita  
 perché 9  
 erano i punti  
 per la vittoria**

**LUCA CORDERO DI  
 MONTEZEMOLO**



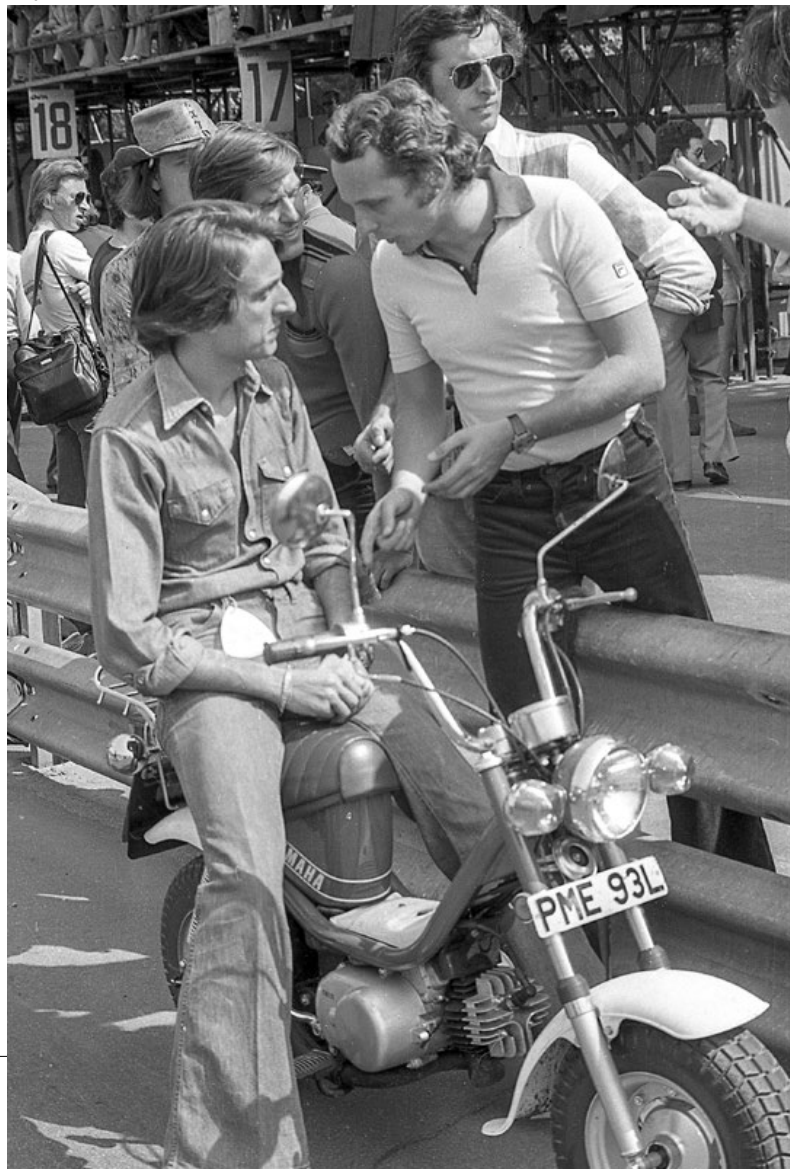
### **Credibilità unica**

Sempre coerente, sempre diretto e soprattutto credibile: è questo il ritratto di Niki Lauda che traccia l'avvocato Luca Cordero di Montezemolo

che i manager si giudicano non solo per i risultati economici e commerciali ma anche per i risultati sportivi... Con me a Maranello, al di là dei titoli iridati vinti e non sono pochi, nel 2012 abbiamo chiuso al 2° posto con Fernando Alonso giocandocela, comunque, fino all'ultima gara. È dal 2014 che non solo la Ferrari non vince, ma neanche perde all'ultima gara, con abbondante anticipo prima della fine del Mondiale è già sconfitta. Se penso al 2010, al 2012. Vabbè lasciamo stare. Siamo qui per parlare di altro. Siamo qui per ricordare Niki e quello che ho raccontato era Lauda e guardi, glielo voglio dire: ho il piacere di parlare con Autosprint che per tanti anni è stata la mia croce e la mia delizia ogni settimana, di martedì appuntamento in edicola. Dalle vostre colonne



fotografie ACTUALFOTO



colgo anche l'occasione da ferrarista per salutare tutti i veri ferraristi e ribadire che quella Ferrari con Forghieri, Lauda, Regazzoni, con Enzo Ferrari vivo, con la vittoria a Monza davanti al proprio pubblico era una Ferrari unica e meravigliosa. Enzo Ferrari gli voleva bene. Il giovedì prima dei Gp lo salutava mostrandogli le nove dita sussurandogli mi raccomando. Nove erano i punti che si assegnavano per la vittoria. Ma poi qualcosa si rompe. Vi saluto adesso. E a presto. Speriamo che la prossima volta dopo tanto tempo possiamo parlare di cose più allegre e di maggior soddisfazione per tutti i tifosi».

**- Ma lei ci crede presidente?**

(Pausa e sospiro) «Più che crederci, ci spero che è, però, una cosa diversa!».



# Le due vite di **Lauda**

PRIMA E POST INCIDENTE AL 'RING 1976  
CON QUELLE FIAMME A DELIMITARE I  
CONFINI. «SONO QUI GRAZIE A MERZARIO»,  
RIPETEVA QUANDO L'HO SENTITO NEL  
NATALE 2018: STAVA CONCEDENDO LA SUA  
ULTIMA INTERVISTA...

di **PINO ALLIEVI**

ACTUALFOTO

## **Quel dramma al 'Ring 1976**

L'incidente del 'Ring nel 1976 con Merzario che insieme a Luger e Edwards strappa dalle fiamme Lauda ha cambiato il volto di Niki e anche della Formula Uno





”

**L'incidente del 'Ring ce lo aveva restituito diverso nel volto e la gente aveva iniziato ad amarlo proprio per il suo modo di esporsi**

**BERNIE ECCLESTONE**

**H**o discusso tante volte di incidenti nelle corse con Bernie Ecclestone. Lui è sempre stato fatalista: «*Se è il tuo giorno, ti succede*». Era legato all'automobilismo che aveva vissuto da pilota, quando l'atto eroico era anche quello di immolarsi. Oppure diventavi eroe perché l'avevi scampata. Il confine era invisibile. «*Mi sento un sopravvissuto*», disse più volte Juan Manuel Fangio ricordando che, nel corso della sua carriera europea, aveva perso una trentina di colleghi. Una strage. Lui invece era vivo e si sentiva colpevole, oltre che fortunato, di una mancata solidarietà. Perché un conto era avere una visione estesa della sicurezza, come Fangio. Un altro conto era che le macchine di quegli anni erano parecchio soggette a guasti meccanici, rotture di sospensioni, semiasse, trasmissione, che tante volte non lasciavano scampo in quanto non esistevano vie di fuga.

«*Dovevi sempre sapere che poteva succederti – ricordava Ecclestone – e tenerti un minimo margine. Ma senza esagerare, perché poi andavi piano. Oppure – mi spiegò un giorno Stirling Moss – dovevi avere una fiducia cieca nel mezzo che guidavi. E allora potevi scatenarti davvero ai limiti dove il coraggio ti portava. Io nella Mercedes riponevo una fiducia assoluta*»: si riferiva alla favolosa Mille Miglia che del 1955 vinta in coppia con Denis Jenkinson, alla folle media di 157,650 km orari con la 300 SLR.

Perché Ecclestone? Perché fu lui a ingaggiare Lauda nel 1978 nella speranza di fargli conquistare il terzo titolo con una Brabham motorizzata Alfa Romeo: «*Niki aveva una voglia matta di arrivare al mondiale con un altro motore italiano, ma altrettanto voleva il riscatto dopo che la Ferrari, in qualche modo, lo aveva scaricato. Era nella condizione psicologica migliore per tornare ai vertici con una nuova squadra, purtroppo non gli è stato possibile. Ma la prese con molta filosofia e anche ironia, non fece scenate né scivolò nell'isteria. Era ancora un pilota molto integro, molto veloce e incredibilmente popolare. L'incidente al Nürgring del 1976 ce lo aveva restituito diverso nel volto. E la gente aveva preso ad amarlo proprio per il suo modo di esporsi, di farsi vedere come se nulla fosse quando invece qualcun altro si sarebbe nascosto. Poi la sincerità: Lauda è sempre stato spietatamente onesto con sé stesso, con gli altri. Il dramma sfiorato in Germania aumentò a dismisura l'affetto della gente comune, che scoprì un Lauda normale, simpatico, alla mano. Per la F.1 fu una rinascita perché mostrò un lato sconosciuto delle corse, quello dei piloti eroi dotati di razionalità e intelligenza, non solo avidi di rischi*».



**2 titoli iridati  
e 25 Gp vinti  
con la Rossa**

Con la Ferrari Niki Lauda ha corso dal 1974 al 1977 conquistando 2 titoli iridati, 25 vittorie, 24 pole su 171 Gp disputati



Parlando con Ecclestone due giorni dopo la tragedia di Senna a Imola, mi disse una cosa altrettanto forte: «*Quella di Ayrton è stata, scusandomi per il parallelismo estremo, una specie di crocefissione in diretta. Una cosa che ha lasciato attoniti tutti. Senna sarà esaltato nei secoli proprio per questo, dopo di che si parlerà anche delle sue imprese sportive. E la F.1, vedrai, crescerà subito come ascolti*». Ebbe ragione una volta di più, Bernie.

Gli incidenti, la morte sfiorata o reale, hanno sempre portato più pubblico sui circuiti e in tv. C'è chi sostiene che oggi la F.1 attiri di meno perché non si muore più. Sarà così per qualcuno, non per la massa che freme quando una macchina va a sbattere e il pilota, per qualche frazione di secondo, non si muove. La prima vita di Lauda si chiuse al Nurburgring il 1° agosto del 1976. La seconda vita di Niki è cominciata al Nurburgring il 1° agosto 1976. Arturo Merzario ha polemizzato per anni sul fatto che Niki non lo avesse ringraziato per avergli salvato la vita. Sì, non lo fece pubblicamente e fu un errore. Ma con me, con altri, ha sempre ammesso che la sua seconda vita è stata generata dall'atto eroico di Merzario che si gettò tra le fiamme e gli slacciò le cinture di sicurezza, evitando che il suo corpo si trasformasse in una torcia umana.

E proprio nei giorni che hanno preceduto lo scorso Natale, parlando al telefono con Lauda che si trovava a Ibiza, felice, intento a ritrovare la forma con la collaborazione di due preparatori, venne fuori l'argomento della paura: ne aveva provata di più quel giorno in Germania o nei mesi recenti, col trapianto di polmone? La risposta era stata che il trapianto era risultato più rischioso e gli aveva messo addosso molta più apprensione, perché nel 1976 non c'erano state vere lesioni interne. Disse: «*Vedi, adesso sono qui, euforico di affrontare con la famiglia, le famiglie, il prossimo Natale: tutto grazie a Merzario che mi ha voluto regalare un lungo pezzo di vita, quello che sto vivendo*».

Forse lo volle sottolineare perché sapeva di parlare con un italiano, amico peraltro anche di Arturo che incontro ogni martedì a Paddock. Ma Lauda ha comunque sempre distinto la profondità dalle apparenze e ha sempre detestato i finti abbracci, le finte ricorrenze, le finte celebrazioni che servono più a celebrare chi ha avuto l'idea che non la persona che meritava il ricordo. Per cui quello di Merzario è rimasto un tributo che ha sentito dentro, senza necessariamente esternarlo ogni volta che gli veniva messo sotto la bocca un microfono pronto a registrare frasi

fatte. Sbagliato? Lui era questo e basta.

Discutemmo di tante cose, quel giorno in cui davanti a Lauda si riapriva un'autostrada piena di progetti, ora che il terrore era stato ricacciato dietro le spalle. Se ventiquattr'ore prima la voce che avevo sentito (si trovava Vienna) era stanca e stentorea, adesso che si distendeva fra il sole tiepido e la dolce brezza di Ibiza il timbro era tornato quello di una volta: normale, sicuro, deciso. «*Non devo stare troppo fra la gente per evitare contagi di influenze e cose del genere, ma sto abbastanza bene. Mi imbottiscono di medicine, questo sì. Però la prospettiva di tornare a fare le mie cose mi esalta. È da troppo tempo che ho abbandonato tutto. Ho idee, ho voglia di riallacciare rapporti, le solite cose, niente di speciale*».

Tra le follie che aveva in mente prima di finire nell'ospedale di Vienna, nel luglio 2018, c'era stata quella di mettersi in corsa, con amici della finanza, per rilevare una quota della tremebonda Alitalia. Poi mi disse che aveva rinunciato perché le complicazioni erano troppe. Ma poichè era molto legato al nostro Paese, so quanto gli sarebbe piaciuto quel progetto esagerato e impossibile come tanti altri che aveva affrontato vincendo.

”  
**Sai che ho ricevuto una lettera di quelle scritte a mano come una volta. Me l'ha mandata Vettel. Mi ha commosso!**

**NIKI LAUDA**

Ricordo che, mentre stavamo per congedarci, gli venne improvvisamente alla mente una cosa cui teneva: «*Sai che ho ricevuto una lettera scritta a mano, come quelle di una volta? Me l'ha mandata Sebastian Vettel. Mi ha scritto cose molto sentite, spontanee, sincere. Mi ha commosso perché non è che con Seb sia mai stato in grande confidenza. Bella persona, però. Un pensiero che ho apprezzato.*

*Mi auguro che nel prossimo mondiale ritrovi se stesso. Ma non ho dubbi. Gli errori li fanno tutti, specialmente quando vuoi vincere con una macchina che non è iper-competitiva. Battere la nostra Mercedes non è facile, credimi: te lo dice uno che sa come stanno le cose. E poi c'è l'atmosfera Ferrari che ti condiziona perché ti obbliga a dare il massimo sapendo che c'è un intero Paese che ti giudica. Ai miei tempi era così, oggi non so. Ma Seb è un pilota che si ritroverà, specialmente se la Ferrari gli darà una buona macchina*».

L'Italia, la Ferrari: pensieri fissi anche se lavorava per l'invincibile armata tedesca. Il primo amore non si scorda mai. Perché in mezzo, poi, c'erano stati tanti altri pezzi di vita diversa, nascosta, profumata, che pochi sanno e lui non ha mai raccontato. Romanzi dentro un romanzo. Forse un giorno qualcuno riannoderà tutto. E magari Niki, da lontano, sarà pure contento.



NIKINDIMENTICABILE

# Quando la **realtà** supera la **leggenda**

ACTUALFOTO



## **Nel cuore della Ferrari**

Lauda visita  
il reparto corse  
e assiste al lavoro  
sulle F.1 del mitico  
meccanico  
Borsari. È la  
sua prima volta  
a Maranello e  
siamo nel 1974

**RILEGGERE LA CARRIERA DI  
NIKI EQUIVALE A MISURARSI  
CON UNA CRONACA CHE È  
SUBITO STORIA E GIÀ MITO.  
SU DI LUI I DATI DI FATTO  
SONO EPICI IN DIRETTA...**

di **MARIO DONNINI**



La sintesi di ciò che incarna Niki Lauda me la spiega quasi senza volerlo un lettore, che m'invia in foto i cimeli che custodisce da una vita, su Niki. Tra essi, il giacchino Parmalat di carta cerata Anni '70. Fragilissimo, friabile fin dal primo giorno, eppure arrivato miracolosamente fino a oggi, sopravvivendo al campione. È la metafora di tutto. Qualsiasi cosa legata a Niki vive, rendendolo adesso paradossalmente coeterno a chi lo ama.

Fantastico. Dolce. Poesia pura.

Ormai, nella terra catodico-elettronica dei nativi digitali, incontri ipotetici eroi che se li avvicini davvero fanno mezzo schifo, pensatori che non pensano niente, presunti maestri che hanno poco da insegnare. Icone mediatiche che son come sciappe porte girevoli: provi a entrarci, et voilà, sei già uscito, perché rappresentano simboli sottili, liquidi, trasparenti e friabili, stile cartongesso elegantemente pitturato.

Il mainstream dei giorni nostri. Puah. L'inesistenza sistemica elevata a essere.

Lauda no. Lui sottende un sacco di cose belle e meno belle, ma non è mai stato finto.

A scuola ti raccontano che dietro ogni leggenda c'è un briciolo di realtà. Per lui vale esattamente il contrario. Dietro la sua immensa realtà - tanto essa è consistente, ingombrante e lucente -, alligna e trova spazio solo un briciolo di leggenda.

Perché sì, su di lui girano mille storie.

E son tutte vere.

No, alla voce Niki Lauda, non è mai stato smentito niente.

Niki nasce da famiglia murata di soldi, lui vorrebbe correre e cominciare a spenderli, così li chiede al nonno che gli dice no, trattandolo come un pisquano. No problem. Niki gli gira il sedere e se ne va.

Il nipote non andrà neanche al suo funerale, dove, da pilota affermato, avrebbe fatto gran figura.

Dovrebbe vergognarsene, di 'sta cosa? Non saprei, chi siamo, noi, per giudicare? So solo che è lui, a rivelarla, tanti anni dopo.

Niki Lauda è il primo pilota destinato a diventare pluriiridato che arriva in F.1 solo perché prosaicamente paga di tasca sua per correre e neanche poco. Come uno che per vedere una donna nuda deve andare nella zona rossa d'Amburgo con un bel mazzo di soldi spicci, sennò nisba, ciao bello.

Soldi veri, alla March, e pure presunti, alla Brm.

Niki Lauda è il primo pilota destinato a diventare pluriridato che incamera solo piazzamenti in F.3, alla voce McNamara, perché appena vede passargli un paio di monoposto sopra la testa, ci pensa su e dice: «Non ha senso correre contro questi. Non serve. Sono matti. Addio, vado in F.2».

Niki Lauda è il primo pilota destinato a diventare pluriridato che però in F.2 mica fa una gran bella fi-

gura. Per niente. Non vince mai, non arriva neanche secondo, toh, pur correndo con la March ufficiale, si consola con due podii, da terzo, uno a Imola, ma tutto qui. Peggio: per due anni consecutivi nella gara di Crystal Palace, valevole per l'Europeo, non riesce neanche a qualificarsi. Altro che Alonso a Indy 2019. Con precedenti del genere, è come essere rimandato a settembre al primo anno d'asilo.

Però c'è un però.

All'improvviso un meccanismo fa "tac" e Niki Lauda, semplicemente, diventa un altro. Il bruco si estroflette in meravigliosa farfalla. Un pilota diverso. Fondamentalmente uno dallo stile mai visto.

Pulito, secco, essenziale, opportunista. Scientifico, immagazzinante, pietosamente migliorista.

Il fatto è che nella vita di ciascuno di noi ci sono svolte, cambiamenti, metamorfosi e mutazioni.

Pochi sanno che per Niki Lauda, per uno strano gioco del destino, i due step evolutivi dell'esistenza hanno per location il vecchio Nurburgring, la leggendaria e terrorizzante Nordschleife, di oltre 20 km di lunghezza. Nel 1973 ci vince la prima gara internazionale che abbia uno straccio di rilevanza, la 24 Ore Turismo, che però per l'occasione si disputa in due gare da otto ore ciascuna. Fa niente.

Lui guida una Bmw 3.0 Csl in coppia col semiconosciuto Hans-Peter Joisten e fa brandelli di tutti. E intanto in F.1 con la Brm incamera belle figure, specie a Montecarlo, e ha il pregio d'essere compatibile con Clay Regazzoni, oltre a piacere al Drake, che ha sempre amato costruire campioni partendo quasi da zero. Perché costano poco, non sporcano e mica fanno ombra al Cavallino.

## **Curriculum iniziale assai modesto**

Ma stavolta a puntare sullo zero s'esagera, perché il presunto tipetto promettente ma non troppo arriva a Maranello, ingaggiato dalla rinascente Ferrari del richiamato Mauro Forghieri, dopo ben 27 gare iridate e due soli punti all'attivo.

In altre parole, l'austriaco vanta il peggior curriculum F.1 di un pilota mai ingaggiato dal Cavallino Rampante in una situazione non emergenziale.

Particolari. Magari dettagli che a leggerli a ritroso ora paiono miticamente stordenti, ma questi, come gli altri, son tutti veri. Bisogna crederci e basta.

Anche perché da lì in poi saranno tutte cose indimenticabili, con Niki che fiorisce trionfalmente.

Il primo podio, da secondo, arriva al debutto in Ferrari, in Argentina. La prima vittoria al quarto Gran Premio, in Spagna, a Jarama, all'esordio europeo della stagione iridata, in cui Niki è quarto alla fine, con due centri. L'austriaco è un altro. Un vero asso.

E il primo titolo mondiale eccotelo a Monza, l'anno dopo, nel 1975, in una festa di popolo e di folla che fa sembrare a colori quell'invasione finale di pista



fotografie ACTUALFOTO

## Dalla March alla Rossa

Sotto, Niki 20enne alla 1000 km di Zeltweg 1969. A destra, eccolo con la March F.1 e, sotto, è su Ferrari, nel Gp di Spagna 1974



mostrata in bianco e nero dalla Rai. Poi l'impennata. Il dominio formulaunistico e il dischiudersi delle dorate porte d'entrata nel gran regno mediatico.

La beatificazione ecumenica del villaggio globale nel quale Fittipaldi è "El Rato", il campione dai denti da topo, mentre Niki risponde coi caratteristici incisi a zappa che fendono un sorriso timido e ritroso, quasi scusantesi d'esistere ma non certo di vincere e conquistare tutti. Sì, tutti.

Perché Niki Lauda è il primo grande campione ipermediatico di marca Ferrari, quello che parla un italiano buffo e sincopato, che però nei fatti non sbaglia mai, che non si fa fregare. Altro che computer. I computer sono stupidi. Lui invece è intelligentissimo. La Goodyear fa ancora gomme artigianali, impercettibilmente diverse una dall'altra, roba d'un niente. Lui segretamente le fa rimisurare tutte e quelle iperprecise e uguali tra loro se le riserva. Alla fine il compagno Clay Regazzoni si stupisce, perché la Ferrari di Niki è sempre lievemente più equilibrata della sua. Già. Cosine così. E questa è solo una.

Enzo Ferrari ne è entusiasta. Lauda, almeno per ora,

non ha un passato, non vanta pretese, costa una merendina e parla a frasi corte e mitragliate, rifuggendo i pistolotti e aborrendo i pipponi.

Se il Drake ha mai sognato un pilota ideale, lui che ama solo donne belle tornite, ecco, se solo s'è diletato a tratteggiare la figura immaginaria d'un campione da sogno da possedere a mo' d'utensile come un tornio, una fresa o una macchina oleodinamica, di sicuro, l'avrà sognato con i modi, le fattezze, i risultati e l'efficienza tacita e scattosa del primo Lauda Andreas Nikolaus, emergente da una carrierina che sembra un romanzo di formazione.

E, dai, lui non è un elaboratore elettronico travestito da uomo, macché. Sbaglierà anche lui, qua e là.

### Il fuoco della Nordschleife

All'apice dell'apoteosi, Niki va in corto tra mille scintille, dando vita all'evoluzione 2 della sua vita, guarda caso sempre sul circuito del Nurburgring, all'altezza della piega maligna di Bergwerk.

Gli salva la vita Merzario, pilota che lui aveva involontariamente fatto fuori entrando nell'orbita Ferra-



ri, ma il suo volto è distrutto, i polmoni compromessi e la vita in pericolo.

Il mondo attende in diretta la notizia della fine, mentre i ferraristi rivivono come un incubo in loop il conto alla rovescia dell'agonia di Bandini, alla voce nove anni prima.

Invece no. Passano le ore e Lauda vive.

Circolano dicerie terrificanti, da film horror di serie Z. Il suo volto appare devastato da piaghe, sangue e pus, è sfigurato, quel disgraziato non avrà mai più la sua faccia indietro. Forse, nei giorni a seguire, guardandosi allo specchio con un minimo di lucidità, capirà e impazzirà per sempre.

Altro che correre di nuovo.

Nelle ore successive alla pira sacrificale del Nurburgring, tra gli appassionati di corse e quelli che le corse manco le filano, gira incessante e fastidiosa una sola, salmodiante e implacabile domanda nazionale popolare, priva di congiuntivi e scevra da perifrastiche: ma non era meglio se era morto?

Passano i giorni, facciamo quaranta, e Niki Lauda torna ai Gran Premi a Monza, avendone persi solo due.

Non ha più nulla dei connotati felici del dentone introverso. Agli incisivi a zappetto nessuno ci fa più caso, ormai.



## Trionfale quel ventilatore!

Sotto, Niki vince in Svezia 1978 con la Brabham-Alfa Romeo dotata del ventilatore, subito dopo proibito. A destra, è 1° pure in Sudafrica 1977 su Ferrari 312 T2. Sopra, il suo casco reduce dal rogo del 'Ring

Uno conciato così s'era visto solo in certe immagini proibite degli sfigurati d'Hiroshima e Nagasaki, quelli che s'erano presi l'atomica in faccia e poi avevano vissuto i loro ultimi giorni imprigionati nei cottolenghi nipponici, rispettosamente conservati o rimossi tra i nostri stessi incubi più

insopportabili. Niki no. Torna a testa alta. Se ne sbatte i coglioni di tutto e tutti. Ecco il suo inno alla diversità inorgogliata: «Bello non ero neanche prima. Se adesso sono brutto, non è un problema mio, è solo vostro».

Dice al mondo che è contento d'aver salvato il piede destro, che gli serve più del viso. E starsene senza orecchio è stupendo, confessa, perché al telefono ode l'interlocutore un sacco meglio di prima.

Piaccia o no, Niki Lauda è il primo campione esteticamente devastato che trova una cura fenomenale e risolutiva alla sua menomazione figurativa, semplicemente strafregandosene.



Un fantastico e tostissimo inno alla vita, il suo. Roba da insegnare a tutti fin dalle elementari. Pensa solo a correre e a beccare punti per il mondiale 1976, che gli sta sempre più scivolando di mano, in una china che punta verso James Hunt. Biondo alfiere McLaren che da lì in poi andrà in trincee agonistica dando vita al finale di stagione più estatico e torrenziale nella vita di un pilota. Incrociando due metamorfosi in atto, la sua e quella dell'austriaco, l'una agonistica e l'altra esistenziale, al compimento delle quali il britannico arriverà all'iride e l'austriaco tornerà alla vita umanissima, ammettendo al Fuji la sua vulnerabilità psicologica, sotto un uragano terrorizzante e maledetto. Ed è lì che Forghieri gli propone la scusa delle noie elettriche, ma Niki la rifiuta, da subito. Perché non ha paura di mostrare la faccia, figuriamoci le sue debolezze. Mentre la sua 312 T2 è ancora calda ai box, all'ombra sacra del monte Fujiama, uno dei meccanici modenesi scrive il più bell'articolo di fondo mai vergato su quel leggendario momento, utilizzando in tutto tre parole. Una per fase, nello scrivere apertura, sviluppo e chiusa del pezzo su tutto ciò che sintetizza il comportamento di Niki, nell'indimenticabile Gp del Giappone 1976: «Se' caghé adoss».

”

**Bello non ero neanche prima del fuoco del 'Ring. Se ora vi sembro brutto, be', è un problema vostro**

**NIKI LAUDA**

### **Il kasino del Fuji 1976**

Lui non lo nega, né lo smentirà mai. Ho indagato una vita nei misteri del Fuji, parlando con meccanici, team manager e metà schieramento di quel Gran Premio famigerato e meraviglioso, intrecciando testimonianze, riscontri a mezze frasi e confessioni intere. Alla fine sono arrivato a una verità piuttosto sorprendente, che negli anni ho scritto più volte, su Autosprint. Quel giorno al Fuji era stato raggiunto un accordo tra top driver per prendere la partenza, disputare solo pochi giri, facendo contento Ecclestone - che aveva pagato cara la mondovisione Tv -, salvo poi ritirarsi tutti o quasi.

Una gara neutralizzata da lasciar vincere magari a qualche pilota di seconda o terza fila, come era già capitato nel motomondiale, tipo Nurburgring 1974. Ma alla fine il patto d'astensione degli eroi lo avevano rispettato solo Niki e pochi altri, vedi Emerson Fittipaldi, Carlos Pace e Larry Perkins.

In altre parole, Lauda sarebbe rimasto né più né meno che fregato dalle promesse e dalle rassicurazioni altrui.

Perché, passati quei primi giri critici nel fortunale, le condizioni meteo erano migliorate e nessuno più aveva dato forfait, con Hunt che nel finale vien fatto passare piuttosto orrendamente - sul piano sportivo



fotografie ACTUALFOTO

- da Alan Jones su Surtees - stranamente ammosciatosi -, vincendo l'iride in extremis.

In altre parole, sembra proprio un epilogo di gara brutto e biscottoso, nel quale Niki, oltre che assente perché impaurito, pare pure il più pulito del mazzo. Glielo dico dieci anni fa, pregandolo di cogliere l'occasione per spiegare al mondo che il suo, oltre che coraggio d'aver paura, fu anche il candore di mantenere una parola che altri non avevano rispettato, ma lui glissa, lascia stare. Se ne frega. «*Tanto ormai non serve a niente*» - aggiunge.

E a oggi mi resta il dubbio se per uno scacchisticamente favoloso come lui fosse peggio apparire, per una volta, impaurito o buggerato.

## «Non serve a niente»

Fateci caso. «*Non serve a niente*» è la frase con cui Niki Lauda sorprende il mondo mille volte, da lì in poi. Il 1977 è l'anno del secondo mondiale con la Ferrari, ma lo vince senza entusiasmo, facendo mille compitini, senza volontà di potenza, entusiasmi irrefrenabili e scoppi di sogno. Come quando in una storia mezza finita fai l'amore bene, ma poi, nel silenzio d'entrambi, ti giri, dormi e neanche pensi. Perché non serve più a niente.

Finirà male, malissimo la storia agonistica e sportiva, tra Niki Lauda e Enzo Ferrari.

Tra parole, accuse reciproche e stracciate dialettiche che nel mondo d'oggi, così perbenino e attento al politically correct, li avrebbe condotti al rogo abbruciatore.

Perché il Drake in piena trattativa di primo rinnovo di contratto cedendo all'esoso Niki, era sbottato, definendolo "ebreo" e lo stesso austriaco tempo dopo, a storia finita, racconta che ormai portare avanti il suo rapporto con la Ferrari è come continuare una liaison con una donna che non ha più le tette d'un tempo. Mio Dio. Prova a dirle adesso, 'ste cose.

Tra accuse di sessismo, maschilismo e uso pararazziale della contumelia incazzata, entrambi sarebbero finiti ai servizi sociali. Invece no.

Finisce solo che finisce tutto, tra loro. Per sempre. Anzi quasi. Perché il futuro rinsalderà tra Ferrari e Lauda il reciproco rispetto e la più carezzevole delle nostalgie, quella per ciò che avrebbe potuto essere e purtroppo mai più fu.

## Niki Granat

Però, che meraviglia. Il Niki di fine degli Anni '70 è figura globale, uno degli uomini più famosi del mondo, alla pari di Muhammad Ali o Pelé e forse più dei due sommi guerrafreddai, il Presidente Usa Jimmy Carter e il leader sovietico Leonid Breznev.

La verità è che Niki Lauda, prima per come ha vinto e poi per come ha perso, fa innamorare almeno due generazioni di appassionati di Motorsport.



“Da compagno di team, Niki ti ascolta ti dà un consiglio intelligentissimo e non è mai quello giusto. È un genio!”

NELSON PIQUET





## **Convivenza delicata**

Nel 1984, a lato e sotto, Niki Lauda condivide per la prima volta la fortissima McLaren a motore turbo Tag-Porsche col 29enne e velocissimo Alain Prost. Ma alla fine il titolo andrà al 35enne Niki...

fotografie ACTUALFOTO



**Nel 1984 ho accettato la forza di Prost, cercando di approfittare delle opportunità. Ci sono riuscito...**

**NIKI LAUDA**

E chi s'innamora davvero, mai più dimentica e a suo modo nei decenni resta fedele, financo coi rituali invisibili ma dolci della pura e pungente malinconia retroattiva. Intanto Niki la guerra fredda l'ha vinta, sganciando anche atomiche mica male e trattando Enzo Ferrari come prima mai nessuno l'aveva trattato, perfino scrivendogli contro un perfido e sulfureo libello, l'urticante "Protokoll".

Ormai il timido dentone non c'è più.

Niki Lauda col cappellino e gli occhiali scuri pare uno tosto, a tratti sprezzante, durissimo e odiato da mezza Italia e un quarto dell'emisfero, col direttore di Autosprint Marcello Sabbatini, non senza ottime ragioni, a far da pubblico ministero.

Tanti vedono l'austriaco tale e quale a un mercenario che ha preferito l'oceano di dobloni della Parmalat al fascino del mito Ferrari, per tradire la Rossa andandosene alla Brabham, mossa dal motore Alfa Romeo. Il Boxerone di un Carlo Chiti che deve aver goduto la cosa mica poco, lui che col Drake aveva chiuso male, molto male, giusto sedici anni prima.

## **Brabham days**

Ecclestone gongola, il progettista Murray stravede, mentre il laudiano neocompagno di squadra John Watson nel giro d'un paio di mesi diventa l'uomo più depresso del creato.

Mi racconta, tanti anni dopo, il pilota dell'Ulster: «Niki è una brava persona, con gli anni un caro amico, ma è pure uno che come pilota sa tremendamente ciò che vuole. È uno di quelli che, se ci corri insieme, nella stessa squadra, ti fa fuori più quando sei a piedi che in macchina. Come? Semplice. Non parlando. Dalla gestualità. Con fare allusivo. Nei mille modi in cui spiega alla squadra: "Be', ragazzi, io vi costo mille volte più del mio compagno, perché mai dovrete dannarvi l'anima e sforzarvi troppo per lui?". Dagli una volta, dagli due, tempo tre weekend, e tu conti poco o niente e tutta la squadra sta dietro a Niki. Tanto di cappello, per questo».

Parliamoci chiaro, il biennio 1978-1979 a coppe e iridi è un'era Lotus e poi Ferrari, quindi nei due anni in Brabham Niki non cava un ragno dal buco. Becca solo soldi, a bilici.

C'è giusto un trionfo in Svezia con la Brabham a ventilatore, furba, appena tollerata ma irregolare come un trucco di Diabolik, e una vittoretta a Imola, nella gara non iridata, beffando Gilles che piega il labbro della T4, facendo bollire di rabbia il Santerno.

## **Piquet e i contachilometri**

Il suo successivo compagno di squadra, il giovane Nelson Piquet, l'impara a conoscere come aveva fatto Watson. «Tu lo rispetti, ti sembra un dio - racconta Nelson-, provi pure a dialogarci, chissà, magari a fartelo amico. Allora gli racconti i problemi, gli

dici che la tua Brabham fa un rumorino strano, che ti dà inquietudine. E lui t'ascolta come un padre e poi carezzevole ti risponde: "Tranquillo, è il contachilometri. Cambialo, è capitato anche a me. Poi, se la cosa continua, cambiane un altro, è una partita falata, stai sereno". Tu ci credi e in due giorni di prove cambi tre, quattro contachilometri, non combini niente e hai perso solo un mucchio di tempo, mentre lui ti guarda e sorride, con la macchina a posto. Niki ti ha fregato ancora una volta e tu non puoi farci niente». Chiaro, no?

Poi un altro "non serve a niente", a Montreal.

Quando nel bel mezzo delle prove abbandona la Brabham, il Gp del Canada 1979 e la F.1 per sempre. Anzi, forse. Perché girare in tondo tutta la vita è da Kretini. "Non serve a niente".

## Un'immensa lezione di vita

Dai, non può finire così. Niki è il primo sportivo globale nel mercato economico dello Sport, più di Jackie Stewart e Ali, perché monetizza tutto e tutti, perfino la testa bruciata, da celare sfoggiando l'attirasoldi cappellino Rommerquelle, cui succederanno mille altri sponsor.

Lauda imprenditore dell'aria, Lauda Air, Lauda annoiato miliardario, Lauda segretamente attirato da un clamoroso ritorno alle corse, che avverrà con la McLaren in carbonio di John Barnard by Ron Dennis, il team principal più tosto del creato, a inizio '82. L'austriaco che torna a vincere un Gp quasi subito ma che la chance mondiale l'avrà solo nel 1984, subendo però per la prima volta un compagno di squadra più veloce di lui, il 29enne Alain Prost.

E lì arriva il capolavoro filosofico esistenziale di Niki. Il quale in qualifica non lo sfida quasi mai. Perché non serve a niente. Al via non lo attacca, evitando rischi, perché non serve a niente.

Si limita a seguirlo, ad aspettare, in agguato, a fare il cecchino, perché, tutte le volte che potrà, lo infilerà senza pietà e senza esitazioni. Tanto le esitazioni,

”

**Nell'ultimo Gp sono uscito di pista che ero primo. Okay, ho pensato, dai, è andata bene: in fondo, sono sopravvissuto**

NIKI  
LAUDA

## Il 1985 ultimo anno da pilota

Niki, sotto, in Olanda 1985, la sua ultima vittoria in F.1. Qui è davanti alla Lotus di Senna, col quale, nell'altra pagina, dialoga al paddock

ACTUALFOTO

già, non servirebbero a niente.

Alla fine lo trafigge di mezzo punto, il distacco più esiguo e sadico nell'intera storia della F.1.

Ancora una volta, un'impresa di Niki diventa fonte di saggezza, scuola di vita, insegnamento per i deboli che sanno di poter sconfiggere il forte, a patto di non farsi tradire da se stessi, sfruttando la presunta superiorità altrui come varco sublime, zigomo friabile, sopracciglio spaccato, da allargare col fendente decisivo. Solo quando serve. Questo è il Niki Lauda finale, la versione definitiva e trentacinquenne del campione del volante. Pensiero e azione. Karate Kid & Kung Fu Panda impastati con Schopenhauer.

## La compulsione a essere Niki

Il resto è istinto di conservazione. Niki Lauda di fatto da allora non abbandonerà mai più il paddock, tipo Jackie Stewart, perché quella è la zona franca, incantata e invincibile della sua identità riconosciuta. L'area, la zona K in cui un uomo può sentirsi per un attimo o una vita del tutto immortale.

Ed è così che dal 1986 e fino allo scorso Gp di Gran Bretagna Niki ha e trova mille buoni motivi per restare Lauda.

Commentando per le Tv che meglio lo pagano, o tornando ad aiutare l'amatissimo (e contraccambiato) Luca Cordero di Montezemolo a inizio Anni '90, mentre sta facendo rinascere la Ferrari.

E quindi rieccolo a inizio nuovo millennio fare il team principal in Jaguar, con un bel buco nell'acqua, prima di tornare in ballo, in qualità di uomo forte Mercedes, nel ruolo di presidente non esecutivo, al fianco di un altro austriaco bello graffiante, Toto Wolff. In una delle squadre destinate a diventare tra le più blasonate di sempre. Sì, dai. Il resto lo sapete.

Va come deve andare. Di lusso. E finché va, va.

## Godere a prescindere

Altro che computer. Niki da decenni, al di là e oltre le corse, nella vita che lo vede così impaziente, è paziente spesso ospedalizzabile. Uno che soffre.

Cambia reni come fossero cellulari, è diabetico, i medici gli consigliano poco stress e tanta requie.

Ma Lui macché. Adora i dolci, non sta mai fermo e, oltre a scorrazzare per i paddock dei cinque continenti, fende il creato senza pensare minimamente a dare un taglio a tutto.

Una sera è a Santo Domingo, magari gli dà fastidio l'umidità, l'orchestrina non suona come dice lui e la mattina dopo eccolo a Cuba.

Ma al prossimo Gp, ah no eh, guai marcare visita. Esserci sempre e pedalare. La faccia come pass permanente, un borsone e via. Niki non può, non deve mancare, perché Lauda ormai è la F.1 e la F.1 è Lauda, in un gioco ammiccante di biunivoca e riconoscenza identificazione riflessa.





## INUMERI IN F.1


Anni di attività F.1	<b>1971-1985</b>
Campione	<b>1975, 1977, 1984</b>
Presenze	<b>177</b>
Gp iniziati	<b>171</b>
Non qualificato	<b>1</b>
Vittorie	<b>25</b>
Posti sul podio	<b>54</b>
Pole position	<b>24</b>
Prima fila	<b>31</b>
Giri più veloci	<b>24</b>
Punti	<b>420,5</b>
Giri percorsi	<b>8217</b>
Km percorsi	<b>37515</b>
Gran Premi in testa	<b>41</b>
Giri in testa	<b>1592</b>
Km in testa	<b>7067</b>

Ormai è vita allo stato puro. Niki Lauda è quello lì e non potrebbe né vorrebbe essere altro. Punto.

La sua storia è un romanzo che piace a noi tutti. Plot del Motorsport e blockbuster intitolato "Rush", mentre il volto provato assurge a maschera di scena, ormai sembra terribilmente normale, accettato, romanticamente sinonimo d'un fuoco che rivisto in quelle immagini seppiate, convulse e tremolanti dell'incidente, pare più sacro che profano, temprante e neanche cattivo come un tempo. Perché il Niki che ci lascia nella notte di lunedì 20 maggio questo è, non più solo campione, celebrity o mammasantissima della F.1. No, Niki è tanto, troppo di più.

Poi, sì, certo, il suo andarsene diviene prova sgradevole che tutto passa, che la vita ruzzolando a rullo travolge anche riferimenti iconici e simboli ritenuti inattaccabili e inintaccabili.

La verità? Ormai che Niki Lauda potesse morire, inconsciamente tendevamo a escluderlo un po' tutti. Chissà, fosse successo il 1° agosto 1976, poche ore dopo il fuoco del Ring, avremmo detto, come per il caro Bandini, forse è stato meglio così.

Invece adesso, paradossalmente, quasi mezzo secolo dopo, vien da sorprendersi e pure da piangere, sì, da commuoversi pensando a un uomo che riassume un'epopea, la sua e anche un po' la nostra, quella interiore di ciascuno di noi. Perché Niki resterà l'eroe della nostra infanzia, un Tex Willer col casco e qualche scottatura. E ora lui direbbe che essere tristi, nein, non serve a niente. In fondo, nella parte più calda e nostalgica di noi tutti, bucando qualsiasi tramonto, lui cavalcherà all'infinito. 

## LA CARRIERA DI NIKI

1971	<b>F.1</b>	March RT	1 corsa
	<b>Euro F.2</b>	Bosh RT	10°, 8 punti
	<b>24 Ore di Spa</b>	Alphina	
1972	<b>F.1</b>	March RT	
	<b>Euro F.2</b>	March	5°, 25 punti (3 podii, 2 pole)
1973	<b>F.1</b>	Bmw	17°, 2 punti
1974	<b>F.1</b>	Ferrari	4°, 38 punti (2 vittorie, 5 podii, 9 pole, 3 Gpv)
1975	<b>F.1</b>	Ferrari	<b>CAMPIONE</b> 64,5 punti (5 vittorie, 8 podii, 9 pole, 2 Gpv)
1976	<b>F.1</b>	Ferrari	2°, 68 punti (5 vittorie, 9 podii, 3 pole, 4 Gpv)
1977	<b>F.1</b>	Ferrari	<b>CAMPIONE</b> 72 punti (3 vittorie, 10 podii, 2 pole, 3 giri veloci)
1978	<b>F.1</b>	Brabham	4°, 44 punti (2 vittorie, 7 podii, 1 pole, 4 Gpv)
1979	<b>F.1</b>	Brabham	14°, 4 punti
1982	<b>F.1</b>	McLaren	5°, 30 punti (2 vittorie, 3 podii, 1 Gpv)
1983	<b>F.1</b>	McLaren	10°, 12 punti (2 podii, 1 Gpv)
1984	<b>F.1</b>	McLaren	<b>CAMPIONE</b> 72 punti (5 vittorie, 9 podii, 5 Gpv)
1985	<b>F.1</b>	McLaren	10°, 14 punti (1 vittoria, 1 Gpv)

”

*Il dualismo tra  
Niki Lauda e  
James Hunt  
era solamente  
sportivo: si  
rispettavano  
e stimavano  
anche se le  
loro vite  
private erano  
molto diverse*

DANIELE  
AUDETTO

ACTUALFOTO



# Vi racconto quel pazzo 1976

**IL MONDIALE DI F.1 PERSO DA LAUDA PER UN PUNTO CONTRO JAMES HUNT CHE È POI DIVENTATA UNA BELLA STORIA DA FILM. TUTTA LA VERITÀ SVELATA DALL'EX DIESSE DELLA FERRARI IN QUELLA STAGIONE**

di **DANIELE AUDETTO** e **LUCA PAZIELLI**

«Caro Daniele vieni a respirare un po' di aria di F.1 è un ambiente completamente diverso da quello dei tuoi rally». Luca Cordero di Montezemolo mi chiamò per invitarmi al GP di Zeltweg. Lui era reduce da un incidente ai box durante il Gp di Zandvoort, investito da Ronnie Peterson, si ritrovava con gamba e braccio ingessati, io in quel momento ero libero dai miei impegni come direttore sportivo Lancia. Era il 1975, la Ferrari dominava con Lauda e la Lancia stravincedeva con la Stratos. Anni straordinari.

C'erano già stati dei contatti con Maranello: l'anno successivo io avrei dovuto prendere il posto di Luca a Maranello, chiamato a Torino dall'Avvocato, per dirigere le Relazioni Esterne Fiat. Quindi sarebbe stata un'occasione per prendere confidenza con un mondo che non conoscevo. Quella in Austria fu una gara rocambolesca, che vide sotto il diluvio la vittoria del nostro Brambilla, con Lauda e Regazzoni nelle retrovie, ma molto importante per me che dovetti sostituire al muretto l'infortunato Luca. In quella occasione capii che Montezemolo e Lauda erano dei predestinati a vincere e trionfare, come fu. Nonostante la loro giovane età, non ancora trentenni, lavoravano in perfetta simbiosi, con grande concentrazione per raggiungere lo stesso obiettivo: vincere. L'entusiasmo di Luca lo conoscevo avendo corso con lui nei rally nel 1971, ma mi stupì la determinazione di Niki, la sua programmazione maniacale di ogni dettaglio. Alla fine dell'anno la Ferrari e Lauda vinsero il campionato del mondo, anche la Stratos trionfò nel Mondiale rally e ci fu il mio passaggio da Torino a Maranello.

Trovai una squadra in grande euforia, Niki e Clay due ottimi compagni di squadra, Forghieri che godeva di tutta la fiducia del Drake, dei meccanici formidabili. Alla mia prima uscita durante i test invernali di Vallelunga, volli ricucire un po' i rapporti tra Lau-



SUTTON-IMAGES.COM

## **Una stagione da film!**

Il Mondiale di F.1 1976 è stato uno dei più incredibili della storia. In queste pagine Daniele Audetto, sopra con Niki, racconta come andarono le cose in quella stagione divenuta un film, nella corsa al titolo tra Lauda e Hunt

da e la stampa italiana. Il suo carattere chiuso non gli aveva permesso di entrare in confidenza con i giornalisti che contavano, in particolare proprio il direttore di Autosprint Marcello Sabbatini lo "punczchiava" un po'. Le cose migliorarono e Niki fu il primo ad apprezzare un dialogo diverso sui campi di gara, fatto sempre di quelle sue frasi sintetiche, nelle quali riusciva comunque a inserire delle parole italiane. Il campionato del 1976 iniziò molto bene per Ferrari, due vittorie di Lauda e una per Regazzoni, poi a Jarama ci furono i primi guai.

«Daniele c'è un problema, stavo facendo dei lavori in giardino con il trattore, a Salisburgo, mi sono capottato e ho tre costole rotte. Krosso Kasino». Dopo questa telefonata di Lauda, alla vigilia del Gp di Spagna, bussai alla porta dell'ingegner Ferrari che la prese molto male, c'era in ballo il campionato, dove Niki era in testa. L'ordine fu di sincerarmi sulle reali

condizioni di Lauda e iniziare comunque a cercare il sostituto. Niki minimizzò l'accaduto dicendomi che forse le costole erano solamente incurvate e poi quando seppe che era stato contattato Maurizio Flammini, l'emergente pilota romano che si era messo in luce nel campionato F.2, andò su tutte le furie e disse che era in grado di recuperare e avrebbe corso con un busto. Così accadde, nonostante forti dolori già durante le prove, prese il via, con dosi massicce di novocaina e riuscì a restare in scia ad Hunt, chiudendo 2°. Ma svenne quando arrivò al box e dovette salire io sul podio per ritirare il premio dalle mani del Re Juan Carlos.

Ma non era finita, perché alle verifiche squalificarono il pilota McLaren perché la sua auto misurata da ruota a ruota, era 18 millimetri più larga del massimo consentito (2,15 mt). Colpo di scena, Lauda aumentava il suo vantaggio in campionato, ma ai primi di luglio, doccia fredda, la scuderia inglese viene riammessa, grazie al ricorso molto ben gestito presso la FISA, da Teddy Maier, team manager della squadra, ma anche avvocato.

Nelle gare successive continuò la sfida tra Lauda e Hunt, con l'austriaco che si aggiudica tre gare e l'inglese una, così si arriva al tragico Gp di Germania.

Niki era sempre molto attento alla sicurezza in pista. Contestava in particolare il circuito del Nürburgring che considerava ormai inadatto per la F1. Ci furono lunghe riunioni tra piloti, alla fine la maggioranza scelse di correre. Partirono dopo un temporale e nonostante la pista si stesse asciugando, soltanto Mass scelse le slick. Così tutti, dopo il 1° giro, dovettero rientrare al box, per cambiare le gomme e lì Lauda perse un po' di tempo nella confusione. Doveva recuperare e a tradirlo furono proprio le gomme non ancora in temperatura. Lo schianto fu tremendo in quella maledetta curva Bergwerk. Niki era in condizioni disperate. Fu deciso il trasferimento al più organizzato ospedale di Mannheim. Si occupò di tutto Huschke Von Hanstein che mise a disposizione l'elicottero e trovò al telefono il chirurgo che stava per partire in vacanza. Prima dell'intervento il prete gli diede l'estrema unzione. Io nel frattempo avvisai la moglie Marlene e sempre con il telefono a gettoni dell'ospedale mi misi in comunicazione con l'ingegner Ferrari che era sconvolto e voleva conoscere tutti i dettagli. Durante una delle tante telefonate mi disse "Audetto adesso sono i medici a dover fare il loro lavoro, lei torni in pista per cercare il pilota che dovrà sostituire Lauda, che, se si salverà, non potrà più correre".

Iniziai da Emerson Fittipaldi, che fu stupito e grato per la proposta, ma vincolato da un contratto irrevocabile con il team Copersucar. Il secondo pilota che contattai era Ronnie Peterson. Era sotto contratto March ma il conte Zanon, socio occulto della scude-



ACTUALFOTO

”  
**Alla vigilia del Gp di Spagna 1975 Niki mi telefonò: “Daniele c'è un problema stavo facendo dei lavori in giardino a Salisburgo e mi sono ribaltato con il trattore. Ho tre costole rotte. Krosso kasino”**

**DANIELE AUDETTO**

ria inglese ma molto amico della Ferrari, promise di trovare una soluzione per portare il pilota svedese sulla Rossa. Intanto si decise di saltare il Gp d'Austria e di correre con il solo Regazzoni in Olanda.

Dall'ospedale, dove Niki era ricoverato, arrivavano notizie sempre più confortanti sulle sue condizioni, i dottori erano stupiti per la sua reazione e la sua volontà di riprendersi, nonostante le tremende cicatrici e i postumi dei continui interventi ai polmoni che andavano liberati dai fumi e sostanze tossiche che aveva respirato prima di essere estratto dall'auto in fiamme. Lui cominciava a progettare e sperare in un suo ritorno alle gare per Monza. Così quando seppe che c'erano delle trattative con Peterson, che era il miglior pilota disponibile sul mercato e lui conosceva bene essendo stato suo compagno di squadra, si ribellò e attraverso il suo amico Montezemolo fece intervenire l'Avvocato Agnelli che chiamò Ferrari per far sospendere i contatti. In quel tempo sulle nostre macchine troneggiava la scritta FIAT.

Nessuno però ci credeva nel suo recupero e trovammo così un accordo con Carlos Reutemann per avere la garanzia di schierare due macchine al Gp d'Italia. Niki stupì tutti quando annunciò che sarebbe arrivato a Modena con il suo aereo. E lo stupore continuò quando lo vedemmo arrivare a Fiorano con le cicatrici ancora sanguinanti e le palpebre che non riusciva a chiudere. Chiese di provare la sua 312 T2. Il miracolo stava per avverarsi. Dopo qualche giro di messa a punto, cominciarono ad arrivare i tempi



” **Niki volle correre in Spagna con le costole rotte: a fine Gp svenne e non poté salire sul podio: andai io al suo posto!**

**DANIELE AUDETTO**

giusti e per finire volle dimostrarci che non aveva perso resistenza facendo una trentina di giri consecutivi. Da non credere. Quando ci fu anche il nulla-sta da parte dei medici della Federazione, decidemmo di iscriverlo al Gp d'Italia: erano passati soltanto 42 giorni da quel tragico incidente. Per la cronaca poi a Monza conquistò un 4° posto, che un mese prima era inimmaginabile. Poi la sfida con Hunt continuò nei Gp degli Stati Uniti e del Canada, con un Lauda sempre sofferente che vide avvicinarsi pericolosamente in classifica il rivale inglese. Arrivarono così all'ultimo GP della stagione, quello del Giappone, distanziati da soli 3 punti.

Al circuito del Fuji si replicò la stessa situazione del Nürburgring, questa volta però tutti i piloti compatti non volevano scendere in pista perché le condizioni climatiche erano terribili. Ma Ecclestone, che avrebbe avuto un importante danno economico per i diritti televisivi, li convinse a prendere il via. Le condizioni erano veramente impossibili, c'era un uragano, la pista era completamente allagata con grossi rischi di aquaplaning e la visibilità scarsissima. Al 2° giro Niki si fermò al box. Scese dalla macchina dicendo che correre così era una follia, lui si ritirava. Non accettò neanche di dire la bugia, suggerita da Forghieri, che la macchina aveva un problema. Questo era Lauda, responsabile delle sue azioni e sincero. Ammise di aver avuto paura. Io rispettai la sua scelta, perché avrei potuto insistere di aspettare in pista per vedere se la pioggia diminuiva e controllare la

### **Solo un punto a fare differenza**

Con la McLaren M23, James Hunt, sopra, ebbe la meglio su Lauda con un solo punto di vantaggio.

Nonostante tutte le tantissime vicissitudini di quella stagione, Niki lottò per il titolo fino all'ultimo Gp, quello del grande rifiuto del Fuji

posizione di Hunt, ma io in quell'ospedale di Mannheim, pochi mesi prima, avevo visto il prete che gli dava l'estrema unzione, come potevo andare ad interferire sul suo destino. Pur vedendosi soffiare il titolo mondiale da Hunt, per un solo punto, Lauda non ebbe mai un rimpianto per quella sua scelta che non influisce sulla sua carriera, perché già l'anno successivo riconquistò il titolo.

Da tutta questa incredibile storia è stato realizzato il film Rush, oggi di grande attualità, che ha permesso anche ai più giovani di conoscere quei due piloti leggendari. Io ho anche collaborato con il regista e gli sceneggiatori del film e sono contento che Lauda e Hunt abbiano avuto questa celebrazione. Il dualismo che c'era tra di loro era solamente sportivo, si rispettavano e si stimavano, anche se le loro vite private erano molto differenti. In particolare sono contento che in questo film venga fuori molto bene quello che Lauda ha portato alla F.1 di quegli anni. Un rapporto mai visto prima tra il pilota e il suo team, Niki era maniacale nelle sue sessioni di test e poi poteva passare tutta la notte per studiare nuove soluzioni con meccanici, tecnici e gommisti. Non c'era ancora la telemetria quindi tutto era affidato alla sua sensibilità e i risultati gli davano ragione.

Ciao Niki, tutta la F1 sentirà la tua mancanza.



LAT



# La **verità** sul **Fuji 1976**

**L'INGEGNER MAURO FORGHIERI  
RACCONTA CHE COSA SUCCESSE  
REALMENTE IN QUEL GP PASSATO ALLA  
STORIA PER IL GRANDE RIFIUTO DI NIKI**

di **ALBERTO SABBATINI**

**I**l coraggio di avere paura o la paura di avere coraggio? Appassionati, giornalisti, addetti ai lavori si sono interrogati per mesi attorno a quell'episodio del GP Giappone di tanti anni fa che assegnò il titolo mondiale F.1 a James Hunt. Sono passati 42 anni e 5 mesi da quel 24 ottobre 1976, il giorno del "gran rifiuto" di Lauda. Quando Niki, fermandosi volontariamente dopo un solo giro del GP Giappone, rinunciò praticamente a difendere quel titolo mondiale che stava vincendo. Ma una risposta definitiva ed univoca al dilemma – paura o coraggio? - non c'è mai stata. Quell'episodio ha cambiato per sempre l'immagine della F.1 presso la gente e la percezione stessa del concetto di rischio nelle corse. Fino a quel giorno del 1976 i piloti erano i "cavalieri del rischio", considerati "eroi" a tutti gli effetti perché mettevano a rischio la propria vita posponendola all'obiettivo. La vittoria, il risultato a tutti i costi avevano la precedenza e l'incidente oppure la morte erano la scomoda realtà con cui convivere, una fatalità da tenere in conto per chi faceva il mestiere del pilota. Poi l'episodio di Lauda in Giappone ha cambiato la storia e la prospettiva generale delle corse. Di colpo la morte o l'incidente non erano più un rischio accettabile. La sicurezza

è diventata la parola d'ordine in F.1. La tutela della vita umana nelle corse da quel momento sarebbe stata la priorità. Tutto il resto, anno dopo anno, è stato messo in discussione e modificato. E se non si riusciva a cambiarlo, veniva cancellato dalla F.1. Come è successo per il troppo pericoloso circuito del Nurburgring, per i guard-rail a lato pista sostituiti dalle vie di fuga, per le curve troppo veloci rallentate da chicane a bassa velocità, per i serbatoi ben-

zina a rischio esplosione che sono stati integrati nella scocca e realizzati in gomma antiurto. E per le partenze sotto la pioggia, sempre più spesso neutralizzate dalla safety car in caso di dubbia visibilità. Il "coraggio di aver paura" o se vogliamo "la paura di aver coraggio" di Lauda hanno mutato per sempre lo scenario della F.1.

Ma col tempo su quella vicenda del "gran rifiuto" di Lauda sono uscite indiscrezioni e retroscena che hanno proposto una lettura diversa della vicenda. Di colpo quello scenario così semplice, fatto da una parte di piloti coraggiosi che hanno continuato la corsa e dall'altra di uno solo che aveva preferito ritirarsi perché troppo pericoloso, ha assunto contorni diversi. Hanno cominciato a circolare voci di complotto del mondo inglese della F.1 contro la Ferrari, di comportamenti destabilizzanti per colpire psicologicamente Lauda. Alimentate da quel livore strisciante che nella F.1 degli anni Settanta c'era da parte dell'intero gruppo inglese della F.1 legato ad Ecclestone e alla Foca in contrapposizione con Maranello. Un testimone dell'epoca è Mauro Forghieri, il direttore tecnico del Cavallino di quegli anni che oggi, nel ricordare Lauda, racconta la vicenda del ritiro del Fuji

da una diversa prospettiva. Per capire la vicenda del Fuji '76, secondo Forghieri, bisogna risalire a 40 giorni prima: al 12 settembre di quell'anno, quando si disputò il GP d'Italia e Lauda fece il suo rientro 6 settimane dopo l'incidente del Nurburgring.

«Lauda volle tornare in pista a tutti i costi al Gp d'Italia a Monza - racconta Forghieri - E secondo me sbagliò a tornare così presto. Lui credeva che Reutemann, ingaggiato da Ferrari per sostituirlo, potes-

”

**Lauda dopo il rogo del 'Ring volle tornare a correre a tutti i costi a Monza e secondo me sbagliò a rientrare così presto**

**MAURO FORGHIERI**



SUTTON-IMAGES.COM

## **Dopo un giro Niki si ferma**

È domenica 24 ottobre 1976 e al Fuji in Giappone va in scena il Gp decisivo del Mondiale di F.1. Dopo un giro Niki Lauda si ritira. Da quel giorno si parlerà del coraggio di avere paura o della paura di avere coraggio. Un dilemma ancora irrisolto



se rubargli il posto. Non aveva capito invece che l'argentino era stato preso da Maranello proprio per aiutare Lauda e portare via punti in campionato ai rivali inglesi. Invece Niki si sottopose a enormi sforzi per tornare subito al volante, ma a mio parere non era psicologicamente pronto. Sotto il casco aveva ancora le ferite fresche, pur avendo la testa bendata e protetta, l'attrito con l'imbottitura del casco gli provocò nuove lesioni e quando all'arrivo si tolse il casco, sanguinava di nuovo dal cranio. Disputò una corsa tenace, fantastica per le sue condizioni fisiche. Tra l'altro sbagliò anche il via perché in sua assenza, durante quel mese, erano cambiate le procedure di partenza per cui si mosse male e in ritardo dalla griglia perdendo un sacco di posizioni e fu costretto a una caparbia rimonta. Arrivò quarto in quel GP d'Italia guadagnando altri 3 punti ad Hunt in classifica, ma soffrì tantissimo. Io ero contrario alla

”  
**Si fosse preso più tempo non sarebbe arrivato all'ultima gara in Giappone in grande tensione**

**MAURO FORGHIERI**

sua partecipazione. Ma lui era così determinato a voler correre che non riuscì a impedirglielo. A mio parere se Niki non avesse affrettato i tempi per correre a Monza, avrebbe avuto più tempo per ricostruirsi psicologicamente. Infatti non disputò delle grandi gare nei due Gran Premi successivi, in Canada e Stati Uniti dove vinse entrambe le volte Hunt. Io a Monza lo vedevo diverso dal solito Niki; psicologicamente non era la stessa persona di pochi mesi prima. Per forza, con quel che aveva subito dopo il Nurburgring! Se si fosse preso più tempo per ricostruirsi mentalmente, forse quel mondiale del 1976 lo avrebbe vinto perché invece in questo modo Lauda arrivò alla gara decisiva al Fuji, in Giappone, in grande tensione».

**- Ma perché parliamo di complotto degli inglesi?**

«Il giorno della corsa al Fuji c'era un diluvio pazzo»





sco, la pista era quasi impraticabile, i piloti non volevano correre o comunque volevano ritardare la partenza perché dicevano che con la pista allagata la visibilità era pessima. Ma Ecclestone e i team manager insistevano perché erano stati venduti i diritti televisivi del GP e gli orari del satellite per il collegamento Tv non potevano essere procrastinati. In quel frangente Niki era ancora fragile; e gli avversari lo avevano capito. Si erano resi conto della sua debolezza psicologica e secondo me fecero di tutto per spiazzarlo. Tutti hanno un po' giocato per metterlo in condizione di dramma interiore. Prima i piloti decisero di non correre, sin passarono la voce l'un l'altro. Parevano determinati. E Niki era schierato con loro e aveva presso anche lui la decisione di non correre perché non c'erano le condizioni di sicurezza sufficienti. Ma all'ultimo istante i team manager si impuntarono, obbligarono i loro piloti a sedersi in macchina minacciandoli di non pagare loro l'ingaggio. E tutti si adeguarono. Niki non era obbligato da noi, ma a 4 minuti dal via scoprì che la corsa si sarebbe disputata e da professionista qual era salì in macchina. Ma non era mentalmente pronto a questo cambio di scenario. Prese il via lo stesso, ma dopo un giro si ritirò perché non riteneva ci fossero le condizioni per guidare. Forse pensava che anche altri si sarebbero fermati come avevano professato di fare prima del via, ma invece la gara andò avanti e tutti restarono in pista. Così Niki perse il mondiale».

**- Perché non accettò di dire una scusa per giustificare il ritiro?**

«Non era nel suo carattere. Era uno schietto e limpido. Quando si ritirò, io capii il suo stato d'animo e l'enorme mortificazione che doveva sentirsi addosso, perciò gli proposi, per proteggerlo, di raccontare una scusa. Gli dissi: Niki, possiamo dire che c'è stata



**Quel giorno al Fuji Niki mi disse: "Diciamo la verità: sono io che sono venuto meno al mio impegno di pilota"**

**MAURO FORGHIERI**

una infiltrazione d'acqua nella centralina, che il motore perciò non funzionava bene perché non arrivava corrente alle candele. Ma lui mi rispose: No, diciamo la verità. Voglio metterci la faccia. Sono io che sono venuto meno al mio impegno di pilota».

**- C'è qualche lato oscuro anche nella rimonta fortunosa di Hunt, vero?**

«Ne sono convinto. Hunt quel giorno non era in grande smalto, non disputò una gran gara, non guidava come al solito. Tanto che nel finale si trovava molto indietro. Lui era staccato da Lauda di 3 punti in classifica mondiale, per cui gli servivano almeno i 4 punti del terzo posto. Ma era lontano. Invece, di colpo, cominciò a fare una sfilza di sorpassi: i suoi avversari gli lasciavano strada molto facilmente. Io ci ho sempre visto in quella vicenda un'agevolazione dei team inglesi per battere la Ferrari. Hunt conquistò il terzo posto davvero in extremis: all'arrivo non sapeva nemmeno di aver vinto il titolo perché gettò via il casco imprecaando».

**- E Lauda come prese la vittoria di Hunt?**

«Quando la corsa finì noi eravamo già in macchina verso l'aeroporto. Niki era ancora convinto di poter vincere il titolo. Eravamo a bordo di una lussuosa Rolls Royce perché l'importatore Ferrari in Giappone era lo stesso del marchio inglese e ci aveva messo a disposizione quell'auto. Niki tentava di ascoltare la radio. Gli chiesi: cosa stai cercando di sapere? Lui mi rispose: Il risultato della gara. Io ci spero ancora...».

**Hunt 3° e iridato**

A sinistra ancora Lauda al Fuji. In alto Hunt e Andretti (che vincerà quel Gp molto discusso) in azione alla partenza: l'inglese della McLaren chiuderà al terzo posto e avrà l'aritmetica certezza della conquista del titolo

**N**iki Lauda è morto. Mai sentita una notizia così poco credibile. Okay, può darsi, eppure per tutti noi, specie quelli amanti di un certo Motorsport, ruggente, lui resta immortale. Perché chi esce dal fuoco del Nurburgring poi, in fondo, nulla più teme.

La situazione precipita il 1° agosto, lo stesso giorno di quel pomeriggio maledetto del 1976 sulla Nordscheife, all'altezza di Bergwerk. Quando la Ferrari 312 T2 si schiantò e Niki fu salvato dal rogo solo grazie all'eroismo di Arturo Merzario coadiuvato da Brett Lunger, Harald Ertl e Guy Edwards.

I polmoni. Allora come quarantadue anni dopo gli organi offesi, gli anelli deboli nella catena della vita sono gli stessi. I polmoni di Niki come il tallone d'Achille. Il motivo del ricovero in agosto, seguito da un miglioramento poi tradito da gravi problemi renali, rivelatisi fatali. Eroi, leggende della mitologia di ieri e di oggi, forti in tutto e per tutto ma umanissimi e vulnerabili nelle rispettive strutturali debolezze.

Destini, simboli, messaggi in codice.

Il Gp di Gran Bretagna 2018 è stato l'ultimo per Niki nel paddock della F.1, proprio mentre Sergio Marchionne viveva i suoi ultimi giorni.

La Ferrari e la Mercedes nella F.1 turboibrida così offese, colpite e destabilizzate, tanto da dover fare improvvisamente a meno ai box delle figure più carismatiche, i presidenti esecutivi e non.

Mai nella storia del mondiale due team in lizza per l'iride s'erano trovati a subire unghiate così maligne, pur così differenti nella loro complessità.

# **L'immensità** postmoderna di **Niki**

**LAUDA RICORDATO COME PILOTA E  
SOPRATTUTTO COME UOMO. GRANDE  
CAMPIONE E LIBERO PENSATORE, A METÀ  
TRA STORIA E LEGGENDA**

di **MARIO DONNINI**







ACTUALFOTO

A trent'anni dal saluto al Drake Nell'era agonistica che non perdonava, erano i piloti a stare come d'autunno sugli alberi le foglie.

Ora no. Quasi che nella F.1 post-eroica i veri Cavalieri del Rischio siano quelli che prendono decisioni, responsabilità e, all'occorrenza, stress, critiche o applausi dai consigli d'amministrazione.

### **Un'icona ferrarista**

La Ferrari di ieri e di sempre, invece, si stringe ai tifosi, guarda alla sua storia, sfoglia l'album di famiglia e si commuove pensando che Niki ha cominciato a vedere l'oblò della vita farsi più piccolo nei giorni in cui ricorrevano trent'anni dalla scomparsa del Drake. Fa effetto, buca l'anima, fa quasi trasalire l'idea della vulnerabilità recidiva dell'austriaco.

Nell'inconscio della psicologia collettiva sembrava appunto quasi uno che aveva già dato, strappato alla morte per sempre, disceso agli inferi, sì, ma ritornato come Enea, Ercole e Dante e per questo mai più lontanamente convocabile nell'Ade.

No, purtroppo la vita non è così semplice e poetica, ciascuno vive tanti Nurburgring quanti ne stanno scritti sul proprio incartamento esistenziale, fino alla bandiera a scacchi.

Però stavolta sale un nodo in gola.

L'inquietudine di una vita intensa. Perché Lauda, in realtà, coi decenni smette d'essere uomo dei mille dualismi, delle divisioni forti, delle polemiche, dei rapporti belli prima o poi deteriorati, delle rotture di violenza biblica e degli addii incazzati.

Perché lui è anche quello delle ricuciture impossibili.



**Vedremo tra qualche anno  
quanto avrà vinto il signor Lauda  
e quanto avremo vinto noi...**

**ENZO FERRARI**

li, dei ritorni di fiamma - oddio, sia detto con tenera licenza -, solista, solipsista, avioimprenditore e turbocapitalista ma anche dotato del gusto di smentirsi, di darsi torto, di riscrivere daccapo, in bella copia e in poesia, tutte le pagine più brutte della sua vita rovinata da una prosa esistenziale precoce, immatura, frettolosa, acerba, aspra, secca e tranchant. Lauda amico di Regazzoni e poi contro Regazzoni, scoperto dal Drake - che lo lancia e risorge con quei due anni iridati 1975 e 1977 - e poi inconoclasta nei confronti del vecchio. Cocco di Forghieri e quindi suo sicario, tanto da definirlo su "Protokoll" semplicemente "un pazzo".

Lauda per niente preoccupato di comprarsi coi soldi sonanti l'inizio carriera perché quel che conta è la passione, ma poi idolatrante il dio denaro nel divor-

### **Idolo e icona del Cavallino**

Non ci sono assolutamente dubbi. Nonostante tutte le vicissitudini, Niki Lauda resterà per sempre un'icona della Ferrari e del popolo della Rossa

zio con la Ferrari.

Tiepidino verso il salvatore Merzario tanto da donargli un orologio che è solo un malinconico regalo riciclato. Adoratore di Ecclestone e dei re magi della Granalat - ossia la Parmalat, lo sponsor più munifico della Brabham berniana che lo rapisce dalla Rossa - e infine sfanculatore di tutto il mondo della F.1 dopo il primo giorno di prove del Gp del Canada 1979, quando scende, si toglie casco e guanti e butta là gradevole come una verruca: "Io basta korse, girare tutta la fita in tondo è da kretini". Incredibile.

### **Ridicolizzò il concetto di vittoria**

Dai, riassumiamo. Ridicolizzò il concetto di vittoria e di cuore oltre l'ostacolo, si prese gioco delle battaglie amando far sue le guerre, dimostrando che si potevano vincere mondiali correndo da ragionieri catastali.

Però, eroico, tornò a Monza 1976 con le piaghe purulente delle ustioni che gettavano sangue e infine mostrò il coraggio d'avere paura al Fuji, scendendo dalla giostra nell'uragano e consegnando il titolo a James Hunt. Trattò Regazzoni, Forghieri e soprattutto Enzo Ferrari come mai neanche l'ombroso Fangio aveva mai fatto e si beccò contro una campagna stampa del grande Marcello Sabbatini che su Autosprint lo dipinse - con l'esagerazione dell'invettiva, ma mica con tutti i torti eh - come neanche il mostro di Milwaukee fu mai raffigurato.

Di più. Niki svilì e disse il peggio perfino delle corse, salutandole nel 1979 con uno sberleffo, come mai nessuno mai aveva fatto. E tutti pensammo che fosse senza repliche.

Perché in fondo di fronte a uno così, uno tanto strano, feribile ma invulnerabile, robotico, algebrico talmente razionalista da sfiorare l'imprevedibile in quanto sempre mosso da logiche oscure ai più, insomma uno mai visto prima, pensavamo, ecco, per dirla con le parole della canzone di Ligabue, che il suo nome fosse mai più.

### **L'uomo che torna**

E invece no. Lauda torna sui suoi passi. Torna alle corse. Torna ai rapporti sfrangiati e li ritesse. Torna perfino a vincere.

Ricuce per quanto possibile con Clay, si riabbraccia con Bernie, torna a scambiarsi messaggi dotati di tepore trasversale con Enzo Ferrari ormai vecchio come un Profeta biblico e pronto a aggiungere - dopo che nel momento del ciclone aveva tuonato "Vedremo tra qualche anno quanto avrà vinto il signor Lauda e quanto avremo vinto noi" -: "Caro Lauda, se fossimo rimasti insieme avremmo vinto così tanto che il record dei cinque titoli di Fangiosarebbe crollato". Niki e Enzo non sono due facili e buoni. Finiscono riconoscendo l'uno la grandezza dell'altro e

questo è il massimo dei massimi che due così si possono concedere.

Niki per quanto possibile riabbraccia Clay, fa pace con Forghieri il quale sorride e lo definisce "Il più grande pilota che io abbia mai avuto. A uno così basta dargli una macchina buona e lui la porta al miglior piazzamento possibile, possibilmente la vittoria. Ma se non vinci con lui, vuol dire che non vinceresti con nessun altro".

Addirittura si mette a fare il columnist per Marcello Sabbatini, neo-direttore di Rombo, si rituffa dal 1982 nella F.1 e capeggia la rivolta sindacale dei piloti a Kyalami, con tanto di minaccia di sciopero.

Il turboimprenditore, il primo pilota stramiliardario e ipersponsorizzato della storia - ben più di Jackie Stewart -, che va per picchetti, vertenze e agitazioni nel cuore dell'Africa. Manca solo un suo ritratto da Quarto Stato di Pellizza da Volpedo, a capeggiare la torma operaia avanzante e siamo a posto.

## **Quel meraviglioso 1984**

Con la McLaren firma un pluriennale, perché certi amori gettati e rimpianti poi se li ritrovi li stringi e non ne puoi fare mai più a meno, vuoi che sia per sempre e con la F.1 per lui sarà proprio così.

E a trentacinque anni d'età, nel 1984, vive la stagione più intensa e impensabile. La prima da vecchio.

Scoprendo cosa vuol dire a parità di macchina - la poderosa e terrificante McLaren Mp4/2 - quanto possa diventare mortificante e tombale capir d'essere meno veloci e più stagionati del proprio compagno di squadra, il 29enne e stellare Alain Prost.

Il francese lo surclassa in prova, parte sempre meglio e in gara lo mangia sul ritmo. Niki sembra senza scampo come Ali perdente contro Foreman nei primissimi round sul ring di Kinshasa, ma ha in mente una trama speciale per il docu-film da leggenda che vede i ciak ogni domenica di Gp sulle piste più belle del mondo, in una F.1 ancora maschia e rude.

Si può vincere da deboli improvvisamente forti, a patto di infilarsi nelle rare debolezze della forza altrui. Questo il messaggio mentale della sua devastante capacità di non arrendersi. Con una stagione che si tramuta in un anno intero di confronto psicologico snervante, di saggia lentezza relativa di Niki contrapposta all'energetica e quasi marinettiana velocità autolesionista di Prost.

Fino a quell'apoteosi incandescente del finale di Estoril.

Quando Prost stradomina ma Niki rimonta da metà gruppo, combattendo furibondo contro chiunque - perché ai tempi nessun boys di centro classifica si metteva a cul punzone appena vedeva un mito negli specchietti, anzi, faceva di tutto per rovinargli corsa, giornata e carriera -, fino a issarsi terzo, anche se per vincere l'iride ci vuole un secondo posto che



GETTY IMAGES

”  
**Niki Lauda è la nostra giovinezza che se n'è andata. Ma è anche nella nostra maturità che ci ha visto sempre lì a guardare cosa fanno quelli della F.1**

proprio non arriva. Fino a che Mansell fa fuori i freni della Lotus e Niki sale nella piazza d'onore vincendo l'iride per mezzo punto.

E come Ali a Kinshasa insegna all'Uomo a non arrendersi mai.

Avrebbe avuto solo un altro giorno di gloria nella sua vita di pilota, a Zandvoort 1985, ultima chiamata per dimostrare a Prost che Lauda è Lauda.

Occasione sfruttata alla grande, con Niki che tiene dietro il francese già lanciato verso un'inarrestabile vendemmia iridata che lo porterà addirittura a quattro titoli, uno in più dell'autriaco, ma poco importa. Perché oggi Prost lo ricordano soprattutto perché s'è trovato a salire sul ring prima con Lauda e poi con Senna, altrimenti da solo di sentimenti ne ecciterebbe pochini e di nostalgia quasi per niente.

Lauda che come Senna lascia la F.1 sbattendo contro un muretto, mentre è in testa, ma con un mare di fortuna in più. In Australia 1985, a 36 anni. Scende incazzato ma autocalmandosi con questi pensieri, poi incastonati nell'autobiografia: "Dai, Niki non fare il coglione, è finita, cosa importa, ne sei uscito vivo. Vivo".



### **Lauda senatore a vita del paddock**

Vivo abbastanza da restare, dagli Anni '90 in poi, uomo di F.1. Senza scadenza. Perché il paddock ormai è il suo climax. Dapprima consigliere di Montezemolo nella lenta, faticosa ma costante rinascita Ferrari, quindi uomo forte nel fallimento Jaguar, quando dichiara: "Pure una scimmia può guidare una F.1 moderna", ma poi in pista per un test s'esibisce in una marea di testacoda, superato nella strisciata dei tempi da Cita e dalla ballerina di Gabbani. Niki è così. Con lui ne vedi di ogni.

Anche come guru dei box. Sulle prime sembra solo un ex pilota che non si dà pace, uno che in camicia a quadri non vincerà mai nulla, ma poi con la Mercedes turboibrida, in veste di presidente non esecutivo e di coequipier al timone con Toto Wolff, darà vita alla squadra capace di segnare una delle strisce trionfali più lunghe della storia, tuttora in corso.

### **Il più postmoderno degli eroi**

Questo è, anzi, non è, Niki Lauda. Il più postmoderno degli eroi, baumannamente liquido, inerte, apparentemente contraddittorio. Adattabile ma anche

”  
**Merzario: "Dai Niki tira fuori dei pass per i miei amici, non rompere le palle!";  
Lauda: "Tu kiedi me impossibile Arturo ma io prova. Aspetta io torna con altri pass"**

tremendamente solido, al contatto con la realtà. Razionale e poetico, lieve e pesante, tattico e sincero, essenziale e ridondante.

A turno amico, rivale, idolo, negli anni idealizzato, odioso, stimato e sempre e comunque sorprendente. Mai meraviglioso come avremmo sperato, sempre migliore di come i detrattori l'hanno graffiato. Niki è Martene, le sue ustioni, la sua storia, perfino più bella, improbabile e strappacuore del film girato su essa.

Niki è guru salomonico nel paddock del terzo millennio ma anche gli Anni '70, la nostra giovinezza, la notizia che la Rai dette una sera di fine 1973, quando il Tg delle venti si confuse, annunciando che "Il nuovo pilota della Ferrari è Luana". Sì, certo, citofonare fuori ore pasti, massima discrezione.

Niki è la sua vita sentimentale stilosa, la faccia acerba e poi quella martoriata che lascia spazio al volto maturo da vecchia tartaruga, gli occhi di gatto e sotto il sorriso da sorce.

L'eloquio buffo e strano, la parola "crande kasino" che viene sdoganata grazie a lui dalla democristianissima Rai Anni '70, a vent'anni dalla legge Merlin che i casini l'aveva vaporizzati.

Niki è qualsiasi possibilità. Sintetizzazione umanissima del fatto che si possono sostenere posizioni completamente e sideralmente opposte a distanza di poco tempo, perché nella vita solo gli imbecilli non cambiano mai idea.

Sì, Niki è l'uomo che sulle prime tratta con spocchiosa sufficienza l'angelo custode Arturo Merzario e poi quasi mezzo secolo dopo gli si affeziona.

Tanto che a Abu Dhabi 2017 è meravigliosa la scena che vede il comasco fuori dai cancelli del paddock dire al regale Lauda: "Dai, Niki non rompere le palle, tira fuori il doppio dei pass per questi mieamici, che quelli che mi hai dato non bastano! Su, su, muoviti, scattare". E lui: "Tu kiedi me impossibile, Arturo, ma io prova. Aspetta, io torno con altri pass". Fatto. Niki Lauda è la Ferrari che risorge, la F.1 che appare stabilmente nelle Tv e ci entra in casa, prima in bianco e nero e poi per sempre a colori.

È sinonimo di storie belle, delle nostre più intense domeniche pomeriggio, da Poltronieri a Vanzini. Niki Lauda è la nostra giovinezza che se n'è andata, ma è anche nella nostra maturità che ci vede sempre lì, a guardare cosa fanno e cosa dicono quelli della F.1.

Niki Lauda è la nostalgia, il nome d'arte che da una vita diamo alla nostra voglia d'innamorarci e reinnamorarci di questo stupendo mondo dei Gran Premi. Sì, ormai abbiamo idea di cosa significa Niki Lauda. Da quello che accade in certi pomeriggi targati 1 agosto, verrebbe da pensare che il suo nome è mai più. Ma tutti sappiamo bene che dentro di noi il suo nome sarà per sempre.





GETTY IMAGES

## Un paddock di **ricordi**

**IL MONDO DEL MOTORSPORT RENDE  
OMAGGIO A NIKI LAUDA: TANTE  
LE TESTIMONIANZE DI AFFETTO  
DA PERSONAGGI DEL PRESENTE  
E DEL PASSATO**

di **ALESSANDRO BUCCI**

La scomparsa di Niki Lauda ha commosso, lasciando un enorme vuoto dentro ogni appassionato e, soprattutto, in coloro che lo hanno conosciuto da vicino. Nonostante i recenti problemi di salute che avevano costretto l'austriaco ad un ricovero immediato ed al conseguente trapianto e ad una lunga riabilitazione, erano in molti a sperare nel ritorno al paddock di Lauda, convinti che nulla, davvero nulla potesse arrestare lo schietto Niki, "risorto dalle ceneri" in più occasioni

### **La F.1 onora il grande Niki**

Nella foto in alto il paddock rende onore a Niki Lauda durante il Gp di Monaco. Sopra a destra Niki e Piero Ferrari

”

**Avevo meno  
di dieci anni  
e nel mio  
immaginario  
Niki era un  
cavaliere  
senza paura**

**MATTIA  
BINOTTO**





quale non sempre si era d'accordo ma cui non si poteva non voler bene».

Analizza **Piero Ferrari**: «Sono giornate molto tristi per me che Lauda l'ho visto correre ma anche per tutti gli appassionati della Ferrari e della Formula 1. Niki ci lascia dopo aver sofferto tanto, e questo mi addolora. Ha vinto molto con la Ferrari, lo ha fatto anche con altri team, ma è sempre rimasto un amico. È stato un pilota fantastico, un imprenditore ca-

”

**Niki ha vinto molto con la Ferrari, lo ha fatto anche con altri team ma è sempre rimasto un amico**

**PIERO FERRARI**

pace e una persona straordinaria. Mi mancherà». Sottolinea **Sebastian Vettel**: «È un momento triste. L'impronta di Niki rimarrà indelebile in Formula Uno. Mi mancheranno le nostre chiacchierate nel paddock e il suo modo poco diplomatico di dire le cose. Un vero campione, nella vita e nello sport». Spiega **Charles Leclerc**: «La notizia della scomparsa di Niki Lauda è stata uno choc per me e per tutti. Ogni volta che ci incontrava-

mo nel paddock era sempre gentile e disponibile. È stato un grande campione e la sua personalità mancherà al nostro sport».

Anche il mondo Red Bull ha fatto sentire la propria voce in merito alla scomparsa dell'austriaco, attraverso le parole del team boss della scuderia **Chris Horner**: «Riposi in pace una leggenda della F.1 che ho avuto la fortuna di poter chiamare amico. Un giorno molto triste per tutta la comunità del mo-



nonostante le grandi difficoltà incontrate sul proprio cammino. Sono stati giorni di grandi memorie quelli che hanno animato la vigilia del Gp di Monaco. Racconta il team principal **Mattia Binotto**: «I miei ricordi di Lauda sulla Ferrari fanno parte dell'infanzia, quando da bambino vedevo lui e Regazzoni vincere con il Cavallino Rampante sulle piste di tutto il mondo. Avevo meno di dieci anni e nel mio immaginario era un cavaliere senza paura. Una volta in F.1, il mio rapporto con Niki è sempre stato di stima reciproca. Credo che grazie alla sua bravura e al suo indubbio carisma abbia contribuito a far conoscere e amare nel mondo il nostro magnifico sport. Ricordo con affetto quella volta in cui mi disse che con il mio approccio svizzero sarei stato la persona adatta a mettere ordine nell'italianissima Ferrari. Dopotutto Niki era così, una persona schietta e diretta con la

”

**L'impronta di Lauda rimarrà indelebile in F.1. Mi mancheranno le nostre chiacchiere nel paddock**

**SEBASTIAN VETTEL**



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



torsport. Tutti in Red Bull Racing rivolgono il loro pensiero alla famiglia di Niki e ai suoi amici in questo momento. *Godspeed Niki*».

Con il team di Woking dall'82 all'85, Lauda vinse il titolo nell'84 spuntandola per mezzo punto sul compagno di squadra Alain Prost, al volante della poderosa MP4/2 motorizzata Porsche. La squadra britannica ha rilasciato un messaggio di forte cordoglio: «In McLaren siamo tutti profondamente addolorati di apprendere che il nostro amico, collega e campione del mondo di Formula 1 1984, Niki Lauda, è morto. Niki resterà per sempre nei nostri cuori e fissato nella nostra storia. #RIPNiki».

Tra i mille successi che Niki Lauda ha contribuito a plasmare nella sua sterminata carriera non va dimenticato quello legato alla storica partnership tra Ferrari e Brembo, come giustamente ricordato **Alberto Bombassei**: «Ho appreso con grande tristezza della scomparsa di Niki Lauda, una persona straordinaria che sarà ricordata per sempre come punto di riferimento nel mondo della F.1 per il suo coraggio, la sua passione e il suo costante impegno per questo sport come pilota e come manager. Sono onorato di averlo conosciuto personalmente e orgoglioso di aver potuto contribuire alla sua prima vittoria nel Campionato del Mondo F.1 del 1975 con la Ferrari, equipaggiata per la prima volta con freni Brembo. Proprio con quella indimenticabile vittoria, Niki Lauda contribuì in modo determinante a dare inizio alla storia di Brembo in F.1 e alla collaborazione con Ferrari, che dura da quasi 45 anni. In tempi più recenti, a Monza nel 2013, ho avuto la grande soddisfazione di consegnargli il Premio Brembo-Ecclestone con una motivazione semplice ma significativa: 'per aver contribuito con le sue capacità sportive e imprenditoriali alla storia della Formula Uno'. Sarò sempre riconoscente a Niki, insieme a tutta la Brembo, per ciò che ha rappresentato per lo sport dei motori e per la nostra azienda».

”  
**Sarò sempre riconoscente a Niki, insieme a tutta la Brembo, per ciò che ha rappresentato per lo sport dei motori e della nostra azienda**

**ALBERTO BOMBASSEI**

L'ingegner **Gian Paolo Dallara**, da sempre grande estimatore del pilota e uomo Niki Lauda, ha espresso il suo punto di vista dicendosi molto rammaricato per la sua perdita: «Ho vissuto le imprese di Lauda da tifoso e mi ha regalato tantissime emozioni. È un grandissimo dell'automobilismo e ha fatto la storia, vincendo in tutti i modi. Il motorsport ha perso un pezzo grosso e importante. La sua passione, la voglia di fare sempre meglio, in un modo unico. L'ho ammirato molto, anche e soprattutto per come ha superato i momenti più difficili della sua carriera. I Niki Lauda nascono quando nascono, non è possibile programmarli o allevarli. Si tratta di fuoriclasse che emergono genuinamente».

**Gian Carlo Minardi**, ex team boss dell'omonima squadra faentina, è apparso visibilmente commosso in seguito alla notizia della scomparsa dell'austriaco e ha ricordato a mente più fredda i momenti trascorsi con lui: «Stiamo parlando di un personaggio grandissimo, sia come pilota che come uomo. La nostra mente torna ad un'epoca

### Un uomo, un mito

A fianco Alessandro Zanardi e Niki Lauda: per Alex il tre volte iridato è stato un eroe. Sotto Niki e Rosberg. In alto Jean Todt e Lauda nel 1992 quando l'attuale presidente della Fia arrivò a Maranello e Lauda smise di essere consulente del presidente Montezemolo col Cavallino



SUTTON-IMAGES.COM

LAT



estremamente affascinante ed interessante, nella quale vincere tre titoli Mondiali significava segnare la storia (Gian Carlo si riferisce agli anni '70 e '80). Niki ha fatto la differenza anche perché è stato un pilota collaudatore eccezionale in un'epoca in cui la telemetria non esisteva. Con questo non voglio sminuire gli attuali piloti, perché è il modo di correre che è estremamente cambiato rispetto ai tempi di Lauda, ma questo non toglie che Niki nella sua epoca fosse abilissimo nel collaudare la vettura. L'austriaco è stato anche un abilissimo imprenditore, a fianco di Toto Wolff ha costruito una macchina vincente ed una squadra estremamente competitiva. La maggior parte dei miei ricordi legati alle frequentazioni con Niki risalgono agli anni 1974-75-76, quando a Fiorano con una Formula 2 e una Formula 1 datami in dotazione effettuavamo test. Lauda è sempre stato molto cordiale e cortese nei miei confronti anche successivamente. Sempre fedele a sé stesso, molto schietto, caratteristiche che lo hanno reso famoso e importante al di là del campione automobilistico e del manager di grande spessore».

Riguardo alla mancanza di personaggi franchi e genuini come Lauda, Gian Carlo ha detto la sua: «Purtroppo o per fortuna, il sistema della comunicazione è cambiato molto e quindi i campioni del giorno d'oggi, penso a Lewis Hamilton in particolare che è presente anche in altri mondi al di fuori del motorsport, affrontano in modo decisamente diverso il mondo della comunicazione. Essendo cambiati i tempi, sono cambiati anche i grandi campioni. Anche l'assenza di prove durante la stagione, comporta una minor possibilità di aprire dialoghi e rapporti con le persone. Non me la sento di dare un giudizio categorico, ma è innegabile che il modo di comunicare sia molto cambiato dai tempi in cui nacque Niki come figura».

Tante le reazioni dei piloti, ad iniziare da quelli che l'epoca dei 'cavalieri del rischio' l'hanno vissuta a quelli nati e cresciuti in epoche completamente differenti. Tra i piloti attuali più colpiti dalla scomparsa di Lauda troviamo **Lewis Hamilton**, che ha rilasciato un messaggio su Facebook molto toccante: «Amico mio, sto lottando per credere che te ne sei andato davvero. Mi mancheranno le nostre conversazioni, le nostre risate, i grandi abbracci dopo aver vinto le gare insieme. È stato davvero un onore lavorare al tuo fianco in questi ultimi sette anni. Non sarei nemmeno stato in questa squadra se non fosse stato per te. Dio vegli sulla tua anima. Grazie per essere stato una luce brillante nella mia vita. Sarò sempre qui per la tua famiglia se mai avessero bisogno di me. Ti voglio bene, per sempre tuo amico Lewis».

Da Hamilton ad un suo grande fan nonché simbolo

”

**Niki Lauda è stato un eroe degli sport motoristici e il pilota che ha ispirato la mia gioventù**

**JEAN TODT**

”

**Caro Niki grazie per tutto quello che hai fatto per me. Ho imparato così tante cose!**

**NICO ROSBERG**

## **Un ciondolo di Priapo contro il malocchio e l'invidia**

Gp Portogallo F.1, Estoril, 1984. Prima del via, le solite confidenziali (a quei tempi) quattro chiacchiere con Lauda. Al commiato, lo salutai con uno scontato 'in bocca al lupo' e lui, quasi rassegnato: "Oggi niente McLaren, niente Niki. Per vincere titolo conta solo culo...". Io avevo in tasca un ciondolo raffigurante Priapo, un dio (minore) che secondo la mitologia greca romana veniva utilizzato contro il malocchio e l'invidia. L'avevo comprato a Smirne, in Turchia, visitando i resti archeologici d'epoca romana. Lo passai a Niki, raccontando la storia, e lui, intuendone chissà quale prodigioso possibile effetto (sicuramente, anti-Prost), se lo nascose prontamente nella tuta, senza farsi notare. A fine gara, raggiante sul gradino più alto del podio, io ero lì sotto, appena mi scorse tirò fuori il talismano agitando la mano che lo teneva ben stretto. Poi, nel paddock m'abbracciò (c'era pure Elio De Angelis) e volle restituirmelo: "Potrebbe esserti ancora utile. Certo, per vincere questo mondiale, e con appena mezzo punto su Alain, te l'avrò scaricato del tutto...". Grazie a quell'episodio, un ricordo di Niki, autenticamente umano!

**Lino Ceccarelli**

inviato F.1 per la Rai negli anni di Niki

della forza tricolore, l'ex campione Cart ed ora plurivincitore paraolimpico **Alex Zanardi** ha 'cinguettato' su Twitter il seguente messaggio: «Ti svegli il mattino, guardi fuori...piove. Che giorno triste. Poi leggi le notizie e scopri che è morto #NikiLauda, uno dei tuoi eroi da sempre. E allora sì, è davvero un giorno triste! Godspeed Niki!».

**Nico Rosberg**, che con Lauda, alla Mercedes, ha lavorato e condiviso momenti indimenticabili soprattutto negli ultimi anni vincendo il titolo piloti nel 2016 e ben cinque nel costruttori, ha dichiarato: «Caro Niki, grazie per tutto ciò che hai fatto per me. Ho imparato così tanto. La tua passione, il tuo spirito battagliero, il non mollare mai, la tua convinzione che nella vita ci si incontra sempre due volte e anche la tua pazienza con noi giovani. Io e tutti i tuoi 100 milioni di tifosi in tutto il mondo, che anche tu hai ispirato in modo così forte a non mollare mai nei momenti più duri, ti pensiamo, pensiamo alla tua famiglia e ti auguriamo di riposare in pace». Su Twitter il presidente della Fia **Jean Todt** ha scritto: «Niki Lauda è stato un eroe degli sport motoristici e il pilota che ha ispirato la mia gioventù. Resterà una pietra miliare della F.1.»





# **Mercedes** perde una luce guida

**TOTO WOLFF SPIEGA: «LAUDA SARÀ RICORDATO COME LA NOSTRA VOCE DEL BUONSENNO. LA SUA FEDELTA' NEI CONFRONTI DEL TEAM È STATA ECONOMIABILE»**

di **SANDRO ERMINI**



«Lauda rimarrà sempre una leggenda nel nostro sport: ha unito coraggio, umanità e onestà sia dentro che fuori dalla monoposto».

Sono i giorni del ricordo anche in casa Mercedes e Toto Wolff prova a spiegare che cosa ha significato Niki per le Freccie d'Argento. «Non abbiamo perso solo un eroe che vanta il ritorno più coraggioso nella storia dello sport, ma anche un uomo che ha contribuito a rendere la F.1 ciò che è oggi. Sarà ricordato come la nostra voce del buon senso. Il nostro team ha anche perso una luce guida. Come compagno negli ultimi 6 anni e mezzo, Lauda è sempre stato incredibilmente onesto e del tutto leale. Siamo fieri di averlo avuto con noi e di poter testimoniare la sua soddisfazione nel vedere il successo del team. Ogni volta che passava da Brackley e Brixworth, in tutte le occasioni cui forniva uno dei suoi discorsi motivazionali, portava un'energia ineguagliabile. Niki, sei semplicemente insostituibile, non ci sarà mai qualcuno come te. È stato un onore per noi chiamarti presidente, è stato un privilegio per me chiamarti amico». Non è stato facile per nessuno correre a Montecarlo. Racconta Wolff: «Come potete immaginare questo è un momento molto difficile per il team, per tutti noi e per me, come suo amico. Non è una situazione facile da sopportare durante un weekend di gara, soprattutto qui a Monaco, dove l'attenzione dei media è ancora più alta rispetto al solito. Il fatto che lui fosse un amico è la cosa che conta di più. La Formula Uno ha perso un grande personaggio, ma è molto diverso e molto più difficile quando viene a mancare un amico».

Dal Gp di Silverstone 2018, quello del clamoroso blitz Ferrari in casa Mercedes, Lauda non era stato

più presente nel box delle Freccie d'Argento. Sottolinea Toto Wolff: «Niki ci è mancato moltissimo, fin dalle gare che sul finire della scorsa stagione ha dovuto saltare. Ma sapere che non sarà più qui, che non ci scriverà più messaggi, che non potrò più chiamarlo dopo le gare per ottenere i suoi feedback e i suoi consigli è davvero difficile. Le emozioni che sto provando, come amico, sono terribili. Queste giornate sono state un inferno, mi sento uno zombie. Continuo a riguardare le nostre foto e ogni mezz'ora mi viene da piangere. Abbiamo perso qualcuno la cui assenza si farà molto sentire, sia nel nostro team che in F.1».

E infine c'è il rapporto tra Lauda e Hamilton. Conclude Wolff: «Lewis e Niki erano molto legati anche perché entrambi erano pluri-campioni del mondo. Pochissimi esseri umani hanno provato quello che sono stati in grado di provare quello che hanno vissuto loro: vincere per molti anni, lottando con i migliori. Niki è entrato in Mercedes nell'estate 2012 ed è stata una presenza fondamentale per convincere Lewis. Ha dato al team credibilità e una grande motivazione. Rappresentava un link importante tra il team e i piloti. Una volta che siamo riusciti a fidarci l'uno dell'altro è stato tutto facile. La sua fedeltà nei confronti del team è stata encomiabile. Per il team è stato un grande vantaggio avere qualcuno che non dovesse più curarsi di essere politicamente corretto. Niki Lauda poteva dire qualsiasi cosa volesse. Certo, alle volte faceva venire i capelli dritti ai ragazzi della comunicazione, ma a Niki non interessava. Tutti pensano molto a quello che stanno per dire, per evitare polemiche o titoli sui giornali. A Niki, semplicemente, non interessava. Ed era una cosa ottima per la F.1».

“  
**Lewis e Niki erano molto legati anche perché entrambi erano pluri campioni del mondo...**

**TOTO WOLFF**

LA PRESSE

## **Niki e Lewis 8 titoli in due**

Sopra una delle (tante) scene di gioia al box della Mercedes con Toto Wolff, Niki Lauda e il responsabile delle pubbliche relazioni Bradley Lord. A destra, Lewis e Niki otto titoli iridati in 2 un rapporto strettissimo alla Mercedes





”

**Il gran rifiuto del Fuji 1976 è stato per me un grande insegnamento. Nella vita bisogna essere se stessi e intellettualmente onesti!**

**MAURIZIO ARRIVABENE**

LA PRESSE

# Con **Niki** spirito **rugbystico**

**IRON MAURI E GLI SCONTRI VERBALI  
AI GP CON LAUDA: «FUORI DAL Paddock  
TUTTO TORNAVA NORMALE»**

di **ANDREA CORDOVANI**



**P**er niente facile rintracciarlo e ancora più difficile farlo parlare. Maurizio Arrivabene apre bocca a una sola a una condizione. «Ricordare Niki». Ed è per questo che lo abbiamo contattato. Per farci raccontare che cosa ha significato per l'ex team principal del Cavallino, Lauda. Perché dell'austriaco tre volte campione del mondo il manager bresciano è stato in primis gran tifoso e poi se l'è ritrovato come avversario alla Mercedes... Un rapporto dove non sono mai mancate le stoccate. La più celebre è datata 2015. Quella volta in un'intervista alla Bild Niki dichiarò: "La F.1 è noiosa? Cosa possiamo farci noi, se la Ferrari sa solo trafficare con gli spaghetti?". Alla gara successiva la Rossa vinse e Maurizio festeggiò così: "Non mi piacciono gli spaghetti, ci siamo fatti una pizza all'arrabbiata". Ma ora apriamo allora le virgolette della memoria anche con Iron Mauri.

«Lauda ha fatto parte di diverse fasi della mia vita. Quando ero ragazzo tifavo disperatamente Ferrari e quindi per Niki. In quel periodo mi ha fatto gioire per i mondiali vinti; la grande delusione fu in occasione della sua grande rinuncia ma è stata anche una lezione che poi negli anni ho capito ancor più appieno: un uomo a volte, in F.1 e nella vita, dimostra di essere un super-uomo e a volte dimostra di essere un uomo. Al giorno d'oggi credo che il modo migliore sia quello di essere un uomo normale in un mondo dove tutti cercano di essere speciali: quella di Lauda al Fuji 1976 in questo senso è stata davvero una grande lezione; perché lo ribadisco essere speciali significa essere normali, se stessi e intellettualmente onesti, lui lo era: cosa rara al giorno d'oggi! Nella seconda fase della mia vita ho avuto a che fare con i racconti riguardanti Lauda quando andai a lavorare per lo sponsor (la Marlboro, ndr) che griffava la sua McLaren quando divenne iridato per la terza volta. Ho ancora ben impressa

GETTY IMAGES



nella memoria, come ricordo indelebile, la forza incredibile e la concentrazione che ha avuto per vincere quel mondiale con mezzo punto di vantaggio sul compagno di squadra Alain Prost. E rido quando ripenso alla sua frase detta subito dopo essere sceso dal podio nel Gp che lo consacrata campione del mondo per la terza volta in carriera. Rivolgendosi allo sponsor disse: "La cosa che mi fa più felice è che dovette buttare via tutte le magliette che avevate preparato nel caso fosse stato il mio compagno di

squadra a vincere il titolo". Infine c'è il periodo in cui sono stato alla Ferrari dove con Niki ci sono stati anche degli scontri verbali molto duri durante i week end dei Gp; soprattutto nei momenti in cui l'adrenalina era ai massimi livelli. Scontri duri verbalmente, ma in stile rugbystico nel senso che poi fuori dal paddock tutto tornava normale. Niki Lauda ha sempre detto tutto quello che pensava. Lo ricordo ancora quando partecipavamo alle riunioni della Formula One Commission: ha sempre detto le cose dal punto di vista del pilota e in alcuni casi, anche difendendoli, facendo gli interessi dei piloti e dello spettacolo e a volte s'è trovato anche solo a difendere le sue idee, ma sempre con questo

spirito rugbystico, alla fine della riunione, anche se le sue opinioni erano state contestate o non accettate, rimaneva una persona che riconosceva il valore della democrazia, nel senso "ho detto la mia ma non rinuncio a dire quello che penso". Credo che alla F.1 personaggi del genere mancheranno. Soprattutto rimane un grande ricordo di un grande campione che ha fatto la storia in questo sport... Infine posso dire anche un'ultima cosa. Ho avuto il piacere anche di conoscere Niki come pilota di aereo. E ti racconto un episodio. C'erano dei test a Barcellona e il giorno dopo una Formula One Commission a Ginevra. Aveva appena acquistato un Bombardier 9000 nuovo di pacca e mi propose di fare il volo con lui. Quel giorno

ero assieme a Toto Wolff: salimmo a bordo e con Lauda c'era un signore anziano. Niki era ai comandi si voltò a guardarci e disse: in due facciamo 140 anni. Lì per lì io e Toto ce la facemmo sotto... Ma quel volo Barcellona-Ginevra è stato il migliore della mia vita...».



“  
**Non ha mai rinunciato a dire quello che pensava anche a costo di rimanere solo con le sue decisioni...**

**MAURIZIO ARRIVABENE**

### **Senza peli sulla lingua**

Dal 2015 al 2018 nel periodo in cui Arrivabene è stato team principal del Cavallino, non sono mai mancate le stoccate verbali con Niki Lauda. L'ultima volta che il tre volte iridato austriaco ha seguito un Gp dal vivo è stato a Silverstone dove ci fu il fantastico blitz della Rossa...



LA PRESSE

# Uomo ***schietto*** e ***leale***

IL PRESIDENTE DELLA LAMBORGHINI DIPINGE  
UN GRAN BEL RITRATTO DI LAUDA: «CAMPIONE  
DEL MONDO SIA IN PISTA CHE FUORI!»

di **ANDREA CORDOVANI**



LAT

”

**Non sono stati tanti i campioni dello sport in grado di essere protagonisti anche nel post-carriera**

**STEFANO DOMENICALI**

**Campione ovunque**

A sinistra Stefano Domenicali con Lauda ai tempi in cui ricopriva il ruolo di team principal della Ferrari. Dal 2016 è presidente della Lamborghini

«

Era venuto anche a Sant'Agata Bolognese a trovarmi». Il presidente della Lamborghini Stefano Domenicali ricorda Niki Lauda a tutto tondo. Campione del mondo di Formula Uno, campione del mondo nella vita. «Lo voglio ricordare così – racconta ad Autosprint – partendo dalla mia esperienza in Lamborghini. Ho ancora ben impresso nella memoria quando è venuto per salutarmi e per presentarmi dei suoi amici desiderosi di acquistare delle Lamborghini. Quel giorno, ovviamente parliamo di tutto: con Niki capitava sempre così».

Sottolinea l'uomo che con la Lambo sta macinando record: «Questo mio ricordo recente è solo l'ultimo passaggio di chi – come me e altri nel motorsport – che hanno avuto la fortuna di conoscere un grande personaggio come Niki. Ho avuto la fortuna di conoscerlo ed apprezzarlo, al di là delle vicende sportive che ho seguito da tifoso e che sono sotto gli occhi di tutti, anche nella sua caratteristica distintiva: parlo della sua lealtà e della schiettezza. L'ho conosciuto come una persona diretta con una capacità di sintesi straordinaria e con una visione che è stata sportiva e poi manageriale, perché non dimentichiamo che non sono stati i campioni dello sport che sono stati in grado di essere protagonisti anche nella carriera successiva. Lui lo è stato. Al di là dei titoli iridati vinti ha fondato delle imprese in-

credibili. È riuscito a fare cose grandi nel campo dell'aviazione; è riuscito dopo a investire in un team di F.1 guadagnandosi la fiducia di un team come la Mercedes. Questi sono fatti, non parole. Sotto questo punto di vista lo ribadisco: straordinario. Sono davvero onorato di averlo conosciuto e di averlo, in varie fasi della mia vita, in maniere diverse così da consentirmi di fare con lui una conoscenza più approfondita. È chiaro che rimane, per quello che ha fatto: ma la verità è una. Nel mondo di oggi, nel mondo sportivo e in generale si tende a dimenticare in fretta. Al di là dei momenti di grandi picchi emotivi il giorno dopo, lo vedi sia livello manageriale che nella vita di tutti i giorni, come le cose cambiano in fretta. Io credo che ci portiamo a casa il fatto di ricordare un personaggio che nella storia dell'automobilismo e non solo ha lasciato il segno e lo lascerà e di questo ne sono convinto. Niki Lauda è stata una persona che ha anche avuto l'intelligenza di capire, anche dal punto di vista comunicativo, di inventare un modo di comunicare tutto suo, molto particolare. Una persona che sapeva intelligentemente comunicare muovendo le chiavi di comunicazione che ci fanno essere alla ribalta anche da questo punto di vista. Lui era capace, era vero. Capisci cosa voglio dire? Nike ci ha lasciato ma spero che rimanga presente nel ricordo positivo di quello che ha fatto».



”

**Niki: una persona diretta, con una capacità di sintesi straordinaria e con una visione che è stata sportiva e poi manageriale. Davvero un gran comunicatore**

**STEFANO DOMENICALI**

# Lauda

## ha cambiato la **mia vita**

**GUNTHER STEINER RICORDA:  
«NIKI MI VOLLE CON SE ALLA JAGUAR.  
È INIZIATA COSÌ LA MIA AVVENTURA  
IN FORMULA UNO»**

di **ANDREA CORDOVANI**

**A** me Lauda ha cambiato la vita: è stato lui a volermi in Formula Uno». Dal paddock di Montecarlo, in quel mondo nel quale ora si muove a testa alta, Gunther Steiner racconta che cosa ha rappresentato per lui Niki col quale è entrato immediatamente in sintonia. È l'anno 2001. Dalle ceneri della Stewart è nata la Jaguar F.1 e a comandare le operazioni c'è proprio il tre volte campione del mondo all'epoca 53enne che appena insediato chiarisce subito il suo pensiero: «Basta menate, adesso voglio risultati!».

Racconta l'uomo che da Merano ha fatto il giro del mondo inseguendo la sua passione, attualmente team principal della Haas F.1: «All'epoca lavoravo nei rally per la M Sport, la struttura di Malcolm Wilson che fa correre le Ford nel Mondiale Rally. Jaguar, in quel periodo era sotto il controllo della Ford, e qualcuno aveva parlato di me a Lauda... Un giorno sento il telefono squillare, non riconosco il numero ma rispondo e dall'altro capo c'è una voce di donna: "Buongiorno sono la segretaria del signor Niki Lauda, il mio capo vorrebbe parlare con lei". "E che problema c'è?", ribatto io e aggiungo: "Questo è il mio numero chiami pure quando vuole". Sorrido quasi inebetito, poi mi fermo a riflettere. Gunther hai capito bene? - mi dico - Il signor Lauda vuol parlare con te. Sei sicuro di aver compreso bene quello che è appena successo? Mi viene la pelle d'oca. Sono cresciuto col mito delle corse e per me, come per tanti altri della mia gene-

razione, Niki Lauda è un idolo. Un grandissimo idolo. Balbetto e gli do rigorosamente del lei quando qualche giorno più tardi, proprio lui, al telefono, mi chiama e dice che vorrebbe incontrarmi. Passano due settimane e siamo seduti uno di fronte all'altro a un tavolo di un ristorante di Vienna. Due ore ininterrotte di conversazione: vi assicuro un tempo davvero record conoscendo Lauda. Il giorno dopo

Niki mi chiama di nuovo e mi dice: "Non so ancora come, ma voglio lavorare con lei". Passa poco tempo e inizia così la mia avventura in Jaguar e anche un grandissimo rapporto con Lauda. Un rapporto che è andato avanti anche dopo la conclusione della mia e della sua avventura in Jaguar. Ci siamo sempre sentiti spesso. Ed è sempre stato disponibile a dare consigli. Me li ha dati anche quando è iniziata l'avventura della Haas in Formula Uno: mi è sempre stato di appoggio e supporto. Qualche volta, inevitabilmente, mi ha anche mandato a quel paese, questo fa parte del gioco, ma lui era e rimarrà per sempre un grande... Si è vero Niki Lauda mi ha cambiato la vita e la mia adesso è bella incasinata. Ma per me è

stato meraviglioso avere a che fare con lui: incontrarlo, è sempre stato il mio idolo. È stato un grande anche come imprenditore. E poi in F.1 risolveva tante cose: conosceva la gente, sapeva gestire le persone. La sua presenza mancherà terribilmente, i suoi insegnamenti mi accompagneranno per tutta la vita».

”

**Era il 2001,  
mi chiamò  
al telefono,  
dicendomi:  
"Non so  
ancora come  
ma voglio  
lavorare  
con lei"**

**GUNTHER  
STEINER**



SUTTON-IMAGES.COM

### **Bellissima prima volta**

È la stagione 2002.

L'altoatesino Gunther Steiner e l'austriaco Niki Lauda si ritrovano insieme alla Jaguar F.1.

L'italiano è al debutto nel Grande Circus e anche per il tre volte iridato è la prima esperienza nel ruolo di team principal



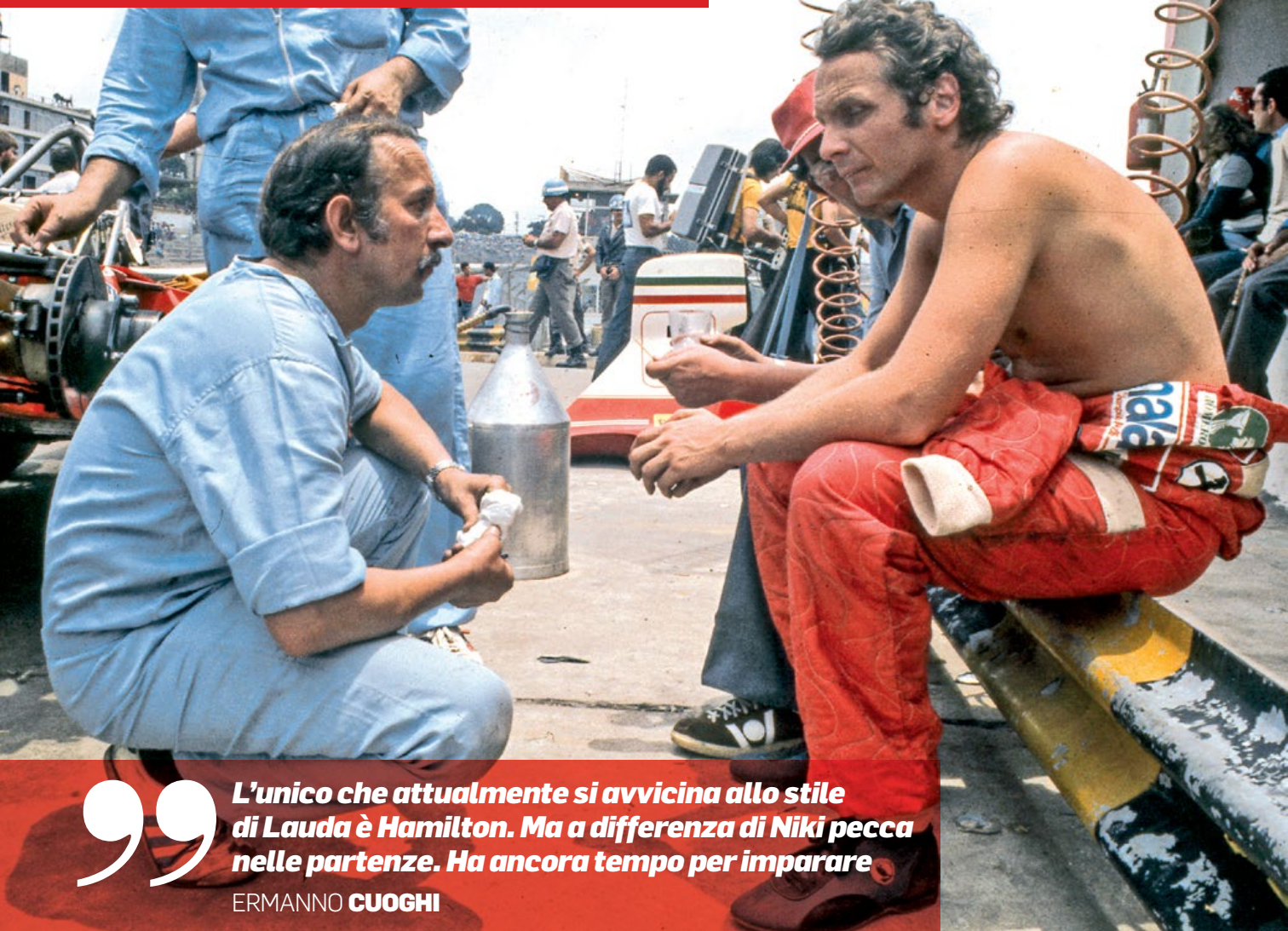
GETTY IMAGES

”

*Per me è stato  
meraviglioso  
aver a che fare  
con lui. I suoi  
insegnamenti  
mi faranno  
compagnia  
per tutta  
la vita*

**GUNTHER  
STEINER**





”

**L'unico che attualmente si avvicina allo stile di Lauda è Hamilton. Ma a differenza di Niki pecca nelle partenze. Ha ancora tempo per imparare**

ERMANNANO CUOGHI

ACTUALFOTO

# Computer?

## No perfezionista!

**D**all'inizio della sua carriera in Ferrari, Ermanno Cuoghi fu il capo macchina di Niki Lauda, che seguì anche alla Brabham fino al ritiro del '79. Un rapporto che andò ben oltre l'ambito professionale, diventando vera amicizia. Cuoghi oggi ha 84 anni. Di campioni ne ha conosciuti tanti. Alla fine del '71 ha iniziato a lavorare con la Casa di Maranello, inizialmente seguendo le vetture schierate nel Mondiale Sport. Il suo ultimo impegno nella massima categoria risale al periodo '86-'87, con la Minardi. Fu allora che conobbe Adrian Campos, assieme al quale si buttò nell'av-

ventura della F.Nissan, alla fine degli anni '90, vincendo con Gené, poi con Alonso e Garcia. È rimasto in attività fino al 2006, quando ha abbandonato le corse per problemi di natura familiare. Anche se il suo nome è stato sempre legato a quello del pilota austriaco.

**- Cuoghi, quali erano i suoi rapporti con Lauda?**

*«Tra me e Niki si instaurò subito un'intesa eccezionale. Non so spiegare il motivo di questa affinità. C'era un grande rispetto reciproco. Quando è arrivato in Ferrari non conosceva l'italiano. Io invece parlavo l'inglese. Così fui incaricato di seguire la sua vettura.*

**L'EX CAPO MECCANICO DI NIKI CON LA FERRARI E LA BRABHAM SPIEGA: «NON SPINGEVA MAI LA MACCHINA OLTRE IL LIMITE: ERA INUTILE!»**

di **DARIO LUCCHESI**

Assieme abbiamo poi lavorato per sei anni. È stato sempre un personaggio di un'educazione straordinaria, difficile da descrivere. Lo hanno rappresentato in tanti modi, spesso completamente diversi da quello che era nella realtà. Faceva il lavoro di pilota in maniera estremamente professionale. Non chiedeva mai alla macchina più di quello che poteva dare, ma con una sensibilità eccezionale trasmetteva agli ingegneri tutte le impressioni che percepiva per renderla migliore. In una sola parola, era un perfezionista».

**- L'incidente del Nürburgring lo cambiò?**

«Direi che Lauda rimase sempre la stessa persona. Però si sentì offeso da Enzo Ferrari, quando ingaggiò Reutemann dopo l'incidente. La fiducia che aveva nei miei confronti lo portò a chiedermi di seguirlo alla Brabham, nel '78. Col senno del poi, ho ripensato varie volte a quando Regazzoni lasciò la scuderia e misero Giulio Borsari, che aveva seguito Clay fino ad allora, all'assistenza, a Modena; lui ne soffrì moltissimo. Questa cosa mi infastidì parecchio, perché avrebbero potuto fargli fare il capo macchina di altri piloti. Ma non fu ciò a farmi andare via da Maranello. Fu, lo ripeto, il grande rapporto di fiducia che avevo stretto con Lauda. Un rapporto di fiducia che precedentemente avevo instaurato anche con gente come Pedro Rodriguez, Jo Siffert ed altri. Ma con Niki, lo posso dire, era tutta un'altra cosa».

**- Lauda era veramente un "computer", come fu dipinto da molti, o aveva degli aspetti intimi e personali estremamente umani?**

«In fondo sembrava che lo fosse davvero un calciatore. Ma solo perché era molto preciso nelle sue cose, nel suo lavoro. Quando era al volante riusciva ad avere dalla macchina delle sensazioni fantastiche. Ricordo un episodio. A Kyalami, nel '77, ci fu l'incidente mortale di Tom Pryce. Niki era 1° e prese un detrito che si conficcò nel radiatore. Ebbene, grazie alla sua sensibilità, alla sua "gentilezza" nella guida, riuscì a portare la Ferrari fino al traguardo e a vincere quella gara, senza acqua e senza olio».

**- Lei c'era, a Monza, nel '76. Quanto coraggio ebbe a tornare in pista, un mese e poco più dopo**



SUTTON-IMAGES.COM

”

**Lauda si sentì offeso da Enzo Ferrari quando ingaggiò Reutemann dopo il Gp del 'Ring 1976**

**ERMANN  
CUOGHI**

**Rapporto intenso**

Quello tra Ermanno Cuoghi e Niki Lauda è stato un rapporto davvero intenso basato sulla fiducia

**il suo incidente?**

«Mamma mia. Ricordo che sanguinava ancora. Fummo costretti a modificare la parte interna del suo casco per evitare che toccasse le ferite ancora aperte. Per lui fu una sofferenza incredibile, a cui va aggiunto il fatto di essere rimasto completamente sfigurato. E Niki prima era un bel ragazzo. Ebbe un coraggio straordinario».

**- Lauda ha vissuto nell'epoca dei cavalieri del rischio. Pensa che aveva paura?**

«Paura non credo proprio. Ma essendo un perfezionista non spingeva mai la macchina oltre il limite. Sapeva che sarebbe stato perfettamente inutile».

**- Nel film Rush di Ron Howard sono state riproposte le due figure di Lauda e Hunt. Quanto secondo lei è vicina quella di Niki alla realtà?**

«Rush è un film. Ecco... ho detto tutto. Il Lauda che conoscevo io ha ben poco a che vedere col personaggio di Rush. Niki, per esempio, sapeva descrivere alla perfezione come si comportava la macchina, ma poi trasmetteva le sue sensazioni agli ingegneri. Nel film sembra invece che sia lui a decidere tutto».

**- C'è un pilota che riesce ad accostare a Lauda, per carattere e stile?**

«Difficile rispondere. Forse l'unico che probabilmente oggi gli si avvicina è Hamilton: sa gestire molto bene il proprio mezzo, anche quando non è perfetto. Che sa portare al limite la vettura senza oltrepassarlo. Ma, a differenza di Niki, pecca un po' nelle partenze. Beh, ha ancora tempo per imparare (ride)».

**- Quando ha incontrato Niki l'ultima volta?**

«È successo tre anni fa a Zeltweg, in occasione di un revival organizzato dalla Red Bull. Siamo stati assieme tre giorni ed è stato molto piacevole. Per il resto ci sentivamo spesso, per Natale ed in varie occasioni. Avevamo un bel rapporto. Del resto la nostra era un'amicizia nata in altri tempi, quando in F.1 si viveva tutti assieme e sul camion avevamo formaggio, lambrusco, pane e uova e il pranzo lo preparavano gli ingegneri. Pace all'anima sua...».



ACTUALFOTO





# Forghieri e Lauda che coppia!

NEL 2009 SU AUTOSPRINT ESCE UNA MEMORABILE INTERVISTA PARALLELA TRA NIKI E MAURO. ECCO CHE COSA RACCONTARONO SENZA PELI SULLA LINGUA

di **ALBERTO SABBATINI**

ACTUALFOTO





### 50 mesi insieme

Per cinquanta mesi Niki Lauda e Mauro Forghieri formarono un'accoppiata indissolubile alla Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM



**L**l Lauda ferrarista? Macché pilota-computer come si dice. «Quando arrivò a Maranello a fine '73 non era ancora quel corridore dotato di grande sensibilità, come invece si disse poi di lui. L'ho costruito io il Lauda sensibile collaudatore. Ci siamo costruiti insieme. Nelle lunghe e solitarie giornate invernali di collaudi a Maranello di quei primi anni Settanta». Così Mauro Forghieri, il grande progettista della Ferrari, ricorda Lauda. E ne offre un ritratto diverso dallo stereotipo.

Lauda e Forghieri. Il braccio e la mente. La simbiosi perfetta tra un pilota e il proprio ingegnere. Capita spesso che si crei un rapporto speciale tra un corridore e il progettista dell'auto. Dove uno è in grado di interpretare perfettamente le richieste dell'altro. E questo è successo tanti anni fa in Ferrari fra Lauda e Forghieri. Uno pilota, l'altro progettista di successo. Insieme con la Rossa hanno vinto 15 Gp F.1 in 4 anni e 2 titoli mondiali. Un terzo, quello del Fuji '76, sfuggito per un pelo. Non un'infinità se pensiamo alla recente striscia infinita di successi di Hamilton, ma un'enormità quando si correvano la metà delle gare F.1 in una stagione e di avversari ce n'erano una sfilza che non finiva più. Lauda è stato l'interprete perfetto della F.1 anni '70 e Forghieri il suo mentore. Il genio che gli aveva ritagliato e cucito addosso una monoposto perfetta: la Ferrari 312 T.

Per Forghieri, Lauda era il Pilota Perfetto. Con la P maiuscola. Lo stereotipo del corridore che aveva sempre sognato di avere in squadra. Come mai lo reputava il corridore ideale? Mettevi per un attimo nei panni di Forghieri. Un ingegnere cosa desidera? Un corridore veloce ma anche preciso, metodico, rigoroso. Capace di compiere cento giri sempre con uno scarto minimo di tempo, capace di passare sempre sulla medesima traiettoria. Di non lasciare niente al caso. Uno talmente bravo da non commettere sbavature e capace perciò di annullare il margine d'errore umano e permettere così all'ingegnere di capire come si comporta la macchina, cosa funziona e cosa no. Una specie di computer in carne ed ossa. Una telemetria umana che era preziosissima quando le F.1 erano più artigianali e non c'erano sensori a leggere le informazioni ma bisognava affidarsi al feeling del pilota per capire cosa andava e cosa non funzionava. Ecco, Lauda era questo. In un'epoca in cui le F.1 erano imprecise e incostanti, Lauda era la sicurezza. La certezza che il pilota stesse usando la macchina al massimo del suo potenziale e quindi quando non ce n'era più, si sapeva che bisognava

mettere le mani sul mezzo meccanico. E non sull'uomo. Ma Lauda non è sempre stato così. Quando arrivò a Maranello era molto più grezzo come pilota. Fu Forghieri a a scolpirlo.

Lauda e Forghieri formarono un binomio indissolubile a Maranello per 50 mesi. Poi le loro strade si sono divise, non senza qualche contrasto. E se Forghieri ha sempre coltivato il massimo rispetto per Lauda dicendo di lui: «Mi ha dato molto anche dal punto di vista umano», Lauda non fu invece tenero con lui dopo l'addio a Maranello definendo Forghieri: «Un genio, ma in certi momenti anche un pazzo perché si faceva prendere da momenti di grande isteria». Poi i rapporti, col tempo si sono stemperati. E in questa intervista faccia a faccia realizzata

nell'inverno 2009 ma ancora terribilmente attuale, i due ripercorrono quegli anni insieme a Maranello in cui Forghieri racconta il Lauda prima maniera. E Niki replica a modo suo.

Protagonista indiretta del faccia a faccia e dei ricordi incrociati dei due, la prima Ferrari B3. La monoposto di fine '73 che Lauda trovò a Maranello e che dopo il primo collaudo criticò aspramente definendola "una merda" davanti all'esterrefatto Enzo Ferrari. Mentre elogiò il motore boxer 12 cilindri, il grande punto di forza della Ferrari. Parto ed orgoglio di Mauro Forghieri. Quel motore boxer F1 stato il propulsore che ha caratterizzato un'era in F1, quella tra il 1970 e il 1979. Era nato nell'inverno fra il 1968 e il 1969 da un'intuizione di Forghieri che aveva capito

che era necessaria una svolta tecnologica per il decennio degli Anni '70 e cominciò a progettare un motore a cilindri contrapposti per abbassare il baricentro della monoposto, al posto del vecchio propulsore a V usato dalla Ferrari fino al 1969.

Fin da subito, il boxer Ferrari si rivelò capace di regimi di giri elevatissimi per l'epoca. «Era progettato per raggiungere teoricamente i 13.600 giri/minuto», spiega Forghieri «ma le tecnologie dell'epoca, in special modo l'accensione (Dinoplex) e l'iniezione meccanica (Lucas) non riuscivano a sostenere un regime così elevato. Per cui ci dovemmo limitare a quel che ci consentivano le tecnologie. Il motore nacque che erogava circa 460 cavalli a 11.500 giri, ma già prima di metà degli Anni '70 raggiungemmo la potenza di 530 cavalli a 12.500 giri».

Forghieri, con la veemenza che gli è nota, contesta però l'etichetta con cui quel 12 cilindri è diventato famoso. «Non chiamatelo boxer!», sostiene il grande progettista ex Ferrari. «Tecnicamente è più giusto dire che è un 12 cilindri "piatto". O se volete, un

”  
**L'ho costruito io il Lauda sensibile collaudatore. Ci siamo costruiti assieme nei tanti e lunghi test a Fiorano**

**MAURO FORGHIERI**

12 cilindri con le bancate a V di 180 gradi. La differenza è che le bielle di ogni bancata sono sullo stesso perno».

A quel punto interviene Lauda: «Mi ricordo benissimo della prima volta che guidai quel motore, Mauro. Fu a Fiorano, nell'autunno del 1973. C'eri tu e c'era il Commendator Ferrari con suo figlio Piero. Il motore era eccezionale: io venivo dalla BRM che aveva un motore 12 cilindri a V ma il Ferrari era incredibile: molto più guidabile, molti più cavalli, molti più revs, più giri. E soprattutto il rumore: era unico. Fantastico. Era un sound molto piacevole. Ben diverso da quello terribile dei V8 Cosworth. Un sound quasi sexy. Anche le vibrazioni erano piacevoli. Trasmettevano senso di potenza».

Ribatte Forghieri: «Sì, ma Niki ti ricordi cosa dicevi della macchina, la B3, dopo quel primo test?»

«Sì, io detto: molto sottosterzo!»

«Ecco - precisa Forghieri - Avete sentito? Questo era il Lauda prima maniera. Quello che arrivò in Ferrari a fine '73. Era tecnicamente "ignorante". Sapeva dire soltanto: "c'è sottosterzo" o "c'è sovrasterzo". E io gli dicevo: Niki, non basta. Devi essere più preciso e più specifico. Lauda è cambiato durante quel lungo inverno fra il 1973 e il 1974. Lavoravamo tutto il giorno in pista, con lui e Regazzoni a Fiorano guidando e facendo sviluppo e messa a punto della monoposto dalle 9 del mattino fino alle otto di sera. Tante volte Niki guidava a buio pesto. A quel tempo a Fiorano c'era un sistema di 29 fotocellule sul circuito che rilevavano i tempi intermedi fra ogni curva. Un antesignano della moderna telemetria. Con gli occhi di oggi era un sistema rudimentale, ma permetteva di capire se uno guidava bene o male, se sbagliava una curva e dove. Mentre Regazzoni, finito di guidare prendeva e se ne andava, Lauda alla fine dei test si faceva dare quella lunga stampata di tempi intermedi e passava ore ed ore ad analizzarla per capire dove migliorarsi. Per questo è diventato bravo come pilota. Ti ricordi Niki?»

«Sì, ricordo Mauro. Ricordo anche che mi erano venute le vesciche nel sedere a furia di guidare. Però Mauro hai capito subito qual era il problema iniziale di quella Ferrari B3: la distribuzione dei pesi che era sbagliata. Così hai aperto la scocca e portato i pesi più avanti. Da quel momento la Ferrari B3 diventò molto forte. E nel '74 con la B3 ho vinto due gare. Anche se io mi lamentavo sempre del sottosterzo...». Poi venne la 312 T del 1975. La monoposto perfetta. L'auto che diede a Lauda e alla Ferrari il primo titolo mondiale F1 di quel decennio.

«La T era una B3 evoluta - ricorda Forghieri - avevamo però lavorato molto per migliorare il centro di rollio e l'aerodinamica. E il cambio trasversale, da cui la sigla T, ci permise di annullare completamente gli sbalzi nel retrotreno ottimizzando la distribu-



### Vite in rosso

Immagini dell'accoppiata Forghieri-Lauda in Ferrari. A lato il primo test di Lauda a Fiorano con la Ferrari nel 1974. Sotto briefing al GP di Svezia 1975 e in basso Niki e "Furia" nel Mondiale '77

foto: LAT

”  
**Lauda alla fine dei test si faceva dare la lunga stampata dei tempi intermedi e passava ore e ore ad analizzarla. Per questo è diventato un bravo pilota. Ti ricordi Niki?**

**MAURO FORGHIERI**

zione dei pesi. Questo rese vincente quella monoposto». «Motore e cambio di quella monoposto erano fantastici - ammette Lauda - ma io ricordo anche che la T aveva un handling eccezionale. Era molto più facile da guidare. E sul bagnato trasmetteva un feeling incredibile. Quell'anno vinsi molte gare. Eccetto al debutto in Spagna, al Montjuich, dove ebbi un incidente».

«Altro che incidente - interviene Forghieri ironico - Quella volta tu e Clay eravate in prima fila e siete andati a sbattere l'uno contro l'altro alla prima curva!»

«Sì, ma non fu colpa mia - ribatte Lauda punto nel vivo sull'orgoglio - ma di Andretti che era dietro di me e in frenata mi colpì facendomi andare a sbattere contro Regazzoni».

Un botta e risposta che rende chiaro il concetto di com'era il rapporto tra Forghieri e Lauda in quegli anni. Grande stima e collaborazione ma anche grandi litigi, seguiti immancabilmente da grandi riappacificazioni.

«Rammento bene una discussione in particolare: proprio a Barcellona - racconta Lauda - Quando lui in prova mi criticò dicendomi che la mia traiettoria nelle curve non era precisa. Er rimasto offeso dalle sue parole. Perciò gli chiesi: chi ti ha detto questo? E sapete cosa mi disse? Che era stato il dottore di sua moglie a dirgli che mi aveva visto guidare male in una curva! Che razza di giudizio poteva essere quel-



”  
**Specialmente Autosprint non ha capito niente del vero motivo per cui la Ferrari ha perso il Mondiale di F.1 1976. Tutti si sono limitati a darmi addosso**

**NIKI LAUDA**



ACTUALFOTO



lo che veniva da un estraneo che non sapeva nulla di corse e di auto? E lui gli credeva?».

Dove Forghieri invece difende ancora a spada tratta Niki Lauda è l'episodio del Fuji, in Giappone. Il famoso Gp del "gran rifiuto" nel 1976. Quello in cui Lauda si ritirò a causa dell'eccessiva pioggia rinunciando a lottare per il titolo mondiale che finì così a James Hunt. Un comportamento che infastidì molti tifosi ferraristi per l'eccessiva arrendevolezza del loro pilota e che Lauda ancor oggi invece difende con determinazione.

«Quello che successe quell'anno al Fuji - ricorda Lauda - è molto chiaro: quella domenica era piovuto per tutto il giorno, la pista era inondata e tutti erano d'accordo di non correre, oppure di rinviare la partenza. Invece il direttore di gara ci costrinse a partire sostenendo che altrimenti sarebbe venuto buio e non sarebbe stato possibile finire il Gp. Secondo me non si poteva correre. Perciò io dissi a tutti che avrei fatto un solo giro e mi sarei fermato. E tutti erano d'accordo di fare così, anche Fittipaldi».

«È vero - rammenta Forghieri - feci personalmente il giro dei piloti in griglia raccogliendo i pareri e tutti quanti mi risposero che si sarebbero fermati subito dopo il via. Poi quando hanno acceso i motori e abbassato le visiere, i piloti, come fanno spesso, si sono dimenticati dei loro propositi e hanno continuato la corsa. Tutti eccetto Niki che si fermò ai box come previsto. Per me tutti hanno complottato contro di noi». Il ritiro di Lauda scatenò polemiche di ogni genere. Soprattutto in Italia. Portavoce del dissenso popolare contro il ferrarista, che aveva buttato via un titolo mondiale per il quale bastava un semplice piazzamento, fu Autosprint. Che lanciò una memorabile campagna di stampa con una feroce vignetta in cui Lauda veniva ritratto con l'aspetto di coniglio. Una caricatura del suo volto, caratterizzato dai denti in fuori, ma anche un'allusione abbastanza esplicita alla viltà del suo comportamento.

«Cosa ho pensato in quell'occasione? - ribatte Lauda - È molto facile: tutto il resto del mondo, e specialmente Autosprint, non ha capito niente del vero motivo per cui la Ferrari ha perso il campionato. Col senno di poi, oggi prenderei la stessa decisione perché quel giorno era impossibile guidare. Ma nessuno dei critici, a partire da Marcello Sabbatini che era il direttore di Autosprint in quegli anni, si è chiesto davvero perché era accaduto quello. Tutti si sono limitati a darmi addosso». «E a dare addosso a me», aggiunge Forghieri. «Però devo ammettere - chiude Lauda - che in quelle gare di fine '76 ero diverso. L'incidente di due mesi prima aveva lasciato tracce su di me. Mi sentivo in difficoltà. Soltanto nelle prime gare del 1977 sono tornato a sentirmi come quello di prima dell'incidente. E ho rivinto il mondiale».



# Caro **Niki** ti **scrivo**

**ECCO IL RICORDO DEI NOSTRI LETTORI SU LAUDA. TESTIMONIANZE TOCCANTI DI PASSIONE VERA**

Ogni tanto mia mamma me lo ricorda che quando ero piccolo, davvero piccolo, davanti alla tv in bianco e nero, vedendo passare le auto di Formula Uno, ripetevo sempre "Niki Lauda!" puntando il dito verso lo schermo con la monoposto di turno inquadrata. Non so se lo facessi con cognizione di causa...però Niki per me non è un pilota, è il primo pilota. Poi sarebbero venuti anche gli altri, Gilles, Ayrton, Jean, Michael, sarei cresciuto, li avrei distinti, ci mancherebbe, tuttavia lui mi rimanda ad un tempo in cui le parole F.1, Ferrari e Niki Lauda, erano semplicemente sinonimi nella mente di un bambino.

**Massimiliano Bottini  
Rovegro**

Il mio "nick" si riferisce all'anno in cui ho iniziato a seguire la Rossa e la F1. Di conseguenza i miei primi idoli sono stati Clay e Niki. Alla delusione di Clay nel '74 con il mondiale perso all'ultima corsa da Emerson Fittipaldi su Lotus segui la gioia del '75 con Niki Campione del Mondo per la prima volta. Segui lo sfortunato '76 con l'incidente e l'atto di coraggio del Fuji. Ma nel '77 di nuovo Campione con dissidi con il Drake e divorzio anticipato (sostituito da Gilles) negli ultimi Gp. Diciamo che nei primi quattro anni di passione rossa ne ho viste delle belle grazie a Niki nel bene e nel male. Anche se dopo sei stato avversario, da me comunque sempre rispet-

tato ed apprezzato. Grande Campione RIP

**Ferrari74**

Grazie di tutto, Niki; hai fatto battere il mio cuore...

**Stefano Leopoldo**

Alla notizia della morte di Niki ho pianto. Come quel 1 Agosto per l'Incidente. Grazie a Voi, veri "Cavalieri del Rischio", eredi di un tempo che ci ha fatto sognare.

**Maraboshi**

Choc e rimpianto per tutto quello che avresti potuto darci... e grazie per tutto quello che comunque ci hai dato. Ciao Niki, salutaci Jimmy...

**giuse.mc4ever**

Con lui se ne va un pezzo di storia (e che pezzo!) della F.1. Un'epoca gloriosa fatta di piloti con gli attributi e con un pizzico di incoscienza visto che per guidare quelle monoposto o eri pazzo oppure avevi un gran manico. Ma era soprattutto la dignità di pilota che lo contraddistingueva: qualcuno, magari con qualche anno in più sulle spalle, si ricorderà della famosa protesta dei piloti contro la Federazione capeggiata proprio da Niki e culminata con il famoso sciopero in occasione del Gp del Sudafrica del 1982. In pratica l'organizzazione

della F.1 voleva costringerli ad accettare supinamente tutte le condizioni imposte ma quelli erano veri uomini che, all'occasione, sapevano farsi rispettare anche a costo di doverci mettere la faccia. Impensabile che oggi possa accadere: al limite si ridurrebbero a postare qualche battutina sciocca sui social corredata dagli immancabili selfie... Insomma un'altra epoca e, decisamente, un altro mondo! Addio Niki ci mancherai, anzi ci mancherete tanto!

**Solocampioni**

Sei felice? "Non mi rompo la testa per sapere se lo sono. Cerco sempre di fare ciò che amo, ciò che mi fa piacere e fino ad ora ci sono sempre riuscito. Se questo è essere felici, allora sì, sono un uomo felice". Niki Lauda, Il mio mondiale turbo.

Ciao campione e pilota e uno di ultimi Cavalieri del rischio, che si e sempre battuto per la sicu-

rezza... Le mie più sincere condoglianze a tutta famiglia e amici! Riposa In Pace Campione

**Zoran 13**

Ore 9 del mattino, ora di punta, salgo sulla metropolitana. Apprendo la notizia da un tweet di Fernando Alonso. Niki Lauda se n'è andato. Mi sale il magone. Lui che era scampato alla morte in quel rogo incredibile del 1 agosto 1976 se n'è andato via così, quando meno te l'aspettavi. Mi ero innamorato di lui in quella splendida puntata di "Sfide - Rosso Ferrari" del dicembre 2005 registrato su videocassetta che ancora tengo come un cimelio. In quella puntata Niki aprì il cuore ed era ben lontano dal "computer" che dicevano fosse. La tristezza dura dalla mattina ma la colonna sonora di "Rush" mi strappa un sorriso. Sono lì di nuovo insieme.

Ciao Niki!

**Giacomo Bongrazio  
Sofia (Bulgaria)**

**Mohamed Ali e Niki Lauda: quando una foto dice tutto!**



ACTUALFOTO

**AUTO  
SPRINT  
EXTRA**

**CONTI EDITORE**

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - **Telefono:** 051.6227111 - **Fax:** 051.6227309 - Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 6727 del 6 novembre 1997. **Direttore Responsabile:** Andrea Cordovani.

**Abbonamenti:** DIFFUSIONE EDITORIALE SRL, via Clelia 27, 00181 Roma - **e-mail:** abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - **tel.:** 06.7814.7311 - **fax:** 06.56.56.16.53 - **sito:** www.abbonatiweb.it

**ARTICOLI, FOTO E DISEGNI NON RICHIESTI, ANCHE SE NON PUBBLICATI, NON VERRANNO RESTITUITI**

**DIFFUSIONE:** Esclusiva per l'Edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it - Distributore esclusivo per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430.

**STAMPA:** Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna, Via del Litografo 6 - Tel. 051 6034001.

**PUBBLICITÀ:** Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia e Estero.

**Sport Network S.r.l.:** Sede Legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma  
Sito internet: www.sportnetwork.it - **Uffici Milano:** Via Messina 38 - 20154 Milano - Tel. 02.349621 - Fax 02.34962450. - **Uffici Roma:** Pz. Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401.



**SAFE-DRIVE**

GUIDA

**MOTORSPORT**

**ACCENDI I MOTORI!**  
INIZIA LA NUOVA STAGIONE

Ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.

**PROGRAMMAZIONE TV**

Top Calcio 24 - canale 152 - lunedì 00:30

Reteconomy - canale Sky 512 - sabato 13:25

Odeon-Nuvolari - canale 177 - domenica 21:00



**PARTNERS**



**UNA PRODUZIONE**



Redazione: Via della Liberazione 71 - Peschiera Borromeo (MI)  
[www.safe-drive.it](http://www.safe-drive.it) - [info@safe-drive.it](mailto:info@safe-drive.it) - [www.3emme2a.it](http://www.3emme2a.it)