

n. 388
23 gennaio 2018

Magazine **Italia** **acing.net**

SAINZ ALLA DAKAR L'ULTIMO URRA

IL PILOTA SPAGNOLO
A 55 ANNI VINCE IN SUD AMERICA
LA SUA SECONDA MASSACRANTE
GARA IN FUORI STRADA





Magazine

Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

ItaliaRacing.net

www.italiaracing.net

A cura di:
Massimo Costa
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Fotografie:
Photo4

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

*© Tutti gli articoli e le immagini
contenuti nel Magazine Italiaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369*





**Intervista esclusiva
a Malcolm Wilson**

**“OGIER NON
VA GESTITO,
LAVORIAMO
PER LUI”**

Stretta di mano tra Malcolm Wilson, fondatore e anima di M-Sport,
e il cinque volte campione del mondo rally Sébastien Ogier

Stefano Semeraro

Alla vigilia del Rallye di Monte-Carlo, abbiamo raggiunto Malcolm Wilson, fondatore e anima di M-Sport, la struttura che ormai da oltre vent'anni gestisce le vetture a marchio Ford. E, forte del sostegno diretto di Ford Performance oltre alla presenza in squadra del pentacampione Sébastien Ogier, pronto per un campionato che sarà, a detta di tutti, ancora più combattuto di quello conclusosi in Australia appena due mesi fa.

Signor Wilson, l'abbraccio tra lei e Ogier in Galles è stata forse l'immagine chiave del WRC 2017. Dietro quelle lacrime di gioia quanti sacrifici ci sono stati?

«I festeggiamenti in Galles sono stati sicuramente pieni di emozione, non solo per me ma per l'intero team. È stato un momento speciale, perché non avevamo mai vinto un titolo piloti. Il fatto che siamo riusciti a conquistare tutti e tre i titoli come team privato lottando contro tre dei più grandi costruttori mondiali è stato fantastico, e ne siamo veramente orgogliosi. Non è stato facile. La concorrenza era molto forte e per riuscirci ogni membro del team ha dovuto dare il 110 per cento. Ma è proprio per questo che è stato così emozionante. Abbiamo ottenuto questo risultato contro ogni previsione».

È stato difficile gestire un pilota vincente ed esigente come Ogier che, soprattutto ad inizio stagione, non ha mai mancato di lanciare qualche critica alla vettura?

«C'è un grande rispetto fra Sébastien e il team. Noi rispettiamo lui, e lui rispetta ciascuno di noi. Per diventare cinque volte campione del mondo devi essere certo di avere l'intero team che lavora per te, e Seb e Julien ci sono riusciti. Ma quando hai a che fare con un pilota di quel calibro non hai quasi bisogno di gestirlo. Sa quello di cui ha bisogno, sa quello che vuole, noi dobbiamo solo essere certi di darglielo. E lo abbiamo fatto, consegnandogli una macchina competitiva e tre titoli mondiali».

È molto dispiaciuto di non poter più lavorare con Ott Tänak, un pilota su cui lei aveva puntato forte sin dal 2010?

«Ott ha fatto parte per molto tempo della famiglia M-Sport. Ovviamente è dispiaciuto a tutti vederlo andare via, ma allo stesso tempo non eravamo in grado di far valere l'opzione sul suo contratto. È un peccato, perché Ott è un pilota che ha dimostrato di saper vincere dei rally e sarà un avversario ostico nei prossimi campionati, ma dalla nostra abbiamo due piloti molto forti come Sébastien ed Elfyn».

Con il sostegno diretto di Ford Performance, si aspetta un decisivo passo in avanti per colmare il gap con i vostri avversari che godono del sostegno ufficiale?

«Ford ha incrementato il suo impegno quest'anno, cosa che ci permetterà di continuare lo sviluppo della Ford Fiesta WRC sfruttando tutte le tecnologie più recenti. Ciò ci mette in una posizione ancora più forte in termini di sviluppo e ci permetterà di concentrarci totalmente sulla difesa del titolo».

Presente nel WRC ininterrottamente da ormai vent'anni, lei è la persona che sicuramente ha dato di più a questo sport, sia come team manager sia come scopritore di giovani talenti, cosa ne pensa delle proposte di chi vorrebbe gare e prove speciali più brevi?

«Mi sembra che l'idea di rally più brevi sia collegata all'idea di aumentare a 16 le prove iridate. Non siamo affatto contrari al-



l'idea di visitare nuovi paesi e di essere presenti su mercati emergenti, ma dobbiamo essere sicuri che i costi siano sostenibili da parte dei team. Se saliremo a 16 tappe, questo richiederà un investimento fortissimo da parte dei costruttori, anche nel caso gli eventi vengano ridotti a due giorni. Se succederà, dovremo assicurarci che ci sia un sistema per assistere i team e ridurre al minimo i costi che ne deriveranno».

Ci può parlare dell'ingegner Massimo Carriero che ha portato un po' di Italia nella sua squadra?

«Massimo è stato coinvolto nella progettazione e nello sviluppo della Ford Fiesta WRC fin dall'inizio. Lavorando a fianco di Chris Williams è stato un membro molto efficace del team, con una grande conoscenza tecnica e profondità di sguardo. Di certo ha portato un po' di Italia nella nostra squadra, anche perché così non manca mai un po' di caffè Espresso durante le gare!».

A sinistra, l'esplosione di gioia in Galles dopo la conquista dei titoli Piloti e Costruttori 2017. Sotto, Malcolm Wilson a colloquio con Ott Tanak



«Tanak ha fatto parte per molto tempo della famiglia M-Sport. Ovviamente è dispiaciuto a tutti vederlo andare via, ma allo stesso tempo non eravamo in grado di far valere l'opzione sul suo contratto. E' un peccato, perché Ott è un pilota che ha dimostrato di saper vincere dei rally e sarà un avversario ostico nei prossimi campionati, ma dalla nostra abbiamo due piloti molto forti come Sébastien ed Elfyn»



CHI FERMA OGIER?

GIÀ VINCITORE CINQUE VOLTE SULLE DIFFICILI STRADE DEL MONTE-CARLO IL PILOTA DELLA FORD SEMBRA ANCORA UNA VOLTA IL FAVORITO NUMERO UNO PER LA GARA-CHE-VALE-UNA-STAGIONE E DI RIFLESSO PER IL TITOLO IRIDATO. MA IN UNA CAMPIONATO CHE SI ANNUNCIA ANCORA PIÙ COMBATTUTO SONO DIVERSI I RIVALI CHE FANNO PENSIERI DI GLORIA



Marco Minghetti

Il Campionato del Mondo Rally 2018 scatta sulle strade del Monte-Carlo e, viste le premesse, potrebbe addirittura rivelarsi più elettrizzante di quello appena concluso.

Sono infatti molti gli elementi che lasciano pensare che la stagione che ci siamo messi alle spalle sia stata solo il prelibato assaggio di uno spettacolo che potrebbe addirittura rivelarsi ancora più ricco e gustoso. Il 2018 sarà un anno senza sé e senza ma, in cui non sarà ammesso sbagliare.

Citroen, Hyundai e Toyota non potranno più nascondersi, mentre M-Sport – con il supporto concreto della Ford - non potrà più recitare la parte della cenerentola.

Ogier vorrà in tutti i modi riconfermarsi campione - in quella che potrebbe rivelarsi la sua ultima stagione da professionista – con tutti gli altri che faranno carte false per rovinargli la festa e per poter dire: "io l'ho battuto". Tredici appuntamenti da vivere tutti d'un fiato in cui tutti ma proprio tutti vorranno ritagliarsi un posto al sole. La classe di Ogier, la voglia di riscatto di Neuville, la grande occasione di Mikkelsen, la nuova avventura di Tanak, l'ultima chiamata per Latvala e Meeke: chi riuscirà a prevalere?

Senza dimenticare l'inaspettato ritorno di sua maestà Sebastien Loeb: riuscirà ad essere competitivo ed a mettere la sua firma su almeno una delle tre gare a cui prenderà parte?







Sébastien Ogier “Appuntamento a Sisteron”

Rassicurato dal lavoro effettuato da MSport durante l'inverno, Sébastien Ogier sembra impaziente di iniziare la stagione. Il francese è motivatissimo e cercherà di battere una concorrenza che considera molto agguerrita.

"Iniziamo questa nuova stagione con un evento che è sempre stato un punto culminante per me: il Rally di Monte-Carlo. Per il mio rally di casa, voglio sempre dare il meglio di me stesso e lottare per le prime posizioni..."

Il pentacampeone del mondo, cinque

volte vincitore della gara che vale una stagione ha un solo pensiero in testa fare il bis del 2017.

"La scorsa stagione abbiamo iniziato in modo meraviglioso e vogliamo provare a ripeterci. Dovremo lavorare sodo perché la competizione sarà molto difficile. Ogni squadra ha una macchina e piloti che possono vincere, quindi tutti sono una minaccia e dobbiamo essere pronti sin dai primi metri di gara. È un inizio di stagione difficile, una gara che si svolge in condizioni estreme che ci permette di

passare dall'asfalto asciutto al ghiaccio e alla neve in una sola prova speciale. Non sarà certamente facile, ma è questo che rende un buon risultato qui così gratificante. In questa edizione, poi, cominceremo la gara con quella che potrebbe essere la sfida più accesa dell'intero rally: la prova di Sisteron percorsa in senso inverso, di notte con i fari. Non sarà molto più difficile dell'anno scorso, ma questo è il Monte. È sempre una sfida, e sarà il caso della prima prova speciale di quest'anno..."



Thierry Neuville “Parto per vincere il titolo”

Nel 2017 ha dovuto convivere per tutta la stagione con il fardello delle due gare di inizio anno buttate alle ortiche. Errori, quelli commessi a Monte-Carlo e Svezia, che avrebbero potuto abbattere chiunque, ma Thierry Neuville, invece, ha fatto tesoro e, con un bel crescendo, culminato con la vittoria nel rally d'Australia, si è issato per la terza volta nel ruolo di vicecampione iridato. Forte di questo, il pilota belga della Hyundai punta ora deciso al titolo.

"Quello che ho conservato della scorsa stagione, in termini di esperienza, è la gestione della gara. Non appena, a metà stagione, abbiamo fissato l'obiettivo di

vincere il campionato, siamo riusciti a gestire bene tutte le gare. Abbiamo avuto un incidente in Germania dove siamo stati sfortunati, ma poi siamo sempre stati molto veloci senza ulteriori errori". Non si nasconde Neuville, sa benissimo che questa potrebbe essere una stagione decisiva per il suo futuro:

"Abbiamo già dimostrato l'anno scorso che la i20 Wrc è molto competitiva, e il nostro approccio sarà più o meno lo stesso dell'anno scorso. Inizierò con l'obiettivo di diventare campione del mondo. Ci siamo laureati tre volte vicecampioni del mondo. Ora vogliamo vincere".

Il belga ha comunque ben chiaro che il livello degli avversari è davvero altissimo: "L'uomo da battere sarà sempre Sébastien Ogier, e alla Toyota, oltre a Latvala, dovremo fare i conti anche con Tanak, mentre il mio compagno di squadra Mikkelsen sarà un vero punto di riferimento. In definitiva penso che sarà una stagione ancora più combattuta rispetto allo scorso anno. Toyota sarà alla sua seconda stagione, e Citroen ha certamente migliorato la sua auto. Senza dimenticare che Ford e Hyundai non sono rimaste a guardare... Ognuno sarà migliore, e la competizione sarà più intensa...".





Ott Tanak

“Il bello comincerà dalla Svezia...”



Lasciando la Ford e scegliendo il team Toyota, il pilota estone ha fatto la scelta del futuro e vuole avere la libertà di puntare al titolo iridato.

“È stato molto bello lavorare assieme ad Ogier, in un team molto forte e competitivo. Ma a volte le risorse finanziarie erano limitate e questo ha comportato mancanza di sviluppi sulla mia vettura rispetto a quella di Sébastien. L'anno scorso ero di fatto il secondo pilota e lo sarei stato ancora, dunque non avrei avuto le migliori possibilità di vincere il titolo mondiale. Passare da M-Sport a Toyota serve per avere più possibilità di raggiungere i miei obiettivi”.

Al volante di una Toyota Yaris che ha mostrato un potenziale interessante lo scorso anno, l'estone è davvero ottimista per lo svolgimento di questa stagione.

“La squadra ha fatto un ottimo lavoro lo scorso anno e, sebbene fosse la loro prima stagione, si sono dimostrati molto competitivi. Ora mi sto solo abituando alla squadra, ma mi sento già a casa e la preparazione è andata molto bene. A Monte-Carlo, vedremo come siamo rispetto alla concorrenza. Questo è certo, è uno degli eventi più difficili del calendario. Non sai mai cosa aspettarti, neve o ghiaccio, bagnato o asciutto. Di sicuro lotterò per la migliore posizione possibile anche se, credo, sarà nelle gare successive, a partire dalla Svezia, che potrò puntare decisamente alla vittoria...”.

Entrato a far parte della felice famiglia del Toyota Gazoo Racing WRT, Ott Tanak, nella foto tra i due finlandesi Latvala e Lappi, si candida a ruolo di pretendente al titolo

Kris Meeke

“Fiducia nella C3 evoluta”

Al volante di una Citroen C3 Wrc che la scorsa stagione gli ha dato più amarezze che gioie, il pilota britannico vuole iniziare su nuove basi, grazie ai miglioramenti apportati su questa vettura negli ultimi mesi di lavoro.

“Il Monte-Carlo è probabilmente uno dei rally più difficili della stagione, a causa dei suoi costanti cambi di aderenza, ma mi è sempre piaciuto. Qui ho vinto la gara Junior Wrc nel 2005, ho firmato un podio per il mio ritorno in Citroen a tempo pieno nel 2014, e stavo combattendo per la vittoria nel 2016... Quindi penso che possiamo fare un buon lavoro, soprattutto perché i nostri test sono stati abbastanza rappresentativi di ciò che ci aspetta, con una grande varietà di condizioni meteorologiche. Test che ci hanno anche permesso di continuare a progredire sull'adattabilità della vettura, ritornando in particolare sul Col de Faye, dove l'anno scorso abbiamo sofferto tantissimo”.



Pierre Budar "Continuiamo il lavoro di Matton"

Nuovo direttore della Citroën Racing dopo la partenza di Yves Matton direzione FIA, il francese Pierre Budar è convinto del potenziale di Kris Meeke e lo vede interpretare il ruolo del protagonista al Monte-Carlo numero 86.

"Una nuova stagione sta cominciando, ed è necessariamente sinonimo di eccitazione ma anche incertezza. Dopo un finale di stagione 2017 segnato da un secondo posto in Germania e una vittoria in Spagna, che ha confermato l'ascesa del team, intendo continuare il lavoro intrapreso da Yves Matton. Specialmente da quando la Citroën C3 Wrc è migliorata ulteriormente, e ha visto il suo range di utilizzo grazie ad un lavoro lavoro intensivo. Kris Meeke ha l'esperienza necessaria per combattere agli avamposti in questo evento atipico, lo ha già dimostrato nel 2016, mentre Craig Breen è fiducioso dopo la bella prestazione della passata edizione e intende capitalizzare quanto appreso".



Tutti gli iscritti

| | | | |
|-----|----------------------|-------------------------|----------|
| 1 | Ogier-Ingrassia | (Ford Fiesta WRC '17) | RC1 |
| 2 | Evans-Barritt | (Ford Fiesta WRC '17) | RC1 |
| 3 | Bouffier-Degout | (Ford Fiesta WRC '17) | RC1 |
| 4 | Mikkelsen Andreas | (Hyundai i20 Coupe WRC) | RC1 |
| 5 | Neuville-Gilsoul | (Hyundai i20 Coupe WRC) | RC1 |
| 6 | SordoDel Barrio | (Hyundai i20 Coupe WRC) | RC1 |
| 7 | Latvala-Anttila | (Toyota Yaris WRC) | RC1 |
| 8 | Tänak-Jarveoja | (Toyota Yaris WRC) | RC1 |
| 9 | Lappi-Ferm | (Toyota Yaris WRC) | RC1 |
| 10 | Meeke-Nagle Paul | (Citroen C3 WRC) | RC1 |
| 11 | Breen-Martin | (Citroen C3 WRC) | RC1 |
| 18 | Villa-Michi | (Citroen C3 WRC) | RC1 |
| 21 | Fiorio-D'Amore | (Fiat 124 Abarth Rally) | RGT |
| 23 | Ciamin-de la Haye | (Fiat 124 Abarth Rally) | RGT |
| 25 | Nucita-Vozzo | (Fiat 124 Abarth Rally) | RGT |
| 31 | Camilli-Veillas | (Ford Fiesta R5) | RC2/WRC2 |
| 32 | Kopecky-Dresler | (Skoda Fabia R5) | RC2/WRC2 |
| 33 | Suninen-Markkula | (Ford Fiesta R5) | RC2/WRC2 |
| 34 | De Mevius-Louka | (Peugeot 208 T16) | RC2/WRC2 |
| 36 | Sciessere-Zanella | (Citroen DS3 R5) | RC2/WRC2 |
| 61 | Brazzoli-Beltrame | (Peugeot 208 R2) | RC4/WRC3 |
| 62 | Lario-Hamalainien | (Peugeot 208 R2) | RC4/WRC3 |
| 63 | Franceschi-Courbon | (Ford Fiesta R2T) | RC4/WRC3 |
| 64 | Molle-Herman | (Peugeot 208 R2) | RC4/WRC3 |
| 71 | Veiby-Skjærmoen | (Skoda Fabia R5) | RC2 |
| 72 | Burri-Levratti | (Skoda Fabia R5) | RC2 |
| 73 | Rovanpera-Halttunen | (Skoda Fabia R5) | RC2 |
| 74 | Giordano-Landais | (Skoda Fabia R5) | RC2 |
| 75 | ArzenoRoche | (Skoda Fabia R5) | RC2 |
| 76 | Sarrazin-Renucci | (Hyundai i20 R5) | RC2 |
| 78 | Carret -Mathias | (Skoda Fabia R5) | RC2 |
| 79 | Vossen-van Hoek | (Ford Fiesta R5) | RC2 |
| 81 | Chevallard-Arnaud | Mitsubishi Lancer Evo X | RC2 |
| 82 | Boland-Morrissey | (Ford Fiesta R5) | RC2 |
| 83 | McCormack-Fitzgerald | (Ford Fiesta R5) | RC2 |
| 84 | Vuistiner-Kummer | (Renault Clio RS R3T) | RC3 |
| 85 | Rageau-Rageau | (Renault Clio R3) | RC3 |
| 86 | Coti Zelati-Barbaro | (Citroën DS3 R3T Max) | RC3 |
| 87 | Poizot-Grand | (Renault Clio R3) | RC3 |
| 88 | Bailey-Peterson | (Renault Clio RS R3T) | RC3 |
| 89 | Vialle-Ghirardello | (Renault Clio R3) | RC3 |
| 91 | Capanna-Doussan | (Renault Clio R3) | RC3 |
| 92 | Bonato-Boulloud | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 93 | Baffoun-Yonnet | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 94 | Lauzerte-Guerrieri | (Ford Fiesta R2) | RC4 |
| 95 | Latil-Nesta | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 96 | Covi-Ometto | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 97 | Greensmith-Parry | (Ford Fiesta R2) | RC4 |
| 99 | Métiffiot-Métiffiot | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 100 | Fostier-Abchiche | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 101 | Jocius-Zvicevicius | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 103 | Jaussaud-Jaussaud | (Renault Twingo RS R2) | RC4 |
| 104 | Dolce-Ayasse | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 105 | Pavlidis-Harryman | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 106 | Tondut-Beylouni | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 107 | Chareyre-Duval | (Citroen C2 R2 Max) | RC4 |
| 108 | Scherrer-Achard | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 109 | Villy-Villy | (Citroen C2 R2 Max) | RC4 |
| 111 | Oberti-Escartefigue | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 112 | Renchet-Amoros | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 113 | Fortunato-Neto | (Citroen C2 R2 Max) | RC4 |
| 114 | StuderStuder | (Peugeot 208 R2) | RC4 |
| 115 | Dessi-Dessi Vanessa | (Renault Twingo RS R2) | RC4 |
| 116 | MartiniPengial | (Renault Twingo RS R1) | RC5 |
| 117 | Mari-Cesari | (Renault Twingo RS R1) | RC5 |
| 118 | Desbordes-Fustier | (Citroën DS3 R1) | RC5 |
| 119 | Berard-Bernabo | (Renault Twingo RS R1) | RC5 |







Il programma di gara

Giovedì 25 gennaio

| | | | |
|-------------|------------------|--|-----------------|
| | ore 17.50 | Partenza (Monaco - Place du Casino) Cambio pneumatici (Digne-les-Bains) | |
| PS 1 | ore 21.43 | Thoard – Sisteron | 36,69 km |
| PS 2 | ore 22.51 | Bayons – Bréziers 1 | 25,49 km |
| | ore 23.56 | Assistenza 45' (Gap) | |
| | ore 00.44 | Arrivo 1. tappa (Gap) | |

Venerdì 26 gennaio

| | | | |
|-------------|------------------|--|-----------------|
| | ore 08.00 | Partenza 2. tappa + Assistenza 15' (Gap) | |
| PS 3 | ore 08.51 | Vitrolles – Oze 1 | 26,72 km |
| PS 4 | ore 10.04 | Roussieux – Eygalayes 1 | 30,54 km |
| PS 5 | ore 11.37 | Vaumeilh – Claret 1 | 15,18 km |
| | | Assistenza 30' (Gap) | |
| PS 6 | ore 13.58 | Vitrolles – Oze 2 | 26,72 km |
| PS 7 | ore 15.11 | Roussieux – Eygalayes 2 | 30,54 km |
| PS 8 | ore 16.44 | Vaumeilh – Claret 2 | 15,18 km |
| | | Assistenza 45' (Gap) | |
| | ore 18.37 | Arrivo 2. tappa (Gap) | |

Sabato 27 gennaio

| | | | |
|-------------|------------------|---|-----------------|
| | ore 06.57 | Partenza 3. tappa + Assistenza 15' (Gap) | |
| PS 9 | ore 08.08 | Agnières-en-Dévoluy – Corps 1 | 29,16 km |
| PS10 | ore 09.16 | Saint-Léger-les-Mélèzes – La Bâtie-Neuve 1 | 16,87 km |
| | | Assistenza 30' (Gap) | |
| PS11 | ore 11.57 | Agnières-en-Dévoluy – Corps 2 | 29,16 km |
| PS12 | ore 13.08 | Saint-Léger-les-Mélèzes – La Bâtie-Neuve 2 | 16,87 km |
| | | Assistenza 30' (Gap) | |
| PS13 | ore 16.09 | Bayons – Bréziers 2 | 25,49 km |
| | | Assistenza 45' (Gap) | |
| | ore 22.17 | Arrivo 3. tappa (Monaco) | |

Domenica 28 gennaio

| | | | |
|-------------|------------------|--|-----------------|
| | ore 06.49 | Partenza 4. tappa (Monaco) | |
| PS14 | ore 08.32 | La Bollène-Vésubie – Peïra-Cava 1 | 18,41 km |
| PS15 | ore 09.08 | La Cabanette – Col de Braus 1 | 13,58 km |
| PS16 | ore 10.55 | La Bollène-Vésubie – Peïra-Cava 2 | 18,41 km |
| PS17 | ore 12.18 | La Cabanette – Col de Braus 2 | 13,58 km |
| | ore 13.58 | Arrivo (Monaco) | |

Programma ricognizioni

Lunedì 22 gennaio (8-18)

ES14/ES16
ES15/ES17
ES1 ES5/ES8

Martedì 23 gennaio (8-18)

ES2/ES13
ES3/ES6
ES4/ES7
Shakedown

Mercoledì 24 gennaio (7,30-14)

ES9/ES11
ES10/ES12

Palmarès

2017 - Ogier (Ford Fiesta RS WRC)
2016 - Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2015 - Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2014 - Ogier (Volkswagen Polo R WRC)
2013 - Loeb (Citroen DS3 WRC)
2012 - Loeb (Citroen DS3 WRC)
2011 - Bouffier (Peugeot 207 S2000)
2010 - Hirvonen (Ford Fiesta S2000)
2009 - Ogier (Peugeot 207 S2000)
2008 - Loeb (Citroen C4 WRC)
2007 - Loeb (Citroen C4 WRC)
2006 - Grönholm (Ford Focus WRC)
2005 - Loeb (Citroen Xsara WRC)
2004 - Loeb (Citroen Xsara WRC)
2003 - Loeb (Citroen Xsara WRC)
2002 - Mäkinen (Subaru Impreza WRC)
2001 - Mäkinen (Mitsubishi Lancer Evo 6)
2000 - Mäkinen (Mitsubishi Lancer Evo 6)

An aerial photograph of a Peugeot rally car, number 508, driving on a desert track. The car is white with blue and red accents, featuring logos for Total, Red Bull, and Peugeot. The track is a winding path through a vast, arid landscape with deep, parallel tire tracks in the sand. The car is positioned in the upper right quadrant of the frame, moving towards the bottom left.

SAINZ CHIUDE IL CERCHIO

**PRIMO A CORDOBA NEL LUGLIO DEL 2004 CON LA
CITROEN XSARA WRC, ULTIMO SUCCESSO OTTENUTO
NEL MONDIALE RALLY, LO SPAGNOLO SI RIPETE
NELLA CITTÀ ARGENTINA 14 ANNI DOPO
VINCENDO LA SUA SECONDA DAKAR
A CORONAMENTO DI UNA CARRIERA INIMITABILE**



Massimo Costa

Vincere a 55 anni la Dakar. Non una qualsiasi Dakar. Bensi, l'ultima Dakar alla quale avrebbe partecipato non solo lui, ma l'intero carrozzone Peugeot. E per di più, per Carlos Sainz questa Dakar è anche stata l'ultima corsa della sua interminabile carriera, iniziata quando aveva 18 anni. Non gliene era andata bene una con la Peugeot nelle ultime edizioni. Sempre KO, lo scorso anno addirittura giù da un burrone. Questa volta però, tutto ha girato a meraviglia, i guai li hanno avuti i suoi compagni di squadra. E lui, abituato sempre a spingere al massimo, ad inseguire, a rischiare oltre il dovuto, quest'anno ha impostato la gara diversamente, da attendista. Andate avanti voi che io me la prendo comoda. Così mentre gli altri si scornavano, sbagliavano, perdevano tempo, lui col suo passo tranquillo (si fa per dire...) li ha infilzati uno ad uno ritrovandosi in cima alla classifica. Non è però, stato facile perché, come ha detto a Cordoba, la città argentina che ha visto l'arrivo della Dakar: "Questa è stata una edizione durissima, una delle più difficili da quando la gara si è spostata in Sud America e direi anche una delle più massacranti che ho mai disputato avendo partecipato anche a quelle in Africa. Ogni giorno c'era un colpo di scena in classifica. Le tappe

in Perù, nel deserto, sono state molto complicate, ma le abbiamo superate bene Poi, in Argentina c'era parecchio caldo, tappe lunghissime fino a 900 km e una sabbia insidiosa, la chiamiamo fesh fesh, molto fine e che ti frega quando meno te l'aspetti". Un bel sospiro di sollievo insomma, per Sainz che giorno dopo giorno ha visto avvicinarsi il grande obiettivo: "Non mi sono mai dato per vinto nonostante le sfortunate edizioni degli ultimi anni e sento di meritare questo successo. La Peugeot aveva vinto nel 2015 e 2016, ma non era mai la nostra macchina... finalmente è toccato a noi", ha voluto specificare. E anche se alla fine tutto sembrava facile, Sainz un occhio a Peterhansel lo teneva sempre: "Lui è Mister Dakar, il numero uno di queste gare e non devi mai darlo per sconfitto". Come sempre, Carlos dopo ogni tappa faceva un piccolo briefing con il figlio Carlos jr, in Europa e pronto ad affrontare la stagione 2018 del mondiale F1 con la Renault: "Studiavamo insieme la miglior strategia da fare, era sempre informato su tutto. Ora è contento più di me sapendo bene tutti gli sforzi che ci sono dietro questa corsa".





Carlos Sainz in pillole

Nato a Madrid il 12 aprile 1962

Mondiale Rally

Gare disputate 196

Vittorie 26

Podi 97

PS vinte 757

Punti iridati 1242

Titoli iridati 2 (1990-1992)

Dakar

Edizioni disputate 11

Edizioni vinte 2 (2010-2018)

PS vinte 31



“Visto il percorso che ha fatto nei rallies e nei rally-raid, Carlos possiede un’esperienza straordinaria nello sviluppo di una vettura e noi di Peugeot ne abbiamo beneficiato. Ma più che di questo è il suo altissimo livello di esigenza che è stato l’elemento chiave di questo progetto, sia a livello tecnico sia di squadra. È una persona che spinge tutti verso l’alto...”

Bruno Famin, direttore Peugeot Sport



La Dakar 2018 in sintesi

| Data | Percorso | Distanza totale | Distanza PS | Vincitori | Vettura |
|------------|---|-----------------|-------------|---------------------------|------------------|
| 6 gennaio | Lima-Pisco | 272 km | 31 km | Al-Attiyah-Baumel | Toyota Hi-Lux |
| 7 gennaio | Pisco-Pisco | 278 km | 267 km | Despres-Castera | Peugeot 3008 DKR |
| 8 gennaio | Pisco-San Juan De Marcona | 502 km | 295 km | Al-Attiyah-Baumel | Toyota Hi-Lux |
| 9 gennaio | San Juan De Marcona-San Juan De Marcona | 440 km | 330 km | Loeb-Elena | Peugeot 3008 DKR |
| 10 gennaio | San Juan De Marcona-Arequipa | 932 km | 267 km | Peterhansel-Cottret | Peugeot 3008 DKR |
| 11 gennaio | Arequipa-La Paz | 758 km | 313 km | Sainz-Cruz | Peugeot 3008 DKR |
| 13 gennaio | La Paz-Uyuni | 726 km | 425 km | Sainz-Cruz | Peugeot 3008 DKR |
| 14 gennaio | Uyuni-Tupiza | 584 km | 498 km | Peterhansel-Cottret | Peugeot 3008 DKR |
| 15 gennaio | Tupiza-Salta | 754 km | 242 km | <i>Annullata</i> | |
| 16 gennaio | Salta-Belén | 795 km | 372 km | Peterhansel-Cottret | Peugeot 3008 DKR |
| 17 gennaio | Belén-Fiambalà/Chilechito | 746 km | 280 km | Ten Brinke-Perin | Toyota Hi-Lux |
| 18 gennaio | Fiambalà/Chilechito-San Juan | 791 km | 522 km | Al-Attiyah-Baumel | Toyota Hi-Lux |
| 19 gennaio | San Juan-Cordoba | 927 km | 368 km | De Villiers-von Zitzewitz | Toyota Hi-Lux |
| 20 gennaio | Cordoba-Cordoba | 284 km | 119 km | Al-Attiyah-Baumel | Toyota Hi-Lux |





Matthieu Baumel, navigatore di Nasser Al-Attiyah, controlla la pressione di gonfiaggio degli pneumatici del loro Toyota Hi-Lux. Uno dei motivi di polemica tra Peugeot e Toyota è stata proprio la possibilità, prevista dal regolamento, data alle vetture 2WD francesi del controllo elettronico di gonfiaggio a bordo





Niente da fare per Sébastien Loeb. Il nove volte campione del mondo rally ha dovuto abbandonare la gara in seguito ad un duro contatto contro una duna sabbiosa. Incidente che è costata la frattura del coccige al suo fido navigatore Daniel Elena



**In queste pagine
un esempio delle mille
insidie che si nascondono
tra le pieghe di una gara
terribile come la Dakar:
Dalle vetture contromano,
alla ricostruzione sul
campo di un'auto
incidentata fino
all'incendio distruttore**





Eugenio Amos, ultimo degli italiani in gara ad arrendersi, è stato comunque capace di chiudere quinto assoluto nella tappa ad anello di San Juan e di ritrovarsi sesto assoluto in classifica generale. Purtroppo nella tappa di Uyuni, in altitudine la sua Buggy 2WD ha cominciato a soffrire, a non prendere i giri e a perdere potenza, poi sono arrivate le dunette, ricche di vegetazione, umide e insidiose e la frizione si è bruciata. A quel punto Eugenio ha preferito rientrare al bivacco di Uyuni e dichiarare terminata la sua esperienza...





RICCIARDO SEGRETO

SCOPRIAMO QUALI SONO LE PAURE, I SENTIMENTI, LE COSE CHE PIÙ PIACCONO, LE COLLEZIONI, DEL PILOTA AUSTRALIANO IN FORZA ALLA RED BULL. E NON MANCANO LE SORPRESE...

È considerato quasi per acclamazione il pilota più simpatico della F1. Difficile vedere Daniel Ricciardo senza il sorriso stampato sulle labbra, e quando accade è decisamente una notizia. Ma sappiamo che il pilota della Red Bull è anche uno dei migliori quando si tratta di fare sul serio, specialmente nel corpo a corpo. Fuori dalle piste, l'australiano si rivela invece un ragazzo come tutti gli altri con passioni, timori, emozioni e qualche curiosità raccontata in questa intervista a Formula1.com.

Qual è l'ultimo film che ti ha fatto commuovere?

«Colpa delle stelle, del 2014. L'ho visto sull'aereo per il Brasile e stavo davvero piangendo. Ho una teoria per cui essere su un volo ti rende più sensibile: sia che debba piangere sia che sia una commedia in cui rido di gusto».

Di cosa hai paura?

«Le solite cose: serpenti, squali e ragni. A livello di emozioni direi che ho paura dei rimpianti. Non che ne abbia, ma è qualcosa che preferirei non avere».

Che dicevano di te gli insegnanti a scuola?

«Che parlavo troppo!».

Hai qualche piacere proibito?

«La cioccolata, come immagino sia per ogni pilota nel paddock».





Fai collezione di qualcosa?

«Non più. Ero abituato a collezionare le moto di Valentino Rossi e da bambino collezionavo i tappi di sughero: sì, proprio quelli delle bottiglie di vino. Ogni volta che andavo al ristorante con i miei genitori, mi prendevo il tappo. Non ho ancora capito perché lo facessi, era un po' strano».

Cosa ti manca di più di casa tua quando sei in viaggio?

«Il meteo, ma anche la colazione australiana e il caffè. Sono davvero sottovalutati nel resto del mondo».

Qual è stato il tuo peggior acquisto?

«Non spendo stupidamente, sono piuttosto attento con il mio denaro».

Qual è stato il tuo errore più imbarazzante?

«Normalmente non mi imbarazzo, ma se succede qualcosa del genere ci rido sopra».

Quando è stata l'ultima volta in cui ti sei davvero arrabbiato?

«Lo scorso anno in Brasile, non per la gara, ma per la qualifica. E poi quella sera ho avuto un imprevisto e una persona mi ha decisamente fatto incavolare».

Quale superpotere preferiresti: poter volare o poter essere invisibile?

«Volare. Perché uno bello come me dovrebbe voler essere invisibile? (ride)».

Ti capita di cantare sotto la doccia? E se sì, cosa?

«Sì, moltissimo! Canto musica country, qualcosa di semplice».

Credi nell'amore a prima vista?

Credo prima nell'attrazione, mentre l'amore richiede tempo. Probabilmente ormai ho superato quella fase dell'innamoramento al primo sguardo. Se mi fosse stato chiesto dieci anni fa, invece, avrei detto di sì».

Qual è l'aspetto peggiore nell'essere famoso?

«Le richieste. Troppe persone hanno il tuo indirizzo e-mail».

Puoi invitare tre persone a cena, vive o morte. Chi scegli?

«Un attore comico: Adam Sandler o Will Ferrell. Una bella ragazza: Sophia Bush, era in una serie TV quando ero più giovane. E un grande musicista: Bob Dylan».

Qual è la cosa più bella dell'essere bambini?

«L'energia che hai, senza alcuna responsabilità».

Cosa dovrebbe provare chiunque almeno una volta nella vita?

«Il paracadutismo. È una sensazione che non è naturale, un po' al di là di questo mondo».





L'ANNO DELL'HALO

DA QUESTA STAGIONE LA FISIONOMIA DELLE MONOPOSTO F1 CAMBIERÀ DRASTICAMENTE. VEDIAMO QUALI SARANNO GLI EFFETTI DEL NUOVO DISPOSITIVO DI SICUREZZA DELL'ABITACOLO VOLUTO DALLA FIA





BER/KY

Ry-Sun

VETTEL

HUBLO

E



SCL



SINGHA
CORPORATION





Jacopo Rubino

I cambiamenti regolamentari del 2017 sono stati una bella rivoluzione: Formula 1 più larghe, più aggressive, più prestazionali che hanno convinto tutti. Sono poche, invece, le novità tecniche per il 2018, ma una di queste sarà senza dubbio epocale. Stiamo parlando dell'Halo, il discusso dispositivo a protezione dell'abitacolo che la FIA ha voluto imporre il prima possibile. Una battaglia in nome della sicurezza, ma non siamo ancora certi che possa trattarsi della soluzione ideale. In ogni caso, sarà la realtà e bisognerà farci l'abitudine, così come in Formula 2 e, passo dopo passo, nelle altre categorie propedeutiche.

Halo concepito nel 2015 Adesso arriva in gara

La genesi dell'Halo risale al 2015, frutto di uno studio portato avanti dalla Mercedes per conto della Federazione e apparso ancora più utile dopo il tragico incidente di Justin Wilson nella IndyCar, colpito alla testa da un pezzo di una vettura avversaria. Alla fine, questo sistema è stato preferito a opzioni forse più affascinanti come l'aero-screen di fattura Red Bull o il cupolino realizzato dalla Ferrari, che hanno mostrato aspetti critici legati ad esempio alla visuale in caso di pioggia o ai riflessi nelle gare notturne. A dispetto di quanto si possa pensare, invece, il pilone centrale che regge l'anello in titanio non rappresenta un grosso fastidio per chi sta al volante, come apparso nei vari esperimenti effettuati a rotazione dalle scuderie durante i turni di prove libere. Restano, però, dubbi sui tempi di uscita o di estrazione dal cockpit in caso di necessità, destinati ad allungarsi.

Un elemento che pesa nel progetto delle vetture

Nel progetto delle nuove monoposto, venendo agli aspetti pratici, l'Halo è un elemento che incide parecchio: per compensare la sua introduzione, il peso minimo regolamentare è stato innalzato di altri sei chilogrammi, fino a raggiungere i 734, dando un po' di respiro ai tecnici. Non abbastanza comunque, perché in totale potrebbe "costare" una quindicina di kg, considerando inoltre il suo alloggiamento. Per superare i test sta-

tici previsti, e ottenere l'omologazione, la scocca non deve patire deformazioni nei tre punti di ancoraggio, mentre l'Halo stesso deve assorbire una forza fino a 116 kilonewton, pari a quasi 12 tonnellate. E a complicare il lavoro degli ingegneri è stata la tardiva conferma da parte della FIA, quando ormai lo studio dei telai era già ben avviato. A caccia della massima prestazione, i team cercheranno di utilizzare fissaggi che siano i più leggeri possibili, così da conservare almeno un po' di bonus per le zavorre da distribuire nelle zone strategiche. L'obbligo dell'Halo non è infatti una buona notizia per i piloti di corporatura più robusta, perché il rischio di restare sopra il peso minimo (e quindi senza zavorra da sfruttare) è concreto. Qualche squadra potrebbe chiedere una dieta dimagrante ai propri alfieri, ma sarebbe una mossa azzardata: già nel 2014, con il passaggio alle power unit e il peso minimo schizzato da 642 a 690 kg, le cronache narravano di un driver svenuto dopo il Gran Premio della Malesia, il più faticoso del calendario. Se non altro, il circuito di Sepang è adesso fuori dal Mondiale. Ma ora vi è la proposta del Gruppo Strategico F1 di imporre per il 2019 un peso minimo ai piloti: 80 kg.

I ritocchi per aerodinamica e marchi degli sponsor

Le specifiche dell'Halo sono definite entro parametri precisi, anche perché prodotto da tre sole aziende autorizzate (una in Italia, una in Germania e una nel Regno Unito), ma c'è un margine di intervento di 20 millimetri per sviluppi aerodinamici attraverso cui ridurre la resistenza all'avanzamento, o fare in modo che la sua presenza non disturbi i flussi che attraversano l'intera carrozzeria. A quanto sembra, in ogni caso, non sarebbe un problema colossale per gli uomini all'opera in galleria del vento. Vivamente parlando, al contrario, sappiamo come sia sgradito quasi all'unanimità: forse migliorerà grazie a una colorazione integrata nella livrea, in luogo del nero grezzo con cui lo abbiamo quasi sempre visto fino ad oggi. E ci aspettiamo che possa trasformarsi in una opportunità extra per piazzare il logo di qualche sponsor, che si garantirebbe un'ottima esposizione. Un modo con cui coprire magari i costi supplementari per l'acquisto di ogni esemplare del dispositivo, che a detta dei ben informati oscillano tra i 13 mila e i 25 mila euro: briciole per le compagini più attrezzate, un altro grattacapo per quelle perennemente in lotta coi budget.

LE ALTRE NOVITÀ

T-Wing addio, pinne ridotte

Se sulle nuove F1 debutta l'Halo, spariranno le famigerate T-Wing: per intenderci, le piccole ali comparse sin dai test invernali del 2017 a sormontare la pinna laterale, sfruttando un buco normativo che si è voluto tappare in fretta. Queste alette, discutibili esteticamente, hanno offerto un po' di carico aerodinamico aggiuntivo, ma in qualche occasione sono apparse pure come una fonte di pericolo. Nelle prove libere in Bahrain, ad esempio, Max Verstappen aveva danneggiato il fondo della sua Red Bull dopo aver centrato la T-Wing persa per strada da Valtteri Bottas. E la stessa pinna verrà ampiamente ridotta, ridando al cofano la classica forma diagonale: qualcuno avrebbe tuttavia voluto conservarla, essendo una zona a favore di sponsor. La cosiddetta "shark fin" era tornata in auge per aiutare ad incanalare l'aria destinata all'alettone posteriore, ripositionata più in basso come era fino al 2008.

Niente trucchi sulle sospensioni

Tema caldo di questo inverno, poi, è diventato il giro di vite imposto dalla FIA in materia di sospensioni: in seguito alla direttiva spedita dal delegato tecnico Charlie Whiting, sono vietate configurazioni che, combinando i puntoni anteriori e lo sterzo, portino a ridurre l'altezza da terra in curva. L'incremento di carico che ne consegue, e quindi il maggiore grip sulla ruota in appoggio, risulta infatti contrario allo spirito delle regole che proibiscono variazioni nell'assetto aerodinamico attraverso la guida del pilota. Da ora, inoltre, tocca alle stesse squadre dimostrare in sede di verifica come i rispettivi progetti siano in linea con i nuovi dettami. Sarà permessa soltanto una tolleranza di 5 millimetri, quando lo sterzo passa un estremo all'altro. A scatenare il malcontento di alcuni team, tra cui probabilmente Ferrari e Red Bull che si erano spinti più in là degli altri, è stato l'attendimento della Federazione: il no è scattato a dicembre, a poco più di due mesi dalla presentazione delle monoposto.

3 motori per tutta la stagione

Le complesse power unit, introdotte nel 2014, proseguono la loro evoluzione in attesa di scoprire come cambieranno dal 2021. La soglia dei 1000 cavalli è ormai a tiro, ma per il Mondiale alle porte servirà anche più affidabilità: per evitare di incorrere in penalizzazioni, ogni pilota dovrà disputare l'intero campionato con un massimo di tre motori termici, tre MGU-H e tre turbocompressori, e addirittura due sole MGU-K, due pacchi batteria e due centraline. Limiti severissimi, soprattutto alla luce di un calendario esteso a 21 round. Non si sono fatte attendere le lamentele, soprattutto da parte delle scuderie indipendenti che temono costi aggiuntivi da sostenere, compensando il maggiore sviluppo al quale sono chiamati i costruttori. E in più, emerge la prospettiva di assistere ad un numero sempre crescente di sanzioni in griglia, rese quantomeno più semplici da capire: oltre le 15 posizioni accumulate, comunque vada, si parte dal fondo.





ORGOGGLIO E

IL TEAM MANAGER DELLA AMERICANA HAAS, L'ITALIANO STEINER, NEI GIORNI SCORSI HA CHIARAMENTE DETTO CHE NON VI SONO PILOTI USA PRONTI PER ESSERE SCHIERATI IN F.1. APRITI CIELO, SI SONO SCATENATE LE POLEMICHE DA PARTE DI MOLTI MOSTRI SACRI DELL'AUTOMOBILISMO AMERICANO, MA VIENE DA CHIEDERSI: DOVE SONO TUTTI QUESTI PILOTI STATUNITENSIS PRONTI PER LA FORMULA 1?



PREGIUDIZIO

Marco Cortesi

Non è un periodo tranquillo per Gunther Steiner in termini di dichiarazioni pubbliche, e in particolare, il tecnico e team manager italiano a capo della Haas è finito nel mirino per aver detto che non ci sono piloti americani pronti per la Formula 1. Un'ovvietà, dato che non ci sono statunitensi con titoli neanche lontanamente sufficienti a competere non solo con gente del calibro di Pierre Gasly o Charles Leclerc, ma anche dei precedenti campioni GP2 Jolyon Palmer, Davide Valsecchi e Fabio Leimer, pure finiti tristemente a piedi. Ciononostante, la stiletta all'orgoglio a stelle e

strisce, in un momento in cui si vuole "fare grande di nuovo l'America" ha lasciato il segno. L'indignazione facile è venuta a galla scomodando un po' tutti, da Mario Andretti a Graham Rahal, pronti ad additare "l'arroganza" della Haas. Ma la realtà è ben diversa. Perfino in IndyCar si è fatto fatica, negli ultimi 15 anni, a trovare piloti americani all'altezza, e solo nelle ultime stagioni se n'è trovato uno, Josef Newgard, in grado di lottare per il successo in ogni gara e non in occasioni spot tra alti e bassi. Per il resto, poco più del vuoto, oltre a tante speranze coltivate male da una filiera a ruote scoperte che non era chiaramente al passo con l'Europa dal punto di vista tecnologico e sportivo.

Alexander Rossi con la Manor nel 2015



L'indignazione di Rahal è quanto mai bizzarra

Viene da chiedersi quali sarebbero, secondo Andretti, i piloti pronti per la Formula 1, stante che Newgarden sta benissimo dov'è e si è assicurato un contratto che gli può far vincere titoli a ripetizione. Ed è quantomeno bizzarra l'indignazione di Graham Rahal, che a 29 anni, con pochissimi chilometri su piste da F1 (dove ricordiamo i chilometri di test sono preziosi come l'oro), senza un titolo vinto in carriera, e che a sua volta era rimasto a suo tempo a piedi in IndyCar, lamenta l'assenza di chance per arrivare nella massima formula. E' proprio il concetto di "massima" che entra in gioco. Per andar forte in F1, si sa, non basta il talento grezzo e la volontà, occorrono anni di dedizione ed esperienza specifica. Una situazione più simile a quella della NASCAR. E' un mondo a parte che richiede una formazione ultra-dettagliata. Che non concede seconde chance. Alexander Rossi non ci è andato tanto lontano, ma per lui non c'è ritorno, tanto più che in IndyCar non è finora stato un contendente di primo piano e, anche se lo diventasse, si troverebbe contro una nuova infornata di giovani concorrenti.

La Haas ha qualità Servono piloti veri

Un team di Formula 1 non può permettersi di scommettere al buio su qualcuno, condizionando una o più stagioni e le relative "fette" di guadagni solo per la scritta che c'è su un passaporto, come hanno recentemente fatto alcuni team IndyCar. Per quale motivo logico si dovrebbe lasciare a piedi un Leclerc, un Romain

Grosjean, o un Lando Norris per prendere Graham Rahal, Marco Andretti o anche lo stesso Newgarden? A meno che uno di questi, ovviamente, non arrivi seduto su una montagna di soldi a compensare il potenziale rischio di trovarsi con un pilota non all'altezza. Tanto più se è la Haas. Una scuderia che utilizzando la testa ha messo in mostra qualità eccezionali, arrivando dove nessun "nuovo team" era arrivato pur con un budget ragionevole. Chi accusa gli altri di arroganza dovrebbe, prima di parlare, fare un esame di coscienza. Si parla di un team che il primo anno si è messo dietro la Renault ufficiale e nel 2017 è arrivato a 6 punti dalla Toro Rosso, che c'è dal 2006 (in realtà, come Minardi, da decenni) e ha a disposizione il "serbatoio" della Red Bull. Ora bisognerebbe mettere tutto da parte? Evidentemente l'approccio diretto, pragmatico e senza troppi giochi mentali funziona, anche se a volte porta a fare "uscite" un po' tranchant.

Grazie alla Tatuus basi tecniche più solide

Fortunatamente, anche oltreoceano le cose stanno cambiando e la situazione, in quanto a vivai in prospettiva futura, sembra avere margini di crescita. Finalmente, le due categorie addestrative "base" hanno scelto di adottare vetture di questo secolo, prodotte dalla nostra Tatuus, cosa che permetterà ai giovani piloti di gettare basi tecniche più solide senza necessariamente essere scaraventati per anni dall'altra parte del mondo per imparare. Chissà che magari, dopo aver vinto la USF2000, Pro Mazda o Indy Lights, qualcuno possa fare il salto in Formula 3 o Formula 2, meritandosi i gradi non solo per cittadinanza. Per Oliver Askew, trionfatore della USF2000 2017, magari è tardi dato che ha già 21 anni, ma se son rose...



Gunther Steiner
direttore tecnico
della Haas F1



Graham Rahal
in buona
compagnia...

QUANDO SI CORREVA IN GENNAIO



PER DIVERSI ANNI IL MONDIALE PARTIVA GIÀ NEL PRIMO MESE DELL'ANNO. IN PARTICOLARE, RIMANE NELLA STORIA IL GP DI ARGENTINA DEL 1958 QUANDO MOSS PORTÒ ALLA PRIMA VITTORIA IN F.1 NON SOLO LA COOPER, MA ANCHE UNA VETTURA SPINTA DA UN MOTORE MONTATO POSTERIORMENTE. FU L'INIZIO DI UNA RIVOLUZIONE

Carlo Baffi

Con l'anno nuovo è iniziato il conto alla rovescia in vista del Mondiale di F.1 che scatterà in Australia il 25 marzo prossimo. Da Melbourne, come di consueto per i tempi moderni. Già, perché in passato il semaforo verde del Circus, scattava parecchio in anticipo. Occorre tornare al 18 gennaio 1953, quando la F1, al quarto anno di vita, iniziò la stagione il 18 gennaio in Argentina, sul tracciato di Buenos Aires. Stesso copione sino al '58, per poi riprendere addirittura il primo giorno del 1965 sulla pista sudafricana di East London. L'Argentina fece ritorno nel 1972 e sempre in gennaio, come GP d'esordio ci fu anche quello del Brasile ad Interlagos nel '76. L'ultima volta che il mondiale alzò il sipario nel primo mese dell'anno, fu in Sud Africa nel 1982.



Argentina 1958, Moss cerca una monoposto...

Ma tra le tante corse d'inizio stagione, una in particolare va ricordata per l'esito finale: il GP d'Argentina del 1958. Esattamente sessant'anni fa, sui 3,912 km del tracciato di Buenos Aires, il 19 gennaio prese il via un Campionato del Mondo in cui veniva assegnato per la prima volta anche il Titolo Costruttori. Il penta campione Juan Manuel Fangio era in procinto di ritirarsi e voleva vincere l'ultima gara davanti al pubblico di casa. Nelle prove fece segnare il miglior tempo al volante della Maserati ed al suo fianco si schierarono le Ferrari del duo Hawthorn-Collins e l'altra Maserati di Behra. In seconda fila, accanto a Musso (Ferrari) e Menditeguy (Maserati), c'era Stirling Moss, che a sorpresa divenne il grande protagonista di quella giornata. Il fuoriclasse inglese infatti, s'era qualificato col settimo tempo su di una Cooper, nonostante fosse il pilota di punta della Vanwall. Il team britannico di Tony Vandervell aveva rinunciato a prendere parte alla corsa, costringendo Moss a cercarsi un altro volante. Fangio s'era fatto subito avanti offrendo una Maserati privata della Scuderia Sudamericana, ma era arrivato il veto della Vanwall: "Moss non può correre con una macchina italiana, bensì solo con una marca d'oltre Manica." Da qui l'unica possibilità era rappresentata appunto da una Cooper del Rob Walker Racing Team, una squadra privata. Un modello spinto da un motore Coventry-Climax da 2200 cmc di circa 200 cavalli, posto posteriormente, che s'era imposto al debutto nel GP di Nuova Zelanda, ma contro una concorrenza modesta e non parte del Mondiale.

... e la trova cambiando la storia del Mondiale F1

Ebbene, grazie al rapporto peso-potenza, alle caratteristiche di una pista breve e piena di tornanti, la Cooper T43 sbaragliò la concorrenza, conquistando il VI° GP della Repubblica Argentina. Alle sue spalle giunsero le rosse di Musso e Hawthorn, mentre Fangio finì solo quarto, malgrado il giro più veloce. Un epilogo che lasciò con l'amaro in bocca soprattutto Musso che polemicamente dichiarò: "Se dai box mi avessero segnalato per tempo il diminuire del mio svantaggio, mi sarei gettato alla rincorsa di Moss, con ben altra decisione." Accuse prontamente respinte da Maranello: "Se Musso si fosse svegliato prima, avrebbe raggiunto e superato Moss." In realtà, dei 30 secondi di svantaggio che il ferrarista aveva nei confronti del leader a dieci tornate dal temine, ne recuperò solo una decina a cinque giri dalla bandiera a scacchi. Moss dal canto suo non nascose il suo stupore una volta tagliato il traguardo: "Non sono mai stato così sorpreso in tutta la mia vita. Temevo addirittura di non riuscire a finire la gara. Al 60° giro, ho rallentato l'andatura per paura di non finire la corsa, viste le precarie condizioni delle gomme".

Questo risultato entrò di diritto negli annali, perché non solo si trattava del primo successo nel Circus della Cooper, ma di una scuderia privata e soprattutto di una macchina con motore posteriore. E non si trattò di un'impresa sporadica perché il 18 maggio di quello stesso anno Maurice Trintignant con la Cooper-Climax si aggiudicò il GP di Monaco. La F1 aveva quindi varcato una nuova frontiera, che avrebbe cambiato la filosofia di lavoro dei progettisti.



MOMENTO FELIX

**LO SVEDESE
ROSENQVIST E
LA MAHINDRA
SONO LE GRANDI
PROTAGONISTE
DI QUESTA PRIMA
PARTE DI
STAGIONE DELLA
FORMULA E CHE,
DOPO HONG
KONG E
MARRAKECH,
SI ANNUNCIA
QUANTO MAI
COMBATTUTA**



Jacopo Rubino

Sebastien Buemi contro Lucas Di Grassi, Renault contro (più o meno) Audi. Fino ad oggi era stata soprattutto questa rivalità a catturare l'attenzione in Formula E. Ma dopo i primi due appuntamenti dell'edizione 2017-2018, qualcosa sembra cambiato: il volto salito alla ribalta è quello di Felix Rosenqvist, alfiere della Mahindra. Una bella pagina di motorsport, che dà risalto ad un talento ingiustamente ignorato dal paddock della F1, capace però di far vedere ovunque le sue doti: dopo il titolo nel FIA F3, lo svedese è andato forte con le GT e (brevemente) nel DTM, nella selettiva Super Formula in Giappone, ed è ormai protagonista conclamato nella serie elettrica.



Rosenqvist in palla Buemi battuto ma riparte

Rosenqvist già ad Hong Kong aveva mostrato il suo potenziale velocistico, capitalizzato con la vittoria a tavolino di gara 2 per l'esclusione di Daniel Abt. Nell'ePrix a Marrakech, a scampo di equivoci, ha ribadito sul campo la propria competitività: terzo in griglia, poco prima del pit-stop si è messo alle spalle Sam Bird, mentre a cinque giri dal termine ha infilato il mostro sacro Buemi per andarsi a prendere il successo. La sua manovra è stata decisa, cattiva il giusto, e non ha lasciato spazio a repliche. A freddo, Buemi ha però ricordato di non aver potuto sfruttare il bonus di kilowatt ricevuto grazie al voto dei tifosi: «Quando volevo difendermi il Fanboost non ha funzionato. Abbiamo dovuto scambiare le vetture prima dello start e sulla seconda macchina non era configurato». Lo svizzero, re in Superpole, si è dovuto far bastare la piazza d'onore, ma almeno ha riscattato un disastroso weekend inaugurale ad Hong Kong. Il suo campionato, in pratica, è cominciato dal Marocco.

Rosenqvist si gode la vetta Bird superato, ma a podio

«Inizio ad avere più consapevolezza e con più esperienza in Formula E sto capendo come si gestisce una corsa», ha raccontato Rosenqvist. «Riesco a restare calmo, a conservare l'energia, il mio ingegnere mi ha detto a cosa stare attento. È fantastico il modo in cui abbiamo ribaltato la situazione, sinceramente dopo la FP1 non me lo aspettavo». Anche perché sulla seconda M4Electro è stato risolto in extremis un problema alla batteria che poteva portare all'abbandono. Tirato un sospiro di sollievo, il biondino nordico guarda gli avversari dall'alto in basso godendosi i suoi 54 punti, dopo aver superato Bird sia in pista sia in classifica generale. Il britannico della DS Virgin

ha centrato gara 1 ad Hong Kong, mentre a Marrakech è sempre stato a ridosso del vertice, ma senza incidere. In ogni caso, ha raccolto un preziosissimo terzo posto, ancor più significativo per qualche guaio alla trasmissione con cui ha dovuto convivere.

Di Grassi ancora a zero Che succede in casa Audi?

Lascia invece perplessi la crisi che sta attraversando Di Grassi, pioniere della sfida elettrica e attuale campione in carica: il brasiliano è sempre inchiodato a zero punti, e in terra nordafricana si è dovuto clamorosamente ritirare dopo poche tornate. «Siamo veloci, ma è ovviamente frustrante avere problemi tecnici per due volte consecutive», ha sintetizzato deluso. L'affidabilità sembra diventata improvvisamente un'emergenza per lo squadrone Audi, proprio quando la casa tedesca è entrata in maniera totale nell'arena della Formula E. Tutto è ancora possibile, eppure ripetersi nell'albo d'oro sembra già una missione disperata. Tornare a fare risultati, comunque, è un obbligo. «Non serve a nulla piangerci sopra, guardiamo avanti e pensiamo al Cile», ha tagliato corto il direttore sportivo Dieter Gass.

Italiani sfortunati In Marocco a mani vuote

Quanto agli italiani, Marrakech non ha certo portato bene ai nostri, entrambi a mani vuote. Edoardo Mortara ha sofferto noie sulla sua Venturi sin dalle prove libere del mattino e un altro stop ha rovinato la sua qualifica. In gara, il ginevrino ha dato vita ad un'ottima rimonta, ma quando era arrivato in zona punti si è scontrato con il compagno di colori Maro Engel. Luca Filippi, per una toccata ricevuta in avvio, si è ritrovato con un braccetto della sospensione danneggiato sulla prima auto: ha



Sébastien Buemi



Abt davanti alle due Jaguar

tenuto duro, ma la sosta ai box anticipata si è rivelata una condanna. Poco più tardi, infatti, praticamente tutto il resto del gruppo ha cambiato vettura sfruttando la Full Course Yellow innescata dal ko di André Lotterer. Poi, per tagliare il traguardo, è stato costretto a viaggiare di conserva.

Stagione combattuta con tanti pretendenti

Più in generale, dopo due tappe il quadro delle forze in campo appare meglio definito: la Mahindra è in ascesa, spinta dall'unità motrice realizzata dall'italiana Magneti Marelli, in partita c'è anche la DS Virgin di Bird ed è evidente il salto compiuto dalla Jaguar, dopo l'apprendistato dell'edizione 2016-2017. Nelsinho Piquet, il primo campione nella storia della categoria, cambiando casacca si è lasciato alle spalle le tante difficoltà avute con la NextEV (ora NIO) quando lo sviluppo dei motori è diventato libero. Un solido Jean-Eric Vergne tiene in alto la Techetah, unica vera scuderia clienti del lotto. E per adesso, l'ex Toro Rosso in F1 ha raccolto ben di più rispetto alle Renault ufficiali di Buemi e di un Nicolas Prost praticamente non pervenuto. Pur avendo vicina la presenza di papà Alain. Sorprendente a Marrakech è stato Jose Maria Lopez, arruolato in fretta da Dragon per sostituire Neel Jani che ha gettato la spugna dopo Hong Kong: l'argentino (già con DS nello scorso campionato) ha messo in imbarazzo il collega svizzero entrando in Superpole al primo colpo, e poi chiudendo sesto sotto la bandiera a scacchi. Per tanti motivi, questa "Season 4" potrebbe rivelarsi la più combattuta vista sin qui nella Formula E.

La classifica dopo due appuntamenti

1. Rosenqvist 54
2. Bird 50
3. Vergne 43
4. Piquet Jr 25
5. Mortara 24
6. Buemi 22
7. Heidfeld 21
8. Evans 15
9. Abt 12
10. Felix da Costa 8
17. Filippi 1
19. Di Grassi 0



Di Grassi sorride amaro



A close-up, profile view of a person's ear and the back of their head, showing the texture of their skin and the shape of their ear. The person is wearing a white t-shirt. The background is a solid dark blue color.

IL MORBIDO APPESO A UN FILO

IL VETERANO PESARESE, REDUCE DA UNA SECONDA PARTE DI STAGIONE 2017 MOLTO POSITIVA, RISCHIA DI NON POTER PRENDERE PARTE AL NEONATO CAMPIONATO WTCC PER PROBLEMI DI NATURA ECONOMICA. MORBIDELLI È RIMASTO SORPRESO DALLA FUSIONE TRA WTCC E TCR INTERNAZIONALE, EVIDENZIANDO IL PROBLEMA DEL CONTENIMENTO DEI COSTI

Alessandro Bucci

Che per i piloti italiani gli ultimi anni siano stati particolarmente duri sul fronte economico, non lo scopriamo certo oggi. Senza ombra di dubbio, però, colpisce al cuore sentire i nostri talenti dover rinunciare a proseguire le rispettive carriere per motivi legati al "vil denaro". Gianni Morbidelli, ex pilota di Formula 1 e pluricampione Superstars Series, si trova ora a dover affrontare una situazione assai spinosa, dopo tre anni spesi con convinzione e buoni risultati nella creatura di Marcello Lotti denominata TCR internazionale. Il "Morbido", autore di una seconda parte di stagione 2017 molto convincente e forte di un ottimo rapporto con il team svedese West Coast (con il quale Gianni corre dal 2015), rischia di diventare una delle prime vittime della fusione tra il WTCC e il campionato TCR international, dal momento che i costi richiesti per poter affrontare la nuova stagione sono sostanzialmente improponibili per molte delle squadre che hanno emozionato gli appassionati in queste ultime tre stagioni della serie dominata dallo svizzero Stefano Comini. Nonostante le chances risicate per Morbidelli di prendere parte alla stagione 2018, il pesarese è determinato a giocarsi tutte le sue carte, pronto a tornare in pista qualora si presentasse una nuova opportunità.

Gianni, iniziamo ripercorrendo la stagione 2017 del TCR che hai affrontato con il team West Coast, il tuo terzo campionato con la scuderia svedese. La seconda parte di campionato è stata davvero un'iniezione di fiducia...

"Sì, anche se purtroppo non sembra aver portato grandi frutti. Siamo ormai a metà gennaio e, al momento, c'è una forte possibilità che io, a malincuore, debba abdicare. Potrei dover interrompere la mia carriera. Non per volontà mia ribadisco, ma per la mancanza di possibilità e delle condizioni per poter proseguire. Tornando allo scorso anno, la seconda parte di stagione è stata senz'altro molto positiva. Un punto cruciale è stato capire la macchina, attraverso i test abbiamo trovato la chiave giusta per essere competitivi. Da Salisburgo, quinto appuntamento del campionato, sono il pilota che ha fatto più punti e quindi, se nelle prime quattro gare avessimo avuto la stessa competitività, forse potevo essere della partita per giocarmi il titolo. Lo dico con dispiacere, ma anche con soddisfazione per me e per West Coast, dal momento che abbiamo disputato una seconda parte di campionato davvero buona. Ci aspettava una stagione non facile, essendo passati alla vettura Volkswagen Golf, una macchina che non conoscevamo e che sulla carta sarebbe dovuta essere facile da gestire. In realtà non è stato così, ma a favore della Volkswagen va detto che la macchina è stata molto affidabile, un fattore che ci ha permesso da metà stagione di essere sul pezzo e ottenere buoni risultati".

In Germania, a Oschersleben, hai regalato spettacolo vincendo entrambe le gare. Ripercorriamo quel grandioso weekend?

"Quello è stato davvero il weekend più bello per noi. Nelle prove libere 2 ho realizzato il miglior tempo, poi in qualifica ho ottenuto la pole e in entrambe le gare ho vinto registrando il giro più veloce. Il circuito era sicuramente adatto alla Volkswagen, ma anche nelle gare dove avevamo la zavorra, come quella cinese o quella a Dubai, ho ottenuto dei piazzamenti importanti. Paradossalmente, ho avuto più zavorre io di Vernay (sorride, ndr), per cui subentra anche la fortuna in queste circostanze. In più di un'occasione, dopo aver ottenuto buoni piazzamenti, mi sono ritrovato con una zavorra significativa. Abbiamo sempre limitato i danni comunque da metà campionato e, ribadisco, il fatto di aver ottenuto più punti di tutti da metà anno in poi è stato davvero soddisfacente".

I test che avete disputato ad Adria sono stati davvero importanti, concordati?

"Forse siamo partiti con un po' di presunzione, credendo che il passaggio da Honda a Volkswagen fosse più semplice in virtù dell'affidabilità e delle caratteristiche della vettura. La gestione in realtà si è rivelata più complicata del previsto e alcuni ritardi e problemi di organizzazione, non ci hanno aiutato. Dal test fatto a Barcellona, le gare si sono susseguite una dietro l'altra e non abbiamo avuto possibilità di fare test privati, occasioni in cui puoi lavorare con criterio. Scoprire la macchina nei weekend di gara è sempre molto difficoltoso: se in quei 30 minuti che hai a disposizione imbocchi la strada sbagliata, perdi un turno. E così via. Ad Adria, comunque, abbiamo ricavato dei risultati molto importanti nell'arco della due giornate di prove. Cercando di capire la macchina, abbiamo effettuato delle scoperte che nei fine settimana di gara non sarebbero mai emerse. Trovare il bandolo della matassa, in realtà, è stato più semplice del previsto".

Se dovessi elencare i punti di forza della categoria TCR e della vettura che hai pilotato lo scorso anno, da quali fattori partiresti?

"Innanzitutto, le macchine sono economiche. In un periodo di gravi

problemi economici a livello globale, le vetture TCR hanno costi abbordabili per chi può investire e, oltretutto, queste vetture ti danno la possibilità di competere in giro per il mondo. Puoi portare la stessa macchina in una gamma di gare che vanno dall'Asia per arrivare al Medio Oriente ed ai paesi europei. Le vetture TCR, oltre a poter essere utilizzate in altri campionati della categoria, possono essere anche rivendute, a differenza delle macchine del WTCC. Queste ultime costavano più di 500.000 euro oltre al leasing del motore e, una volta chiuso il campionato, ti ritrovi una macchina che non puoi impiegare altrove. Dunque, la forza del TCR, è proprio la polivalenza delle sue vetture. Un team ben organizzato può anche disputare due o tre campionati della categoria in giro per il mondo nell'arco dell'anno e tutto questo è stato possibile grazie al genio di Marcello Lotti, soprattutto in questo momento dove, il mondo del motorsport, soffre parecchio dal punto di vista economico. Un altro punto di forza del TCR è l'equilibrio che esiste tra i vari brand iscritti alla categoria, proponendo sempre grandi battaglie e fornendo spettacolo per il pubblico. A quest'ultimo non interessa vedere macchine cinque secondi più veloci rispetto a quelle della passata stagione, ma piuttosto è attirato dall'incertezza che regna nel campionato. Realizzare una categoria decisamente costosa, dove solo pochi privilegiati possono gareggiare e doverla chiudere dopo qualche tempo per la mancanza di forze in campo che possano permettersi simili investimenti come avvenuto per il WTCC, non credo sia positivo. Sono piuttosto stupito dalla fusione che è avvenuta ultimamente, intendo il WTCC. I cambiamenti sportivi che sono stati apportati richiedono un aumento dei budget richiesti".

Ti ha appassionato la stagione 2017 del WTCC? Mi riferisco in particolare al duello tra Thed Bjork e Norbert Michelisz?

"Ti dirò, secondo me il TCR ha offerto molto più spettacolo e momenti vivaci rispetto al WTCC. Certo, le macchine del WTCC sono più accattivanti rispetto a quelle del TCR, ma l'aspetto fondamentale è sempre la sopravvivenza di una categoria. Se non si riescono a contenere i costi, non puoi aspettarti piloti e team in griglia".





Pensi che il Balance of Performance verrà modificato molto? L'ingresso della FIA dovrebbe permettere l'utilizzo di attrezzature più sofisticate per valutare il livello delle vetture?

"Non saprei. Sicuramente, chi svolge il lavoro del Bop ha dinanzi a sé un lavoro alquanto delicato e difficile, perché le vetture hanno caratteristiche diverse e mettere d'accordo tutti è praticamente impossibile. Con l'arrivo della FIA ci saranno molte più persone in grado di portare idee molto utili frutto di esperienze maturate in diverse categorie, ma le caratteristiche delle vetture sono molto diverse tra loro perché si tratta di vetture nate con concezioni di-

verse, sebbene siano tutte macchine dotate di trazione anteriore. Confido, comunque, che la FIA riuscirà a trovare un buon bilanciamento delle performance. I test pre stagione, invece, penso lascino decisamente il tempo che trovano. Mi riferisco, in particolare, a quelli che vedono i piloti saltare da una macchina all'altra. Tali tipi di accorgimenti, come gli interventi realizzati da persone che hanno esperienza nel GT grazie all'esperienza maturata nel tempo, sono senza dubbio più credibili e utili".

Sei d'accordo con la limitazione a 26 vetture in griglia? Potenzialmente, avremmo potuto contare addirittura su 40 piloti in alcuni weekend?

"Credo si tratti di una limitazione naturale. La vedo davvero dura che una quarantina di piloti possa essere in griglia per il WTCR. I costi saranno molto diversi da quelli che richiedeva il TCR, praticamente questi sono raddoppiati e quindi penso che molti piloti non saranno in grado di poter prendere il via. Non capisco davvero le modifiche che sono state apportate alla serie: il TCR funzionava molto bene e questo aumento dei costi porterà delle conseguenze significative. A trarre un vantaggio netto saranno i piloti che facevano parte del WTCC, rispetto a quelli che gareggiavano nel TCR e questo lo trovo strano. Non ho notizie di piloti come Vernay e Comini ad esempio, mentre so che molti driver del WTCC sono praticamente già pronti per correre".

Mi sembri piuttosto perplesso e amareggiato riguardo questa fusione tra WTCC e TCR...

"Guarda, io sono un grande sostenitore del lavoro svolto da Marcello Lotti, non fraintendermi. In un momento di grande difficoltà ha tirato fuori dal cilindro un'idea fantastica, il campionato che vanta più serie al mondo. Ho sempre creduto molto nel progetto di Lotti e posso affermare tranquillamente di essere stato uno dei suoi primi sostenitori, se non il primo, ma il campionato che ho disputato in questi tre anni non c'è più. Il WTCR lo definirei un WTCC con macchine diverse per intenderci. E così, invece di far fronte a certi tipi di budget, i team che erano coinvolti nel TCR si trovano costretti a fronteggiare budget per loro impossibili".

Il calendario 2018 del WTCR prevede l'inizio a Marrakech passando a Budapest nell'arco di un mese. Un bel contrasto! Quali piste ti intrigano di più tra quelle in programma?

"Anche in questo caso, torna in ballo il discorso del contenimento dei costi. Le gare che sono in calendario Vila Real, Marrakech, Macao e il Nurburgring ad esempio, sono pericolose per via delle loro caratteristiche tecniche e quindi stiamo parlando di tracciati costosi, perché non puoi non tenere conto dei probabili danni alle vetture cui andrai incontro per via di incidenti, uscite di piste, eccetera. Parlo, chiaramente, dal punto di vista di chi ha affrontato il campionato TCR. Mi sembra assurda l'attuale situazione: il WTCC è morto perché non c'era più nessuno intenzionato a spendere determinati soldi, se ora trasformiamo il TCR internazionale in un nuovo WTCC, beh, allora davvero non capisco dove stiamo andando. Per chi faceva il WTCC potrebbe esserci una riduzione dei costi, ma per chi faceva il TCR, c'è invece il problema opposto. Chi non potrà essere della partita nel WTCR, molto probabilmente, sarà obbligato a disputare i campionati nazionali del TCR. Concludendo, tutto ruota intorno ai soldi, a quello che è il budget a disposizione. Se hai una Casa alle spalle che è disposta a mettere giù i soldi necessari, allora puoi fare tutto. In caso contrario, rischi di diventare un noleggiatore di vetture. I soldi o li porta il pilota attraverso uno sponsor, oppure li devi trovare come team, ma non vedo segnali incoraggianti all'orizzonte".





OCCHIO DI LINCE

CERCARE GIOVANI PROMESSE PER IL FUTURO. E' QUESTO L'AMBIZIOSO PROGETTO DI IRON LYNX, L'ACADEMY (E NON SOLO) ISTITUITA DA PICCINI E PIANEZZOLA, PILOTI DALL'OTTIMO PEDIGREE CHE HANNO VOLUTO UNIRE LE LORO FORZE PER CREARE QUALCOSA DI UNICO IN ITALIA



Massimo Costa

Nella zona industriale di Cesena nord, sta sorgendo qualcosa di nuovo per il motorsport italiano. Nascosta dalle vetrate della bella struttura che li ospita, Andrea Piccini e Sergio Pianezzola stanno dando corpo a un progetto molto interessante, coraggioso e accattivante. Certamente unico nel suo genere. Dietro alla sigla Iron Lynx, lince di acciaio, si nasconde la passione di due piloti che si sono fatti strada in ambiti diversi, pista e rally, con un certo successo. Una passione che li ha convinti a creare il Lynx Attitude Project che condensa una serie di opportunità per i giovanissimi che si affacciano al mondo delle monoposto. Piccini e Pianezzola hanno istituito una vera Academy nella quale un ragazzo in uscita dal karting può avvicinarsi alle monoposto di Formula 4 partecipando a prove al simulatore, a tre giornate di test su una pista presa in esclusiva e alla fine ambire ai 50.000 euro messi in palio per la stagione entrante per colui che è stato ritenuto il miglior prospetto. Un budget che il pilota dovrà utilizzare nella F.4 Italia.

Piccini: “Supporteremo in F.4 Il nostro miglior giovane”

Un progetto veramente unico per l'Italia. Chi mai prima, da privato, ha messo in palio una cifra così importante per dei piloti che stanno compiendo i primi passi nel motorsport? Spiega Piccini: “Sono orgoglioso di presentare il primo progetto della neonata Iron Lynx Racing Academy. Siamo convinti che la migliore pubblicità per la nostra Academy saranno i risultati dei nostri piloti e per questo abbiamo deciso di iniziare investendo le nostre preziose risorse nella ricerca di un giovane da formare e supportare nel Campionato Italiano di F4 2018. Metteremo a disposizione un'importante sponsorizzazione e forniremo uno dei nostri migliori coach che seguirà il pilota selezionato nella preparazione al simulatore e in tutte le gare. A prescindere dall'importante premio messo in palio, siamo convinti che le tre giornate di corso abbiano di per sé un grande valore formativo e sapranno offrire contenuti di primissimo livello a tutti i partecipanti”.

Non solo Academy ma tanti altri servizi

Il nome del progetto, Iron Lynx, come spiega Pianezzola è arrivato per caso: “Non è stato facile trovare il giusto marchio. Ci abbiamo pensato su per diverso tempo, poi una sera, al ristorante, ho pensato alla lince, predatore veloce, potente, freddo calcolatore, con una vista superiore a tutti gli altri felini. Il sapere vedere lontano è uno dei concetti fondamentali del motorsport e come d'incanto abbiamo abbinato il nome lince all'acciaio ed ecco Iron Lynx”. Non male davvero. La Academy è uno dei punti di forza del progetto di Piccini e Pianezzola, ma le attività saranno tante perché verranno offerti molteplici servizi, tra questi corsi di guida per privati ed aziende, servizi di storage e manutenzione per vetture di clienti privati. Il club The Lynx offrirà pacchetti di eventi ai membri servizi di sviluppo e testing prodotto alle aziende del settore automotive come Case automobilistiche, di pneumatici eccetera. Tra l'altro, l'ampia officina potrebbe anche far pensare che un giorno non lontano Iron Lynx diventi anche un vero e proprio team.





Come si sviluppa la Racing Academy

Giorno 1

- 08.00 - Ritrovo alla sede di Cesena
- 08.30 - Presentazione del corso
- 09.00 - Inizio attività: sessione di teoria di guida racing, sessione con mental coach, seminario con ingegneri sulla tecnica di guida, sessioni di simulatore, valutazione atletica presso il centro di Fabrizio Borra a Forlì
- 13.00 - Pausa pranzo
- 14.00 - Ripresa delle medesime attività
- 18.00 - Trasferimento verso la pista di Adria, pernottamento

Giorno 2

- 08.00 - Colazione
- 08.30 - Briefing con gli istruttori
- 09.30 - Inizio attività in pista: 2 sessioni di guida per ogni pilota per 25 giri totali, commento video e telemetrie
- 12.30 - Pausa pranzo
- 14.30 - Ripresa attività in pista
- 17.00 - Debriefing con gli istruttori
- 20.00 - Cena e pernottamento

Giorno 3

- 08.00 - Colazione
- 08.30 - Briefing con gli istruttori
- 09.30 - Inizio attività in pista: ispezione del tracciato, 2 sessioni di guida per ogni pilota per 25 giri totali, commento video e telemetrie
- 12.30 - Pausa pranzo
- 14.30 - Ripresa attività in pista
- 17.30 - Cerimonia di chiusura



AUTO MOTO RACING

Vivi la tua passione

1-4 Febbraio 2018
Lingotto Fiere
Torino

Nella foto
Francesco, 38 anni
Chirurgo

**AUTOMOTO
RACING**

SPIN-TO - foto di Chiara Esposito



In contemporanea con
AUTOMOTORETRO



+39 011 350 936

info@automotoracing.it

www.automotoracing.it

