

MONDIALE RALLY IN SVEZIA OGIER (VW) TRIONFA DAVANTI A NEUVILLE (HYUNDAI)

AUTO SPRINT

n. 7

Anno LIV - Settimanale 17-23 febbraio 2015

3 Euro IVA INCL.

PORSCHE 919 H

In Bahrain abbiamo seguito il primo test



Viaggio all'interno del cambio di mentalità a Maranello: dalla organizzazione del lavoro ai progressi aerodinamici

INSIDE FERRARI



INCHIESTA Mercedes e il mistero dell'idrogeno nel motore

NELLA GIUNGLA DELLE OFFERTE NON SAI COSA SCEGLIERE PER IL TUO CELLULARE?

PASSA A TISCALI MOBILE

SUPER 2 GIGA

ANCHE PER
PARTITA IVA

500 minuti | 500 SMS | 2 GIGA
VERSO TUTTI

10€ / MESE

PER
SEMPRE!



Con l'offerta Mobile Super 2 GIGA di Tiscali hai 500 minuti, 500 SMS e 2 GIGA di Internet veloce, tutto a soli 10 euro al mese, per sempre!

Cosa aspetti? Passa ora a Tiscali Super 2 GIGA!

tiscali.it | ☎130 | tiscali store

tiscali:

22 Il mistero dell'idrogeno



SUTTON IMAGES.COM

54 Wtcc Loeb accelera



FORMULA UNO

- 4** COVER STORY INSIDE FERRARI
- 8** LA RICORRENZA 10 ANNI DI TORO ROSSO
- 12** RENAULT PROGRESSI MOLTO PROMETTENTI
- 16** INTERVISTA NICO HULKENBERG
- 26** LA VISITA BREMBO APRE IL SUO REGNO
- 30** CUORE DA CORSA PROVE DEL FUOCO

VELOCITÀ

- 48** TEST WEC PORSCHE MISSILE NEL DESERTO
- 60** NASCAR SFIDA LANCIATA
- 64** WSR 2015 FA GIÀ IL PIENO
- 66** EURO F.OPEN ATTIRA GLI ITALIANI
- 68** RUSH 2 CON I FIGLI D'ARTE
- 74** LAMBORGHINI PIACE A TUTTI
- 76** 12 ORE BATHURST CORRERE TRA I SERPENTI

RALLY

- 34** MONDIALE SVEZIA
- 40** CORSICA RITORNO DI FIAMMA
- 44** RALLY CIRCUIT FRANCIACORTA

RUBRICHE

- 46** RALLYSPRINT
- 69** LIBRISPRINT
- 72** PISTASPRINT
- 77** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 80** INSTRADA BMW X6M
- 81** POSTASPRINT

fioridiserra

**NON PERDERTI LA
SECONDA SESSIONE DEI
TEST F.1 A BARCELLONA**

Segui da giovedì
19 febbraio a domenica
22 la nostra diretta
su www.autosprint.it
e su Twitter
[@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)



Inside Ferrari

ANDIAMO A SCOPRIRE IL CAMBIO DI MENTALITÀ CHE C'È STATO A MARANELLO NEGLI ULTIMI MESI: DALL'ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO AI PROGRESSI AERODINAMICI

di **Roberto Chinchero**

foto **Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com**

I primi passi della SF15-T hanno portato a Maranello un'ondata di moderato ottimismo. E non scopriamo nulla nel constatare che un'atmosfera positiva permette di lavorare con meno stress e più entusiasmo. La premessa è importante per inquadrare il clima con cui la Ferrari sta affilando le armi in vista del via del Mondiale 2015. Come potete leggere a parte si vede già la mano di Maurizio Arrivabene, subito all'opera per cercare di "depoliticizzare" un ambiente che negli ultimi dodici mesi era stato ben poco compatto. A Maranello sono tutti ben consapevoli che al momento la Mercedes resta ad un livello di competitività ancora troppo distante, ma nessuno ha messo il tandem

Hamilton-Rosberg come l'obiettivo da raggiungere in tempi brevi.

Bentornato "carico"

Al termine dei test di Jerez ci sono state lodi non nascoste alla nuova power unit che porta la firma di Mattia Binotto. I numeri confermano quanto visto sul campo, ma all'indomani delle prove spagnole l'analisi dei quattro giorni di prove ha evidenziato il buon livello della SF15-T. Il punto di partenza era la disastrosa F14-T del 2014, una monoposto che ha avuto nella mancanza di carico aerodinamico un difetto madornale che ha contribuito a mettere in crisi anche lo stesso motore 059/3, indicato spesso come l'artefice di tutti i mali del 2014 (quando in realtà era solo una parte del problema). Per la SF15-T non era difficile compiere un passo avanti rispetto alla fallimentare vettura di dodici mesi fa, ma i progressi hanno superato le stesse aspettative della vigilia. Il carico è tornato, soprattutto al posteriore, e questo apre agli aerodinamici la possibilità di concentrarsi sull'avantreno senza sbilanciare aerodinamicamente la macchina.

Ma la vera buona notizia è che la maggior deportanza non è stata ottenuta a scapito del drag, cioè della resistenza all'avanzamento, come confermano i dati di velocità massima emersi a Jerez. Non è una sorpre-

PROCEDURE PIÙ SNELLE MA PIÙ SCHERMI ANTI-CURIOSI

Siamo andati a scoprire come sono cambiati metodi e procedure di lavoro a Maranello dopo l'avvento del tandem Marchionne-Arrivabene. Le procedure sono più rapide, i processi decisionali sono accelerati. Ma ai box, nonostante i proclami di trasparenza, sono aumentati gli schermi protettivi anti-curiosi e fotografi





SCUDERIA
FERRARI



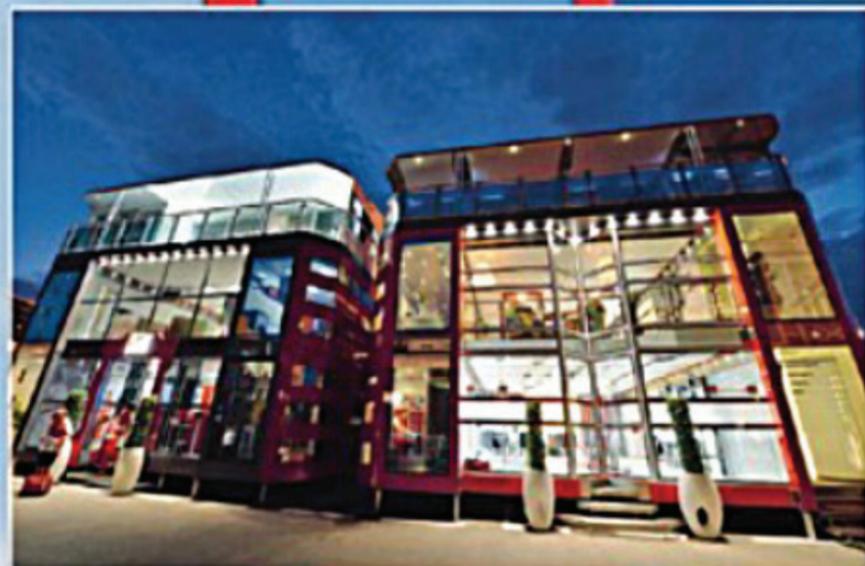
sa che al vertice della classifica compaia ancora una volta la Williams di Massa (307,6 km/h), che ha confermato la linea di lavoro della squadra inglese vista nel 2014, ovvero una monoposto "low-drag", con una bassa resistenza all'avanzamento. Già lo scorso anno la Williams era in cima alle classifiche sulle piste veloci

(Monza, Spa, Silverstone) ma più in difficoltà sui tracciati tortuosi (Monaco, Singapore) i dove la velocità non bastava per fare la differenza. Ma rispetto alla rapidissima Williams, i 300,8 km/h di punta toccati dal SF15-T di Raikkonen sono comunque un valore confortante per una vettura che ha incrementato molto i suoi dati di deportanza riuscendo a ben interpretare la configurazione della pista di Jerez.

Il verdetto a Barcellona

Il test di questa settimana sul circuito di Montmelò sarà un vero banco prova per le bontà aerodinamiche della SF15-T. Il rettilineo (decisamente più lungo di quello di Jerez con i suoi 1047 metri) confermerà se l'autotelaio di Maranello è riuscito a progredire in modo consistente sul fronte del carico senza compromettere la velocità di punta. Poi, ovviamente, c'è attesa anche per i riscontri legati alla power unit. C'è più potenza, e questo è ovvio, ma quanta di più rispetto al passo in avanti fatto dalla concorrenza?

Il passo avanti maggiore è stato fatto nello sfruttamento dell'impianto ibrido, che è poi l'area che offre maggiori margini di sviluppo ai costruttori. E non è certo la posizione del turbo vicino al compressore a fare la differenza (al massimo regala qualche vantaggio nel





“packaging” della monoposto) quanto lo sfruttamento della Mgu-H, la chiave di questa generazione di motori ibridi. La nuova turbina, di dimensioni più generose rispetto a quella 2014, ha finalmente regalato una maggiore dose di calore alla Mgu-H di Maranello, e non solo a beneficio dell'eliminazione del “turbo-lag”. Il vero vantaggio, come insegnato da Mercedes lo scorso anno, è l'utilizzo della Mgu-H come generatore di corrente senza la limitazione dei 33 secondi al giro (limite di tempo definito dal regolamento tecnico per l'apporto di potenza extra dall'energia recuperata in frenata) dando un costante aiuto al motore termico. In Ferrari su questo fronte hanno fatto un deciso passo avanti, a vantaggio di potenza ed anche guidabilità, come confermato anche dai riscontri arrivati dai piloti Sauber.

Aria nuova

Non indifferente è anche il passo avanti fatto sul fronte del raffreddamento. È un dato di fatto che tutta l'unità “respiri” meglio del 2014, quando la tecnologia delle masse radianti non aveva garantito l'efficienza sperata, ostacolando anche la resa aerodinamica. Uno dei dati che James Allison ha sottolineato durante la presentazione della SF15-T è stato proprio l'ottimizzazione del raffreddamento a parità di superficie radiante. Sembra (anche se non ci sono ancora riferimenti ufficiali) che a Maranello abbiano cambiato i materiali con cui sono realizzate le masse radianti, riuscendo a mantenere le dimensioni dei radiatori praticamente invariate rispetto al 2014 nonostante il notevole incremento di potenza della power unit. Un risultato di cui hanno beneficiato gli aerodinamici, visto che le “bocche” di ingresso dell'aria della SF15-T sono anche leggermente ridotte rispetto alla F14-T dello scorso anno. ●

NUOVI TEST DAL 19 AL 22 FEBBRAIO

Questa settimana, mentre Autosprint arriva in edicola, inizierà sul circuito di Barcellona la seconda sessione di prove, dopo quella di Jerez. Da giovedì 19 febbraio a domenica 22 scenderanno in pista tutti i team, anche la Force India che però sarà presente con la vettura 2014 ma aggiornata nell'aerodinamica. Il team di V.J Mallya, ai piloti titolari Hulkenberg e Perez, dovrebbe affiancare Pascal Wehrlein, abituale collaudatore Mercedes, che girerà per la maggiore parte della sessione. Contrariamente a quanto accaduto a Jerez, la Ferrari invertirà le parti: questa volta sarà Raikkonen a guidare per i primi due giorni, poi il volante passerà a Sebastian Vettel

ECCO CHI SCENDERÀ IN PISTA NEI VARI GIORNI A BARCELLONA

TEAM	GIOVEDÌ 19	VENERDÌ 20	SABATO 21	DOMENICA 22
Mercedes	Hamilton	Rosberg	Hamilton	Rosberg
Red Bull	Ricciardo	Ricciardo	Kvyat	Kvyat
Ferrari	Raikkonen	Raikkonen	Vettel	Vettel
McLaren	Button	Button	Alonso	Alonso
Williams	Bottas	Bottas	Massa	Massa
Toro Rosso	Verstappen	Sainz	Verstappen	Sainz
Sauber	Nasr	Ericsson	Ericsson	Nasr
Lotus	Palmer	Maldonado	Maldonado	Grosjean
Force India	Wehrlein	Perez	Hulkenberg	Wehrlein

Sviluppi limitati per non fare confusione

ALONSO PRETENDEVA PEZZI NUOVI AD OGNI GARA, MA SPESSO FUNZIONAVANO PEGGIO. IL NUOVO CORSO DI ARRIVABENE HA IMPOSTO LA RIDUZIONE DELLE EVOLUZIONI

È già la Ferrari di Maurizio Arrivabene e si capisce da tanti dettagli organizzativi/pratici invisibili ai non addetti ai lavori. La Formula Uno ci ha abituati a processi lavorativi che durano periodi lunghissimi, a volte poco comprensibili per chi non fa parte del "sistema": vetture che iniziano a prendere forma due anni prima di vedere la pista, o progetti che arrivano a compimento quando il tecnico che ha posto le fondamenta è da anni in altri lidi. Fa piacere constatare che a Maranello il nuovo corso sia riuscito a far vedere la propria mano organizzativa in pochi mesi (due per l'esattezza) dal suo insediamento. Non parliamo certo di rivoluzioni tecniche (per cui è necessario più tempo), ma gli effetti del nuovo corso "Arrivabene" ci sono già.

Il più visibile è l'accelerazione dei processi decisionali. Detta così sembra una frase da seminario "bocconiano", quindi è doveroso un esempio pratico. In Ferrari (ma anche in molti altri team di Formula Uno) negli anni ha preso sempre più piede la pratica degli sviluppi paralleli. Serve un'ala con più carico? Bene, facciamo partire cinque (ma a volte anche molti più) diversi progetti. Una volta realizzati si portano in pista nella speranza di trovare quello miracoloso. Ma, come Alonso ha più volte sottolineato lo scorso anno, spesso accadeva di provare molte soluzioni per tornare poi a quella originale. Una situazione che in realtà il pilota spagnolo contribuiva ad alimentare con il suo incessante sottolineare la mancanza di quei "costanti sviluppi" che avrebbe voluto avere a disposizione. Il nuovo corso Ferrari ha messo subito in atto un drasti-

co cambiamento: i progetti paralleli possono essere al massimo un paio. Vanno bene un progetto "a" e uno "b", ma l'alfabeto, per dirla in un altro modo, non andrà oltre. Gli sviluppi saranno limitati per evitare dispersione di energie su troppe strade parallele, e viene invece richiesta più capacità di concentrazione sulle scelte tecniche da portare avanti.

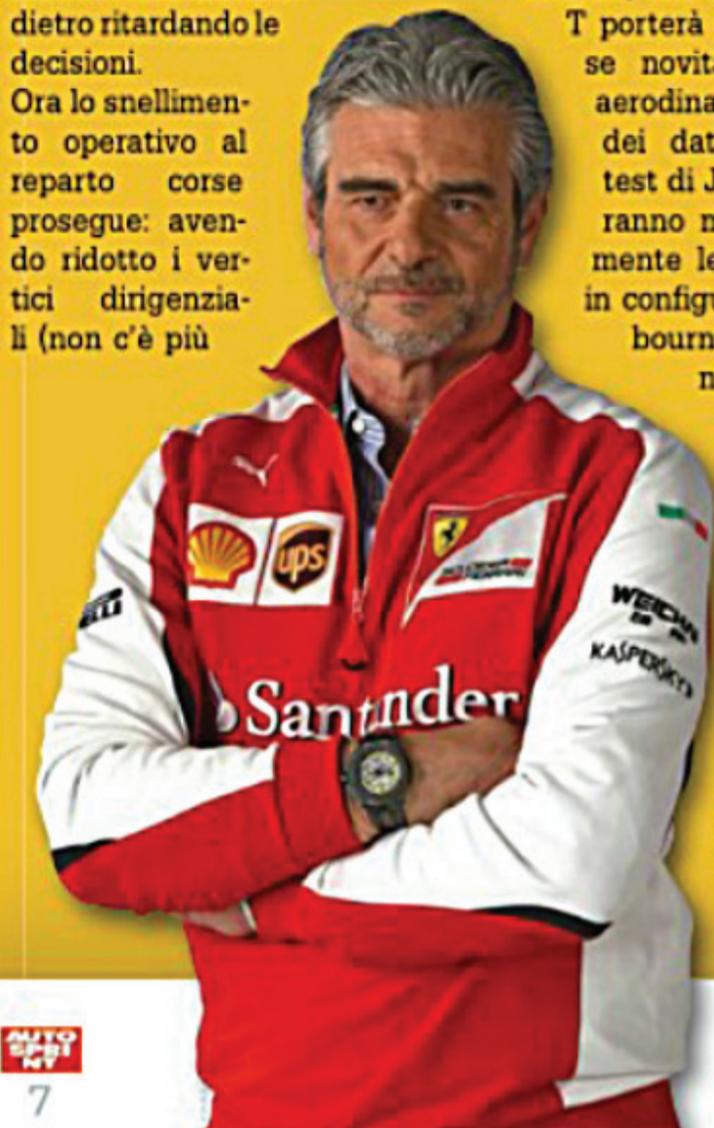
Questa strategia andrà di pari passo con quella della "semplificazione". Aveva già cominciato già Montezemolo un anno fa, che aveva individuato in una eccessiva "burocrazia" della Ferrari un limite operativo; tanto che l'ex presidente, in un famoso ordine operativo emesso la scorsa primavera, aveva proibito nell'attività quotidiana l'invio di e-mail di lavoro che riportassero più di tre persone in copia. Il motivo era che più gente si metteva in c/c, più pareri e opinioni sarebbero rimbalzati indietro ritardando le decisioni.

Ora lo snellimento operativo al reparto corse prosegue: avendo ridotto i vertici dirigenziali (non c'è più

Pat Fry che era una doppia figura nella direzione tecnica affidata a Allison, il processo decisionale diviene più agile perché la "catena di comando" è più corta. Quindi le procedure di lavoro, le decisioni e le autorizzazioni ad agire saranno più veloci perché ci saranno meno intermediari a dare un parere. Al nuovo corso va poi attribuita la scelta di aver concluso il rapporto con Nicholas Tombazis dopo la fallimentare vettura 2014. Le voci che giungono da Maranello non criticano l'operato dell'ingegnere greco, ma riportano una notevole semplificazione nei processi decisionali da quando il "distintivo" di chief designer è passato nelle mani di Simone Resta.

Una verifica importante del nuovo corso Ferrari saranno i due test di Barcellona in programma la prossima settimana e all'inizio di marzo (l'ultimo prima della partenza per Melbourne) nel quale la SF15-

T porterà in pista diverse novità, soprattutto aerodinamiche, figlie dei dati ricavati dai test di Jerez. Si proveranno molto probabilmente le ali posteriori in configurazione "Melbourne", ma saranno due, una con più carico dell'altra. In altri tempi sarebbe stata necessaria mezza giornata e un gran lavoro dei meccanici per valutare almeno il triplo delle opzioni. ●



10 SEASONS

TIME FLIES



LA STAGIONE CHE VA A INIZIARE VEDE IL DECENNALE DEL TEAM EX MINARDI, SUBLIMATOSI COI CAPITALI RED BULL, CHE GUARDA A UN FUTURO DI LIVELLO. A COMINCIARE DALLA NUOVA SEDE

di Cesare Maria Mannucci
foto Getty Images, Sutton-Images.com

Per i suoi 10 anni di esistenza, Toro Rosso si farà il regalo più bello. Perché dieci anni sono sempre un traguardo importante, soprattutto in un paese dove la Ferrari finisce sempre per assorbire tutto l'interesse. Dieci anni, un periodo dove la struttura creata inizialmente da Giancarlo Minardi, con tanto entusiasmo ma poche risorse, si è via via consolidata, sino ad occupare un posto di assoluta importanza in F1. Toro Rosso ha lanciato campioni come Sebastian Vettel e Daniel Ricciardo, ma è servito anche come palcoscenico inappellabile, per giudicare altri piloti sui quali la Red Bull aveva investito risorse economiche e mezzi tecnici, che però non avevano il talento necessario.

Come la Ferrari, anche il team di Faenza si trasferirà dal giugno di questo anno, in una nuova e avveniristica struttura, sempre nella zona industriale di Faenza, che sorgerà a circa 300 metri dall'attuale, dall'altra parte della strada, dove in precedenza sorgeva un mobilificio. Progettata dall'architetto Rodolfo Palmi dello studio Archigeo, la nuova sede di Toro Rosso occuperà una superficie di 7500 mq.



UN AVVENIRE DA VIVERE NELLA NUOVA CASA DEL TORO
Sotto, il progetto del nuovo complesso che diventerà la sede successiva della Scuderia Toro Rosso, a 300 metri dall'attuale, dove ancora "riposano" le monoposto rossotaurine, sopra



la carica



TUTTI I NUMERI DEL TORO

0

GIRI PIÙ VELOCI

1

VITTORIA

1

POLE POSITION

7

PILOTI CHE HA FATTO DEBUTTARE

7°

POSIZIONE NEL 2014

7

LE ANNATE COL MOTORE FERRARI

9

LE STAGIONI DISPUTATE IN F1

30

PUNTI CONQUISTATI NEL 2014

33

IL NUMERO CHE AVRÀ VERSTAPPEN

55

IL NUMERO CHE AVRÀ SAINZ JR

166

GARE IRIDATE DISPUTATE

← sarà contiguo al nuovo reparto compositi inaugurato lo scorso anno, di 4500 mq, a cui si aggiunge il primo e storico capannone della Minardi, di 2000 mq, che in futuro dovrebbe ospitare il simulatore di guida e il seven post-rig (la piattaforma che simula sulla monoposto gli scuotimenti dell'asfalto e il carico aerodinamico), che sono strumenti di simulazione di cui oggi la Toro Rosso non dispone. In totale quindi la squadra italiana potrà disporre di un'area lavoro di 14.000 mq, divisi tra due strutture, dove sarà coperto tutto il ciclo produttivo.

La galleria del vento invece rimane in Inghilterra, a Bicester, nella struttura acquistata dalla Toro Rosso due anni fa.

Un processo di razionalizzazione, quello della nuova fabbrica, resosi necessario dall'aumento del personale, che sommando anche la struttura inglese la quale impiega 60 persone, ha ormai raggiunto il numero record di 420 dipendenti. Attualmente Toro Rosso, oltre al vecchio edificio della Minardi, occupa altri cinque capannoni contigui in affitto, che dal punto di vista della logistica non rappresentano certo la situazione ottimale.

Gianfranco Fantuzzi, ingegnere che ha lavorato in precedenza alla Ferrari e alla Toyota, è il factory manager che si sta occupando della realizzazione della nuova fabbrica e che dovrà seguire la complessa fase del trasloco del reparto corse dalla vecchia alla nuova factory: «La nuova fabbrica è necessaria perché ormai negli attuali capannoni non c'è proprio più spazio per macchinari e personale. Nel nuovo stabilimento troveranno posto gli uffici tecnici e amministrativi, i reparti produzione, montaggio vetture, e tutte le macchine utensili. L'operatività dei vari reparti ne trarrà grande giovamento. Sarà anche un modo più gradevole per Toro Rosso di presentarsi. Finalmente una struttura unica, che incorpora tutti i dipartimenti, in un quadro architettonico di grande impatto visivo».



**NEGLI ATTUALI
CAPANNONI
NON ABBIAMO
PIÙ SPAZIO
PER MACCHINARI
E PERSONALE**

GIANFRANCO FANTUZZI



Infatti, sebbene la fornitura comune del motore Renault tra Toro Rosso e Red Bull abbia permesso di razionalizzare alcune componenti, tanto che il cambio e l'impiantistica realizzati da Red Bull Technology sono comuni per entrambe le vetture Rb11 e Str10, la Toro Rosso ormai da tempo è in grado di provvedere a tutto il ciclo produttivo. Mentre se parliamo di strumenti per la simulazione, a Faenza devono ancora dotarsi degli ultimi mezzi, ora più importanti in un quadro regolamentare di test fortemente ridotti.

La nuova fabbrica sarà il modo più simbolico per celebrare dieci anni di vita di Toro Rosso. Un traguardo importante, in cui tanti non credevano quando la Red Bull aveva deciso di acquistare da Paul Stoddard la European Minardi a fine 2004. Allora poteva essere sembrata una operazione quasi speculativa da parte di Helmut Marko e Dietrich Mateschitz: in pochi pensavano che la Red Bull fosse davvero disposta ad investire così tanto, come poi ha fatto negli anni successivi, sulla squadra italiana, allora in grande difficoltà tecnica ed economica.

In seguito ci sono stati momenti in cui la Red Bull ha cercato di vendere la Toro Rosso ad altri possibili compratori - anche a Toto Wolff prima che questi poi entrasse nella proprietà Williams - ma negli ultimi anni alla Red Bull è prevalsa la consapevolezza che fosse meglio, in termini economici, tecnici e politici, disporre di due team di F1. Tanto che la squadra italiana è diventata una sorta di junior team per svezzare ed allenare i giovani piloti del programma Red Bull junior voluti da Marko prima di spostarli sul team di punta. Come ha fatto nel 2009 con Vettel, nel 2014 con Ricciardo e quest'anno con Kvyat. A quel punto gli investimenti sulla struttura di Toro Rosso sono ripresi in maniera massiccia. Prima con la galleria del vento in Inghilterra, poi con il nuovo reparto compositi e ora con questa nuova fabbrica. Che in termini di design, dimensioni e capacità pro-



eset



duttive, non sarà poi tanto più piccola rispetto alla sede della Red Bull a Milton Keynes.

Perché, al di là del 7° posto nella classifica Costruttori, occupato nel campionato 2014, facendo meglio di Lotus e Sauber, la Toro Rosso ormai ha raggiunto una dimensione operativa non solo più grande della Force India, ma quasi allo stesso livello, come numero del personale, della Williams Grand Prix, se consideriamo solo l'attività di F.1 del team inglese. Con 420 persone, la Toro Rosso è la seconda azienda italiana coinvolta nel motorsport in termini di personale. Dopo la Ferrari e addirittura prima della Dallara. Logico che con questi presupposti

LA NUOVA SEDE OPERATIVA IN GIUGNO

Ancora pochi mesi e la sede della Toro Rosso non sarà più quella di oggi, sotto. Un futuro all'insegna della novità, con Verstappen, sopra e in basso col nuovo compagno Sainz jr: 37 anni in due.

A lato e nell'altra pagina i Toro-boys al lavoro sulle monoposto, delle quali sono in grado di compiere tutto il ciclo produttivo, anche se alcune componenti del cambio e dell'impiantistica vengono realizzate da Red Bull Technology, quindi in comune con la Casa madre.

Con la quale anche quest'anno verrà condivisa pure la stessa marca di power unit, vale a dire la Renault

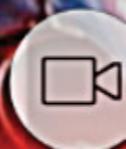
e con questi investimenti, le aspettative sui risultati da ottenere, siano adesso maggiori. A Faenza quest'anno viene considerato come obiettivo "minimo" il raggiungimento del 6° posto nella classifica Costruttori. Traguardo difficile perché Toro Rosso dispone di due piloti esordienti, che insieme in totale assommano 37 anni. Ma è un traguardo tutto sommato possibile considerando il grande potenziale di Max Verstappen e le buone risultanze tecniche emerse durante i primi test di Jerez.

In questi dieci anni di Toro Rosso, il risultato più importante resta l'unica vittoria conquistata dal team, quella nel Gp d'Italia 2008 per merito di Sebastian Vettel. Ora il cerchio si chiude, anzi si riapre, con l'arrivo di una nuova e avveniristica fabbrica. Un modo per ricominciare, una maniera per celebrare una ricorrenza comunque importante nella vita a volte precaria di un team di F.1. La Ferrari ad aprile, la Toro Rosso a giugno: le due squadre italiane di F.1 entrambe finalmente disporranno di una nuova sede e di un nuovo reparto corse. Nuovi simboli non solo architettonici per affrontare la F.1 del futuro. ●



“Meglio tutti i gett

TAFFIN, DIRETTORE DELLE OPERAZIONI TECNICHE RENAULT, FA IL PUNTO SULLO STATO DELL'ARTE, SPIEGANDO QUAL È LA MIGLIORE STRATEGIA DI SVILUPPO



di Cesare Maria Mannucci
foto Getty Images, Sutton-Images.com

Formula Hybrid 2015. Quante novità, tecnologiche, sportive e regolamentari. Insieme a Remi Taffin, direttore delle operazioni tecniche alla Renault, analizziamo tutti i cambiamenti che caratterizzano questa stagione di F.1. Anche per chiarire esattamente come stanno le cose in merito ai 32 gettoni di sviluppo che quest'anno si potranno "spendere" per modificare i propulsori. Analizzando come e perché i propulsori 2015 siano già caratterizzati da un incremento prestazionale davvero eccezionale, che a prima vista non giustificherebbe l'ulteriore richiesta per un cambio radicale del prossimo quadro regolamentare, come voluto da Ecclestone che è il più attivo a fare pressioni per far salire la soglia di potenza oltre i mille cavalli.

UNA FORMULA CHE PROMETTE SCINTILLE

Non sarà solo la Toro Rosso, sopra nei test a Jerez, a fare scintille: Taffin, della Renault, nell'altra pagina, è certo che la formula Hybrid abbia raggiunto un grado di maturità tecnica tale, che la competizione darà luogo a sfide di altissimo spessore tecnico e agonistico

- Come sono andati i test di Jerez per la Renault?

«Dal punto di vista generale siamo contenti perché abbiamo svolto il programma pianificato. Fortuna che abbiamo due squadre, perché il programma è stato svolto essenzialmente da Toro Rosso, che ha fatto un programma completo. Long run, consumo, distanza percorsa, nuova vettura e nuovi piloti. Direi che siamo già quasi pronti a disputare il primo Gran premio perché tutto il programma si è svolto senza contrattempi. Sulla Red Bull invece sapevamo che c'era la possibilità di incontrare problemi: abbiamo fatto un'analisi preventiva, c'erano alcuni parametri da tenere sotto controllo. Statisticamente sapevamo che la cosa poteva verificarsi».

oni subito!”

USCIAMO BENE
DAI TEST DI JEREZ
NEI QUALI
ABBIAMO SVOLTO
LO SVILUPPO
PIANIFICATO

REMI TAFFIN

”

"MEGLIO TUTTI I GETTONI SUBITO!"

- Qual è stata l'anomalia che ha rallentato i test della Red Bull?

«Nel dettaglio, in crisi è andata la pompa del sistema che raffredda l'Ers e le batterie».

- Come si può valutare il ritorno dei condotti di aspirazione ad altezza variabile?

«Tutti utilizzeranno questa soluzione, che migliorerà sensibilmente l'arco di utilizzazione del motore. Si tratta di un dispositivo per incrementare le performance, che era già presente su tutti i nostri motori che hanno girato a Jerez. Ma per il resto, il nostro motore è ancora in fase evolutiva. Non era quello che impiegheremo a Melbourne».

- I tempi dei vostri team non sono sembrati molto interessanti...

«I tempi sul giro non dicono nulla: a Jerez non abbiamo cercato la performance, che sarebbe servita a poco. La nostra priorità era fare girare il più possibile i giovani piloti (Kvyat, Sainz e Verstappen, ndr) per agevolare il loro processo di adattamento. E poi controllare che il sistema di installazione del motore e dei componenti accessori in vettura funzionasse in modo proprio. Sotto quest'ottica siamo contenti».

- Come si spiega il sensibile aumento del rumore?

«Direi che ci sono quattro ragioni: due tecniche e due no. La prima è che ora i motori girano con una rotazione più elevata, di almeno 1000 giri in più rispetto al 2014. Siamo ancora ben al di sotto del limite regolamentare di 15.000 giri, ma ci siamo ormai attestati su una rotazione di 13.000 giri. Inoltre i motori funzionano per più tempo con la valvola wastegate aperta, dunque il rumore è maggiore perché il turbo viene bypassato».

- E le ragioni "non tecniche" quali sono?

«C'è da tenere presente che sono tre mesi che nessuno sentiva più il rumore di una F1 e quindi le orecchie sono meno assuefatte al rombo. Inoltre Jerez è una pista molto rumorosa, perché il traguardo si trova proprio in mezzo allo sviluppo del tracciato, che di fatto lo circonda».

- Più giri motore vuole dire aumentare il consumo di carburante?

«Dipende. Se la quantità di benzina erogata dal flussometro è pari a 100 kg per un'ora, quello resta. Non ha nulla a che vedere con una alimentazione più o meno ricca. La quantità di benzina è sempre la stessa. Sotto i 10.500 giri di funzionamento del motore, la quantità di benzina erogata dal flussometro è invece inferiore a 100 kg per ora. Lo scorso anno spesso la rotazione era compresa tra i 9.000 e i 9.500 giri, quest'anno la rotazione si attesterà tra 10.500 e 13.000 giri. Consumeremo di più perché i motori gireranno a regime più alto ma tutto dipende dal rendimento del propulsore. L'obiettivo per andare più veloci è quello di attestarci in una situazione dove l'erogazione del flusso sia sempre di 100 kg di benzina per ora. Quindi cercare di trovarsi sempre ad almeno 10.500 giri. Come facciamo ad arrivare a 13.000 giri? È semplice, basta spingere sull'acceleratore. Ma l'obiettivo primario è come trarre il massimo per avere un flusso costante di 100 kg di carburante per ora. Questo si ottiene soprattutto lavorando sulla camera di combustione, tenendo però sotto controllo gli attriti, che su questo tipo di motori sono ancora a livelli ragionevoli».



IL TEMA VERO È SE
TUTTI RIUSCIRANNO
A SPENDERE PRIMA
POSSIBILE
TUTTI I GETTONI
DI SVILUPPO

REMI TAFFIN



- Ferrari ha ammesso che nel 2014 era in difficoltà con le temperature interne, anche perché non aveva determinato bene quanta parte del carburante andava destinata al raffreddamento. Anche voi avete lavorato su questo punto?

«No, perché le temperature funzionali dei nostri motori non sono mai stati un problema. Abbiamo le stesse temperature di utilizzo dell'epoca dei V8. Rispetto al 2014 abbiamo radiatori più piccoli per migliorare l'efficienza aerodinamica, ma probabilmente più efficienti. Ricordiamoci che più un motore è efficace, più l'energia generata andrà a scaricarsi direttamente sui pistoni, sull'albero motore e nelle ruote, piuttosto che andare dispersa nell'acqua, nell'olio o negli scarichi».

- Le nuove regole vi costringono ad utilizzare solo quattro motori per tutta la stagione, con un aumento della percorrenza chilometrica per unità pari al 25%. Sul piano pratico cosa vuole dire?

«Quasi nulla, anche perché il nostro motore 2014, pur con parecchi problemi iniziali di affidabilità, era stato progettato sin dall'inizio per la percorrenza prevista nel 2015. Non ci sono parti più pesanti. Con Red Bull abbiamo analizzato la possibilità di interventi più radicali, come ad esempio



la turbina separata dal compressore (come ha fatto nel 2014 Mercedes, ndr), ma poi abbiamo visto che gli stessi risultati si potevano ottenere in altro modo».

- La Mercedes ha detto che le modifiche al regolamento 2015 sono state un grande regalo a Ferrari, Renault e Honda...

«Per prima cosa i 32 gettoni di sviluppo erano stati pianificati al momento della stesura del regolamento. Quindi non vedo dove sia il regalo. I 32 gettoni vogliono dire potere rifare la quasi totalità del propulsore, e questa non è una novità di adesso, era stato fissato così fin dall'epoca della definizione del nuovo regolamento turbo ibrido. È cambiato soltanto l'arco di tempo in cui "spendere" questi sviluppi tecnici. Non penso che alla Mercedes siano a conoscenza del nostro calendario di sviluppo. Su alcuni giornali ho già visto dei numeri ipotetici su quanti gettoni di sviluppo ogni Costruttore pianificherà nel corso della stagione, ma, almeno per quel che riguarda noi, si tratta di dati del tutto inventati. Non lo sa nemmeno la Fia perché non abbiamo ancora depositato il nostro dossier. Lo faremo il giovedì 12 marzo a Melbourne, il giorno prima delle prove, così come probabilmente faranno anche Mercedes e Ferrari. La Honda invece dovrà farlo entro il 28 febbraio. Solo il 12 marzo a Melbourne la Fia saprà come ogni Costruttore avrà pianificato il proprio calendario di sviluppo. Sono dati che dovrebbero rimanere segreti, ma dubito che lo resteranno per molto tempo».

- Ma cosa è meglio fare secondo voi? Spendersi i gettoni dello sviluppo tecnico tutto subito o gestirli oculatamente nel corso della stagione?

«È come fare un grafico. Se spendo 32 gettoni già per il primo Gp è meglio che iniziare la stagione con 15, poi altri 5 e poi ancora quelli che restano. Perché se uso i gettoni subito, vuole dire che per tutte le gare del campionato disporrò di un propulsore al massimo del suo sviluppo e potenziale. Ma per attuare questa strategia, che sulla carta è la migliore, bisogna riuscire ad avere tutte le parti progetta-

te e costruite prima del Gp di Australia. Il problema è quello. Il nostro obiettivo è quello di avere tutto quello che ci serve prima di Melbourne. Il vero dilemma non è stabilire "quando" conviene spendere tutti i gettoni di sviluppo, perché la risposta è implicita. Ma piuttosto "se" tutti saranno in grado di avere gli sviluppi pronti già per la prima gara».

- Dopo i test di Jerez sono iniziate le ennesime discussioni per cambiare di nuovo il quadro regolamentare degli attuali motori, dopo solo due anni. Per una F.1 in crisi economica, sembra davvero un discorso folle...

«Onestamente non so cosa vogliono fare. Aspettiamo le prime proposte, poi le commenteremo. Posso solo dire che 12 mesi fa tutti criticavano questi motori: non fanno rumore, sono poco potenti. Un anno dopo, i progressi sono tangibili, la velocità dei tempi sul giro è migliorata enormemente rispetto al 2014. Chi criticava aspramente le cose lo scorso anno, dovrebbe avere l'onestà di riconoscere i progressi, così di altre proposte strane non dovremmo più sentirci parlare. Non so se valga la pena fare altre rivoluzioni. Perché parlare di 1000 cavalli è facile, ma sei poi ti chiami pistone, non è così scontato riuscire a sopportarli. Si vuole più potenza? Allora si può intervenire aumentando la quantità del flusso carburante ora limitato a 100 kg oppure si può aumentare la quantità di energia elettrica recuperabile, oggi molto inferiore rispetto ad esempio all'Endurance. Ma questo è squisitamente un problema di regolamento sportivo, non serve stravolgere il regolamento tecnico per ottenerlo». ●



RENAULT POWER ALL'ATTACCO

La Toro Rosso, a Jerez, sopra, ha portato a termine il programma di sviluppo previsto dalla Renault. A lato e sotto, la power unit della Casa francese e lo schema di funzionamento del turbo ibrido. Al centro, lo stesso Remi Taffin in compagnia del tecnico Adrian Newey



Hulk

Finalmente un programma degno del suo talento e del suo palmares. Correndo con la Porsche 919 H a Le Mans, Nico Hulkenberg non dovrà più preoccuparsi se ci siano o meno i soldi, oppure se un pilota pagante possa prendere il suo posto. Finalmente l'ingaggio da parte di un vero Costruttore, anche se con le ruote coperte. Per-

mostra i mus

MONDIALE F1 CON LA FORCE INDIA. LE MANS E SPA CON LA PORSCHE. NICO RACCONTA LA SUA DOPPIA VITA. COMPRESI SOGNI NEL CASSETTO E DELUSIONI

di **Cesare Maria Mannucci**



ché in F1 Nico Hulkenberg è forse il pilota più sottovalutato. Mai realmente preso in considerazione dai top team, tranne quando Domenicali lo mise sotto contratto nell'estate 2013 prima di scegliere Raikkonen. Anche la McLaren lo aveva valutato, ma poi gli era stato preferito Kevin Magnussen. Anche nel 2015 la stagione di Hulkenberg inizia in

2015 TRA FORCE INDIA E PORSCHE

Il mondiale di Formula Uno con la Force India e due gare Endurance su Porsche: c'è tanta carne al fuoco nel 2015 di Nico

salita, con la Force India assente ai test di Jerez e le voci di incertezza relative al futuro del team indiano. Con la Porsche invece, nelle sole sessioni ad Aragona e Bahrain, "Hulk" ha percorso più chilometri di quanto non avesse fatto in tutti i test in F1 nel 2014. Hulkeberg correrà la 24 Ore di Le Mans, con la terza Porsche 919 H, insieme a Nick Tandy e

coli



SOTTOVALUTATO?
IN F1 NON HO MAI
CORSO CON UN
TEAM VINCENTE.
MA IL TEMPO NON È
ANCORA SCADUTO

NICO HULKENBERG

”

SUTTON-IMAGES.COM



HULK MOSTRA I MUSCOLI

Earl Bamber, due piloti Porsche che provengono dal mondo Gt. Per lui sarà un week end infernale quello del 13-14 giugno, incastonato tra i Gp di Canada (7 giorni prima) e Austria (la settimana successiva). Dice che non ci saranno problemi, ma per lui sarà tutto nuovo: dovrà apprendere non solo una diversa tecnica di guida ma anche una nuova strategia, un modo diverso di rapportarsi ad una gara. Poi, se in F.1 non riuscisse a trovare la sistemazione che il suo talento meriterebbe, nel 2016 "Hulk" potrà scegliere definitivamente la Porsche e l'Endurance. In questa intervista ci racconta come e perché ha deciso di abbracciare un nuovo mondo.

- Come ti sei adattato alla guida richiesta da un Lmp1 dal punto di vista del pilotaggio e della cultura tecnica?

«Rispetto ad una F.1, la Porsche 919 richiede un tipo di guida molto diverso perché disponi della trazione integrale e del controllo sulla trazione. Sono elementi importanti che condizionano la guida. Ci vuole del tempo per adattarsi, non è una cosa immediata. Entrambe sono vetture molto veloci, con molta deportanza, ma non concordo con chi dice che una Lmp1 richieda più preparazione tecnica da parte del pilota. La F.1 è sempre molto esigente per

il pilotaggio, in particolare per le innumerevoli regolazioni elettroniche che un pilota deve scegliere in ogni momento. Nel 2011 avevo già provato una Lmp1 svolgendo un test con la Peugeot 908. Ma da allora i prototipi sono molto cambiati».

- Sei stato subito vincente in ogni categoria: in F.1 al primo anno hai ottenuto una pole e sei andato meglio del

tuo compagno di allora, Barrichello, il pilota con maggiore esperienza. Sei forse il pilota più sottovalutato in F.1...

«Sottovalutato è forse una parola eccessiva, sbagliata. Credo che tutti mi considerino positivamente, conoscono il mio valore e i miei risultati. Purtroppo le possibilità per correre con un team competitivo, realmente vincente, non si sono mai presentate. Ma il tempo non è ancora scaduto. Sono certo che se continuerò a lavorare al meglio, la giusta opportunità si presenterà».

- L'accordo con Porsche è finalmente il contratto che avresti meritato in precedenza...

«Mi piace correre per la Porsche, credo nel loro progetto. Per quanto mi riguarda è una grande sfida, perché le differenze nella guida e nel format delle gare è enorme. Avrò solo due corse, Spa e Le Mans per adattarmi e rendere al massimo. Ma non capita tutti i giorni di essere contattato dalla Porsche. Per questo sono grato a V.J. Mallya e alla Force India per avermi dato l'autorizzazione necessaria. Quando la Porsche mi ha contattato, mi sono chiesto se la cosa poteva pregiudicare il mio impegno in F.1. Ho analizzato tutti i dettagli e la risposta è stata: no».



FORCE INDIA AI BOX MENO MALE C'È PORSCHE

In attesa di stringere per la prima volta tra le mani il volante della Force India 2015 che ha saltato i primi test di Jerez, Hulkenberg è stato impegnato nei test Porsche che sono andati in scena in Bahrain. Nico ha iniziato a prendere confidenza con la nuova Porsche 919 H che richiede un tipo di guida completamente diverso rispetto a una monoposto di Formula Uno

- In F.1 ti regoli la vettura come vuoi: quando piace a te, piace a tutti. In Endurance invece bisogna trovare un compromesso fra i tre piloti che la guidano. Per questo motivo alcuni piloti di F.1 in Endurance non ci hanno mai voluto correre...

«Sono ancora all'inizio della mia esperienza in Lmp1, non sono ancora nella fase dove un pilota si personalizza le regolazioni della vettura e la relativa guidabilità. Per adesso mi limito a girare per percorrere più km possibili con la nuova macchina. Dividere una vettura in tre non è mai facile, anche solo per la stessa posizione di guida. Appunto è un compromesso, che è tipico delle problematiche di questa categoria. Va anche detto che in F.1 una barra più tenera ti cambia molto la guidabilità, con un Lmp1 invece c'è un margine sempre maggiore».

- Dalla F.1 ai Prototipi è un processo difficile?

«Per adesso sono passato dalla monoposto al Prototipo, non ho ancora fatto il processo inverso. Ma non mi sento di dire che dopo due sessioni di prove con la Porsche, abbia compromesso il mio stile di guida per la F.1. In F.1 hai la trazione posteriore, tutta la potenza scaricata nel retrotreno, e con l'acceleratore devi modulare la potenza in modo molto sensibile e preciso. Con i Prototipi invece è richiesto un tipo di guida più stile on/off, ossia con l'acceleratore su e giù in continuazione, perché il controllo sulla trazione e le quattro ruote motrici intervengono pesantemente sullo stile di guida. Puoi





SUTTON-IMAGES.COM

anche uscire da una curva in eccesso di velocità e questi dispositivi ti verranno in aiuto. Non devi preoccuparti di gestire una coppia motrice in eccesso oppure un problema di pattinamento delle ruote».

- Quindi una Lmp1 è una vettura più facile da guidare rispetto ad una F.1?

«Per quel tipo di problematiche, direi proprio di sì. Per altri aspetti invece no. Quando ti avvicini al vero limite cronometrico, un prototipo può diventare molto difficile per prevedere le sue reazioni, per via del maggiore peso rispetto ad una F.1. Anche lo sterzo è diverso: è più duro, hai sempre la sensazione di essere collegato, anche se c'è il servosterzo. In F.1 lo sterzo è più leggero, forse ti dà la sensazione che sia più preciso».

- Un altro problema sarà la guida notturna: ti piace guidare di notte?

«Ho corso nel Gp di Singapore e in Qatar con la Gp2, anche se forse non è proprio l'oscurità che si può incontrare a Le Mans in alcuni segmenti della pista. In Bahrain abbiamo coperto molti chilometri di notte, ma anche qui l'illuminazione è eccellente. Non so rispondere. Per analizzare Le Mans bisogna considerare tanti altri fattori, come il traffico e la presenza in pista di vetture sensibilmente meno veloci. Quella è una condizione che puoi verificare solo durante la corsa. Correrò anche a Spa la 6 ore, ma il quadro che si presenta a Le Mans è diverso da tutto. Per questo sono consapevole di dovere affron-

PORSCHE



F.1 e Le Mans doppio stress

CORRERE ALLA 24 ORE A CAVALLO DI DUE GP? I PRECEDENTI DICONO CHE È IMPOSSIBILE SMALTIRE LO STRESS. ECCO PERCHÉ

Forse Nico Hulkenberg la fa un po' troppo facile quando si dice sicuro che disputare la 24 Ore di Le Mans tra due Gp, quello del Canada e di Austria, non sarà un problema. Perché i precedenti indicano il contrario. È vero che una volta a Le Mans si correva in due, quindi gli sforzi fisici e mentali erano ripartiti solo su due piloti. Ma è anche vero che ora si corre ad un ritmo molto più intenso, rispetto ad una volta, quando Le Mans era essenzialmente una corsa di durata. A questo proposito citiamo due storie. Nel 1978 Didier Pironi vince a Le Mans con l'Alpine A 442 in coppia con Jassaud. La settimana dopo si corre il Gp di Svezia. Il pilota francese, che guida la Tyrrell, vi arriva mentalmente stanco, non riesce a mantenere l'abituale concentrazione che un Gp richiede. Spremutato nelle energie mentali e fisiche, si qualifica solo 17° e dopo 8 giri è coinvolto in un incidente. Ken Tyrrell dichiara: «Questo è il risultato: Didier non era preparato, non auto-

rizzerò mai più un mio pilota a correre a Le Mans la settimana prima di un Gp».

Con Jackie Ickx avviene la stessa cosa. Nel 1978 il pilota belga corre in F.1 con l'Ensign di Morris Nunn. La settimana prima del Gp di Svezia gareggia a Le Mans con la Porsche 936 ufficiale, insieme a Wolleck e Barth. Ad Anderstorp con la Ensign F.1 invece, Ickx addirittura non si qualifica. Su quell'episodio in seguito Morris Nunn dirà: «Quando Ickx arrivò ad Anderstorp era un pilota completamente spremuto dalla 24 Ore di Le Mans, dove aveva corso la settimana prima. Mi accorsi subito del suo stato, glielo feci presente e lui si arrabbiò, dando la colpa alla vettura. Quell'anno però eravamo abbastanza competitivi, ma non ad Anderstorp, tanto che non ci qualificammo. Quel giorno Ickx sembrava il fratello del pilota che vedevo ad ogni Gp. Svegliato, distratto, non riusciva a concentrarsi come avrebbe dovuto. E rimase fuori dalla griglia...».

HULK MOSTRA I MUSCOLI

«...
tare situazioni per me inedite, a cui mi dovrò adattare il più in fretta possibile».

- Con la Porsche per la prima volta nella tua carriera corri con un team che non ha problemi di budget. La cosa ti tranquillizza?

«Correre per un factory team, solido finanziariamente, è certamente una cosa fantastica. La cosa mi rilassa ma comunque nel programma Porsche la mia presenza è limitata, marginale, perché farò solo due gare. Magari posso dire di essere rilassato, chi invece disputa tutta il campionato ed è sottoposto ad aspettative diverse, forse non lo è. Ma anche in F.1 non ho mai cercato di farmi coinvolgere negli aspetti economici e finanziari che per un team potevano essere problematici».

- Pongo la domanda in altro modo: due settimane fa provavi la Porsche ad Aragona, ora sei qui in Bahrain. In F.1; invece la Force India ha saltato i test di Jerez e la prossima sessione di Barcellona potrebbe addirittura essere affrontata ancora con la vecchia vettura... Non è frustrante?

«È la vita. Per la Force India è stato un inizio più lento del solito. Perdere una sessione di prove non è certo l'ideale, soprattutto con queste regole, ma non è nemmeno la fine del mondo. Stiamo tornando, sono certo che saremo più competitivi che nel 2014. Che complessivamente era stato un buon anno».

- Come ti sei sentito dopo la tua prima stagione di F.1 in Williams nel 2010, in cui hai ottenuto una pole a Interlagos dopo la quale sei rimasto a piedi e Barrichello è stato confermato?

«Come mi sono sentito? Deluso, arrabbiato, frustrato, un mix di tutte queste sensazioni. Ma è un episodio, una fase che riguarda il passato che non mi piace nemmeno ricordare. Guardo avanti».

- In F.1 il compagno di squadra è il primo rivale da battere, in Endurance invece ci corri insieme...

«Sì, ma è molto diverso: qui i piloti sono un gruppo, anche con chi guida le altre vetture c'è più scam-

NEL WEC C'È MENO RIVALITÀ CHE IN F.1 DOVE È TUTTO MOLTO PIÙ INDIVIDUALISTICO ED EGOCENTRICO

NICO HULKENBERG



IN SQUADRA I PILOTI FANNO GRUPPO

Scambio di informazioni costante e legami più intensi tra i piloti. Nella sua avventura nel Wec Hulkenberg, sotto assieme a Webber, ha subito ravvisato una grandissima differenza con la F.1

bio di informazioni. C'è meno rivalità, è un ambiente più sociale, i piloti sono più legati tra di loro, c'è più spirito di appartenenza. In F.1 è diverso, tutto è molto più individualistico ed egocentrico».

- Nel Wec ci sono 35 iscritti, a Le Mans 55 vetture al via e devono rifiutare le iscrizioni. In F.1 ora ci sono solo 9 team, di cui almeno due (Sauber e Lotus) in vendita, sommersi da i debiti. Si direbbe che il business del futuro possa diventare questo...

«Il Wec è diventato molto interessante, con Costruttori coinvolti direttamente, vetture diverse tra di loro. Definitivamente una serie sexy, però nonostante stia affrontando molti problemi, la F.1 è sempre la F.1. Rimane sempre qualche cosa di speciale».

- Considerando che nelle formule minori hai vinto più di Rosberg o Vettel, cosa ti è mancato per ottenerne i loro successi?

«Semplicemente una vettura vincente».

- Molti piloti di F.1 non vogliono correre a Le Mans perché non vogliono trovarsi in pista con vetture più lente, a volte guidate da piloti amatori. Per loro è una condizione pericolosa.

«Lo è, ma fa parte delle regole del gioco. Quando ho deciso di correre, quando ho firmato il contratto con la Porsche ho fatto anche queste considerazioni. In Lmp1 la professionalità è molto alta, i piloti presenti sono tutti di elevato livello. Certo, poi ti trovi a negoziare la traiettoria in curva con un pilota di una Gt che magari non conosci, di cui non sai se ti puoi fidare o meno, un gentleman, e la cosa aumenta indubbiamente il pericolo. Ma è una situazione di cui sono consapevole da quando ho deciso di correrci».

- Quali le tue aspettative per Le Mans?

«Voglio essere veloce, divertirmi, essere utile per l'economia di gara della Porsche. Consapevole però che sarà la mia seconda corsa in questa categoria, la prima a Le Mans, dove ho ancora tutto da imparare». ●



eset

Il nostro lettore è sempre protagonista



CLAY REGAZZONI
SULLA FERRARI 312 PR, 1972



Abbonati subito ad

AUTO SPRI NT

Un anno di Autosprint
a **80,00 euro** invece di 147,00 euro,
a casa tua con il servizio **POSTAPRESS VENTIQUATTRORE**

con il
45%
di sconto

Mi abbono per un anno ad **Autosprint** al prezzo speciale di **€ 80,00**

Cognome e nome _____

Via _____ n° _____

Cap _____ Città _____ Prov. _____

Telefono _____

e-mail _____

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint"
di cui allego fotocopia

Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data _____ Firma _____

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:

Diffusione Editoriale Srl
Via Clelia 27 - 00181 Roma
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11
da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.93.38.79.68

Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito
www.abbonatiweb.it

L'offerta è valida solo per l'Italia,
con scadenza 31/12/2015.
Per abbonamenti all'estero, visita
www.abbonatiweb.it o contattaci
ai recapiti sopraindicati per ulteriori info.

Quanto c'è di vero sulla teoria che il motore Mercedes F1 usi una "iniezione" di idrogeno nella camera di scoppio per generare più cavalli? A gennaio la Rete ha cominciato a ripetere ossessivamente questa teoria. E come spesso succede sul web, a furia di far rimbalzare l'eco di una voce, una ipotesi finisce per diventare certezza assoluta. E piano piano si perde anche la primogenitura della notizia e la sua attendibilità. Non si capisce più chi ne sia l'autore e quanto nei passaggi di mano vengano deformati i fatti. Così Autosprint è voluto risalire alle origini di questa voce (pubblicata per la prima volta sul sito www.f1analisi-tecnica.com): abbiamo rintracciato chi ha elaborato questa teoria dell'idrogeno "addizionato" al motore Mercedes e l'abbiamo intervistato per capire quanto ci possa essere di vero. La persona che ha elaborato la teoria non è un tifoso qualsiasi, ma un esperto del ramo: si chiama Rosario Zorzi,

Mercedes e il mistero dell'id

attualmente è direttore tecnico di una società che progetta apparecchiature di telecomunicazioni ma in passato realizzava centraline per il controllo di motori bifuel. Quindi è uno che conosce il problema. Ecco come spiega la sua teoria sull'idrogeno "addizionato" al motore Mercedes.

- Qual è stato lo spunto che ha dato il via alla sua teoria?

«La grande superiorità della power unit Mercedes. Si parla di un divario di potenza fra i 50 e i 70 cv, che trovo difficilmente spiegabile sul motore termico, ma anche

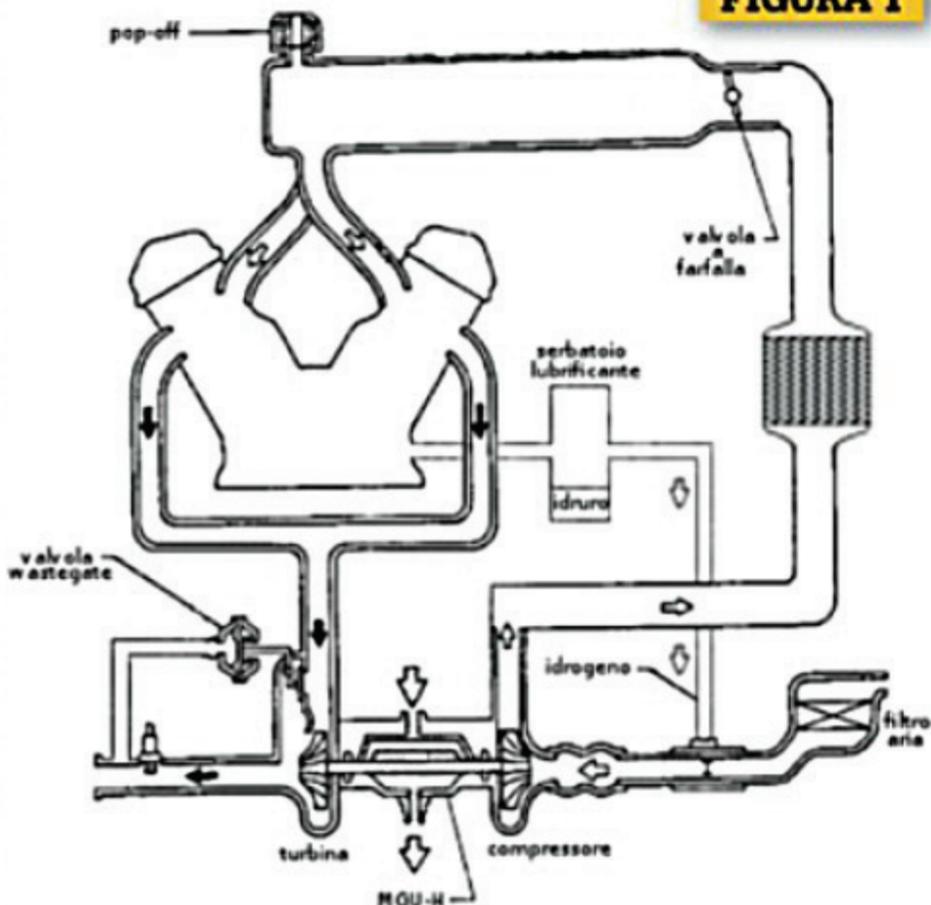
sulla parte elettrica. Non siamo più all'epoca dei turbo Anni '80 quando bastava aumentare la pressione di sovralimentazione per trovare potenza. Ora il limite è dato dai 100 Kg di benzina imbarcata e dal consumo istantaneo di 100 Kg/h. Così mi sono chiesto: a parità di carburante come si può contemporaneamente aumentare la Potenza ed il Calore prodotto? La mia ipotesi è che solo un drastico miglioramento della combustione, recuperando idrocarburi altrimenti incombusti, potrebbe permettere ciò. Ma siccome stiamo

parlando di un miglioramento del 7-8%, mi chiedo: esiste questo margine di perfezionamento così elevato dalla combustione secondo le strade convenzionali?».

- E la sua conclusione qual è stata?

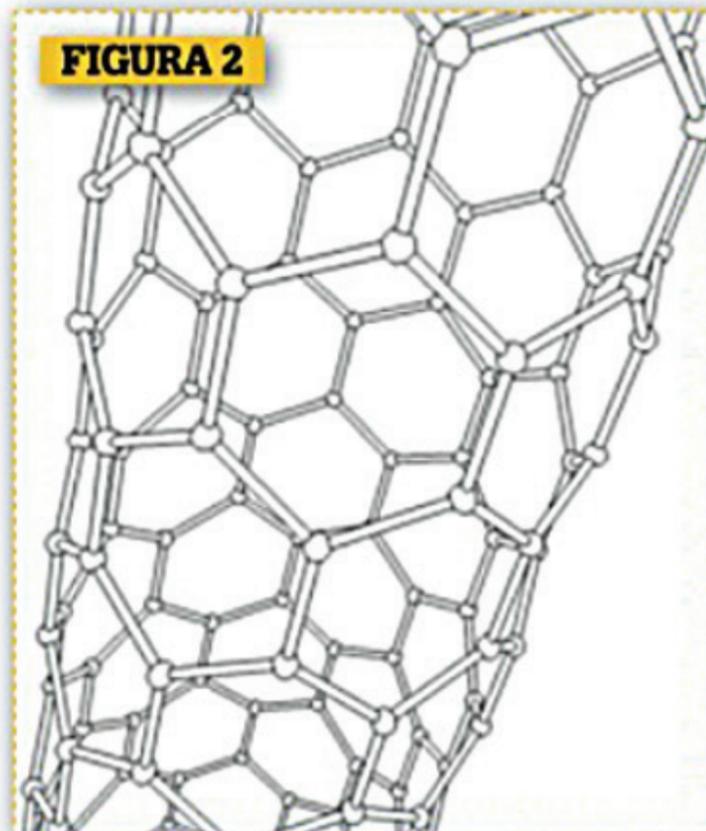
«Che il motore Mercedes per me nasconde un segreto tecnologico non convenzionale. I calcoli parlano chiaro: per erogare la Potenza Installata calcolata al netto della resistenza aerodinamica, la PU Mercedes dovrebbe consumare di più! Sono girate tante storie: quella più sussurrata narra di un flussometro truccato. Ma non

FIGURA 1



DOVE COLLOCARE L'IDROGENO SU UNA F1
Secondo la teoria descritta in queste pagine, la maggior potenza del motore Mercedes F1 potrebbe venire da un'addizione di idrogeno nel motore ottenuta sfruttando un articolo del regolamento che permette lo spray di gas di sfogo del lubrificante. L'idrogeno potrebbe venire stoccato tramite idruri metallici in fondo al serbatoio olio (disegno 1)

FIGURA 2





SUTTON-IMAGES.COM

UNA CLAMOROSA VOCE NATA DAL WEB SPIEGHEREBBE LA SUPERIORITÀ DEL MOTORE MERCEDES. ABBIAMO RINTRACCIATO L'AUTORE CHE CI HA SPIEGATO LA SUA TEORIA: ED È LEGALE!

idrogeno

credo che i tedeschi si lascino andare alle manipolazioni. Un giorno, rileggendo il regolamento tecnico, ho trovato un articolo del regolamento motori che apre una possibilità».

- Quale articolo?

«L'articolo 5.14.2 che dice: "Other than engine sump breather gases, exhaust gas recirculation, and fuel for the normal purpose of combustion in the engine, the spraying of any substance into the engine intake air is forbidden". Lo scopo di questo articolo del regolamento è di impedire

lo spray di qualsiasi sostanza "dopante": carburante, comburente o inerte come Protossido di azoto, acqua ecc».

- Perché crede che questa norma abbia a che vedere con la potenza extra del motore Mercedes?

«Il fatto è che scritta in questa maniera, la regola apre la strada ad almeno due interpretazioni "creative". La prima che eventuali sostanze provenienti dallo sfianto dei gas del circuito lubrificante (nel regolamento: "engine sump breather gases") sarebbero considerate regolari. Secondo,

che è permesso lo spray di carburante per la combustione nel motore nel collettore di aspirazione (la frase: "fuel for the normal purpose of combustion in the engine"). La cosa strana è che dal 2014 è prevista l'iniezione diretta di benzina, quindi perché prevedere anche lo spray del carburante nel collettore di aspirazione? Perciò questo è un "buco" regoalmentare».

- Come potrebbe essere stato sfruttato?

«La mia ipotesi è questa: l'additivazione con idrogeno per le PU di F.1».

- È tecnicamente possibile?

«Certo. Ci sono tanti studi e test in proposito. Nei primi anni settanta il Jet Propulsion Laboratory della Nasa ha pubblicato articoli sui benefici dell'aggiunta d'idrogeno nella combustione di idrocarburi nei motori termici convenzionali. Nel 2003 l'University of Alabama ha dimostrato che piccole quantità di idrogeno aggiunte alla miscela aria/benzina possono velocizzare la propagazione di fiamma della miscela permettendo di bruciare praticamente tutti gli idrocarburi normalmente incombusti, quindi migliorare i consumi e ridurre l'inquinamento dei motori; nel 2006 i laboratori del Tiax, importante azienda tecnologica americana, hanno pubblicato una ricerca circa l'applicazione dell'idrogeno utilizzato in piccole quantità nei motori termici allo scopo di ridurre le emissioni inquinanti, e migliorare l'efficienza termica del motore».

- Come si può aggiungere idrogeno alla miscela esplosiva senza infrangere il regolamento?

«C'è più di una soluzione! Stante il regolamento in vigore, ne ho individuate tre. Ovviamente non è consentito imbarcare una bombola di idrogeno da iniettare nel motore, ma si può caricarlo a bordo di una F.1 in vari modi: per esempio realizzando un lubrificante contenente molecole di idrocarburi che, all'interno del motore termico opportunamente dotato di catalizzatore, attraverso un processo di reforming catalitico, rilascino idrogeno. In sintesi, effettuare sulla monoposto lo stesso procedimento in miniatura con cui si produce l'idrogeno in raffineria a partire da

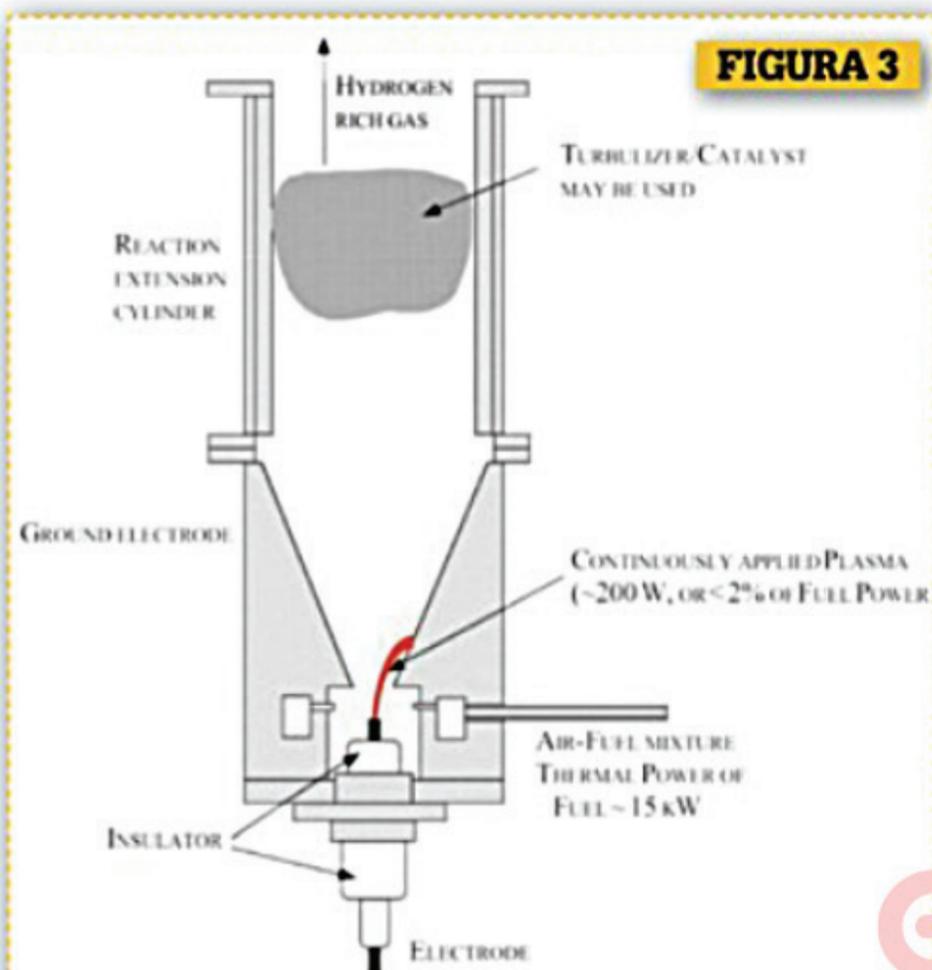


FIGURA 3

IL MOTORE DIVENTA PIÙ EFFICIENTE

Spruzzare minime quantità di idrogeno nella camera di scoppio migliora la combustione e la velocità di propagazione della fiamma: quindi motore più efficiente, più potenza e consumi ridotti. A destra, la molecola del borano di ammonio, sostanza che può conservare idrogeno e, se scaldata, lo rilascia

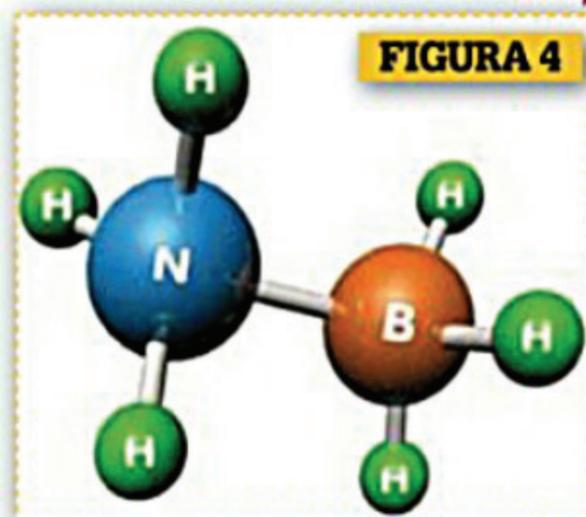


FIGURA 4

gli idrocarburi. Oppure piccole quantità di idrogeno potrebbero essere conservate all'interno del motore ovvero sul fondo del serbatoio del lubrificante (fig.1) attraverso opportuni idruri metallici come ad es. il magnesio boro idruro oppure il borano di ammonio, o anche nanotubi di carbonio (fig.2). La terza soluzione prevede la possibilità di produrre direttamente l'idrogeno a partire dalla benzina utilizzando direttamente un apposito fuel micro converter chiamato micro plasmatron».

- Sono pratiche "lecite"?

«Si perché tutte e tre le soluzioni sfruttano i "buchi" regolamentari lasciati aperti da quella norma 5.14.2. In particolare le soluzioni 1 e 2 si basano sulla possibilità pratica di introdurre sostanze provenienti dallo sfiato dei gas del circuito lubrificante "engine sump breather gases" (fig.1) mentre la soluzione n.3 si basa sulla possibilità di introdurre benzina nel collettore di aspirazione "fuel for the normal purpose of combustion in the engine" e convertirla in idrogeno prima dell'ingresso nel motore attraverso un dispositivo micro fuel converter: il microplasmatron (fig.3)».

- Idrogeno dal lubrificante? Possibile?

«Certo! Perché il regolamento, mentre è stringente per i carburanti, è meno restrittivo circa i componenti del lubrificante. Quindi all'interno del circuito del lubrificante del motore termico dotato di opportuno elemento catalizzatore, una parte dei componenti del lubrificante potrebbe essere convertita in idrogeno. L'idrogeno prodotto fluirebbe quindi attraverso lo sfiato dei gas del circuito lubrificante seguendo il percorso già previsto dal regolamento per finire nel collettore di aspirazione e, da qui, alla camera di scoppio. (fig.1). Un indizio ulteriore viene dal fatto

che i motori Mercedes lubrificati con prodotti Petronas risultano più prestanti dei Mercedes lubrificati con prodotti Mobil (McLaren) a parità di sistema ibrido. Forse non è un caso».

- E l'idea dell'idrogeno conservato da qualche parte "dentro" il motore?

«È l'ipotesi n.2: utilizzare come serbatoio un materiale capace di funzionare come una spugna per l'idrogeno. È possibile. Ad esempio, c'è una sostanza, il borano di ammonio (fig.4) che può conservare idrogeno fino al 20% del proprio peso. Si tratta di un solido cristallino, stabile a temperatura ambiente, che, se scaldato a 120-130 °C, inizia a rilasciare idrogeno. Facendo due conti, 10 kg di questo materiale potrebbero essere disposti nella parte bassa del serbatoio del lubrificante ed utilizzati anche come zavorra. In definitiva sia per la teoria 1 che per la teoria 2, a motore freddo l'idrogeno sarebbe conservato in maniera stabile nel lubrificante ovvero nell'idruro metallico o nella struttura in carbonio; a motore caldo, viceversa, l'idrogeno rilasciato fluirebbe dal carter su fino al collettore di aspirazione dell'aria, seguendo il percorso previsto dal regolamento».

«Attraverso un'opportuna elettrovalvola come la valvola Moog o servovalvola nozzle-flapper. Da notare che analizzando le foto, vari tecnici hanno individuato almeno una di queste valvole in ingresso al compressore usato dalla Mercedes! Tra l'altro in questa configurazione, la separazione del compressore dalla turbina si rende quasi necessaria al fine di limitare al massimo i rischi di autoinnesco dell'idrogeno. Guarda caso, il V6 Mercedes ha proprio questo layout».

- E come si controlla che il dosaggio di idrogeno sia sufficiente?

«Attraverso un'opportuna elettrovalvola come la valvola Moog o servovalvola nozzle-flapper. Da notare che analizzando le foto, vari tecnici hanno individuato almeno una di queste valvole in ingresso al compressore usato dalla Mercedes! Tra l'altro in questa configurazione, la separazione del compressore dalla turbina si rende quasi necessaria al fine di limitare al massimo i rischi di autoinnesco dell'idrogeno. Guarda caso, il V6 Mercedes ha proprio questo layout».

- E la teoria n.3, quella di produrre l'idrogeno direttamente dalla benzina? Come si fa?

«Esiste un oggetto, il "Micro fuel converter" capace di estrarre l'idrogeno dalla benzina. (fig.3). Il Mit di Boston (uno dei più importanti istituti di ricerca al mondo, ndr) ha fatto diversi esperimenti sull'argomento con esito positivo. Tale oggetto utilizza il plasma generato ad alta tensione consumando una quantità di corrente modesta e convertendo la benzina, attraverso un processo di parziale ossidazione, in idrogeno ed altri gas. Una reingegnerizzazione dell'oggetto, montato all'interno del collettore di aspirazione, è perfettamente alla portata dei motoristi impegnati in F1. Da notare che Mercedes dispone ampiamente del know-how necessario: possiede più di un brevetto in materia ed ha accordi tecnici e commerciali con una società collegata al Mit e specializzata in questo specifico settore: la ArvinMeritor».

- Alla resa dei conti che beneficio dà "spruzzare" piccole quantità di idrogeno nel motore?

«Questa additivazione permette di migliorare la combustione eliminando praticamente gli idrocarburi incombusti e di aumentare virtualmente il numero di ottano del carburante, quindi di poter ricorrere a miscele più magre, di aumentare la velocità di propagazione di fiamma e la pressione di sovralimentazione. Da cui minori consumi e, di contro, maggiore potenza a disposizione a parità di carburante imbarcato. In poche parole: migliore efficienza complessiva».

- Quale delle tre teorie è la più realistica?

«Non c'è la prova che Mercedes usi davvero uno di questi sistemi per avere più potenza rispetto alla concorrenza; ma se così fosse sono stati geniali perché tutte e tre sono soluzioni tecnicamente realizzabili e non violano il regolamento».

CI SONO TRE MODI PER ADDIZIONARE IDROGENO A UN MOTORE F1 SFRUTTANDO UNA PIEGA DEL REGOLAMENTO

QUELL'INCENDIO SOSPETTO

In Ungheria la Mercedes di Hamilton ha preso fuoco in qualifica per una perdita d'olio: ha destato sospetti però che si sia incendiata la parte superiore del motore, non la consueta zona dei collettori di scarico

COLOMBO



CHI LEGGE AUTO SCOPRE SEMPRE QUALCOSA IN PIÙ.



AUTO ESCE IL 5 DI OGNI MESE.
SCOPRI IL NUOVO NUMERO IN EDICOLA.

IN QUESTO NUMERO

Esclusivo FIAT

Crescerà ancora la famiglia della 500: dopo la X stanno preparando la 5 porte!

Primi test

Porsche Cayenne Turbo e S Diesel, Audi A1, Ford Focus ST, Skoda Fabia Wagon

Speciale tecnologia

Le ultime novità hi tech che cambieranno il nostro modo di guidare l'auto

Inserito Auto dell'Anno 2015

Le sette finaliste in corsa per il premio più ambito del mondo automobilistico

Le nostre prove

Mercedes AMG GT S, BMW X4, Ford Mondeo, Peugeot 508 SW

Ford GT, sfida spaziale

Torna il mito della supercar che scenderà anche in pista alla 24 Ore di Le Mans

auto

CONTI EDITORE *DIVISIONE AUTOMOTIVE.*
DOVE CORRONO LE EMOZIONI.



Scarica l'edizione digitale su



www.auto.it



Brembo

apre il suo regno

L'AZIENDA DI FAMA, NEL CIRCUS E NON SOLO, PER I SUOI IMPIANTI FRENANTI
SVELA I SUOI SEGRETI, LASCIANDOCI ENTRARE NELLA SEDE BERGAMASCA

di **Roberto Chinchero**

AUTO
SPORT
26

26

brembo

QUANDO LA FRENATA DIVENTA ARTE

A sinistra, la Ferrari di Raikkonen a ruote fumanti e, a destra, le immagini tratte dalla nostra visita alla sede bergamasca della Brembo. In basso, Riccardo Cesarini, ingegnere e direttore del reparto performance dell'azienda italiana



La **Formula Uno** è a caccia di potenza. La soglia dei fatidici 1000 cavalli, e il sempre più possibile ritorno alle grandi velocità di punta, scatena la fantasia degli appassionati. C'è un aspetto che scatena meno adrenalina, ma che di fatto rappresenta un'essenza dell'automobilismo sportivo: ogni velocità, al momento opportuno, va frenata. Su questo fronte l'eccellenza è italiana, e lo è da parecchi anni. Non passa certo inosservata la sede bergamasca della Brembo, il "chilometro rosso" che sorge ai margini dell'autostrada più trafficata d'Italia. Ma prima di farsi notare con un esercizio architettonico degno di nota, la Brembo si è costruita una fama



internazionale sulle piste di tutto il mondo. Una storia lunga, vittoriosa ed estremamente versatile, in tante e differenti tipologie di vetture da corsa. Il direttore del reparto performance Brembo, l'ing. Riccardo Cesarini, ci ha aperto le porte del centro ricerche dove vengono studiati e realizzati i sistemi frenanti di tante realtà da corsa dai nomi altisonanti. Focalizzandosi sulla sola Formula Uno, la prestigiosa lista delle squadre che si affidano a Brembo sono Ferrari, Red Bull, Mercedes, Toro Rosso e Sauber, un elenco di qualità assoluta che costituisce anche più di metà griglia di partenza del Mondiale. Con l'Ingegnere Cesarini abbiamo scoperto un mondo lontano dai riflettori ma cruciale come ruolo, partendo dal presente, ovvero un "brake-by-wire" che ad un anno dalla sua introduzione è diventato una componente con un'affidabili-

BREMBO APRE IL SUO REGNO

«...
tà invidiabile, fino al futuro della frenata da corsa.
- **Facciamo un passo indietro, all'impegnativo mondiale 2014. Cosa vi ha insegnato lo scorso campionato?**

«Il 2014 per tutta la F1, ed ovviamente anche per noi, è stato un anno di grande cambiamento. Con il Kers a 120kw nel momento in cui si recupera energia non si riesce più a seguire la curva di frenata, ed è così diventata obbligatoria la scelta del brake-by-wire. Prima volta è stata adottata in Formula Uno un sistema di frenata assistita, e come era prevedibile, c'è stata molta attenzione nei primi test alla vigilia del campionato. L'impianto è cambiato non solo per la presenza di un sistema Bbw, ma anche nell'architettura meccanica ed idraulica».

- **Si è parlato di piloti che hanno faticato ad adattarsi a questo sistema.**

«All'inizio la messa a punto del sistema è stato un grosso lavoro. Nella prima fase c'è chi ha incontrato delle difficoltà, intendo feeling con il pedale o con il punto di bloccaggio. È successo per diversi piloti, ma non dimentichiamo che lo scorso anno tutta la monoposto era differente rispetto alla generazione precedente, quindi le variabili in gioco erano tante. Era prevedibile che ci fosse una fase di adattamento».

- **Qual è stata per voi la sfida maggiore affrontata con il Bbw?**

«Non c'è stata una sola sfida, ma diverse. Abbiamo allargato il perimetro delle nostre competenze, ora produciamo anche alcune delle componenti del Bbw, in base alle richieste dei clienti che abbiamo, ma soprattutto abbiamo ulteriormente sviluppato i materiali. Per far funzionare bene un sistema Bbw occorre un materiale molto stabile in attrito, pressione e temperatura. Quando questo lavoro è fatto bene un pilota non distingue la differenza tra un impianto 2013 e 2014».

- **Ogni team realizza il suo software per sistema Bbw. Durante l'anno avete visto approcci e filosofie diverse tra le varie squadre?**

«In realtà non sappiamo molto del software, è una conoscenza interna ai team. È una delle componenti che può influenzare il feeling del pilota, per esempio determina la caratteristica del pedale, ma non sappiamo come le singole squadre hanno strutturato questa gestione».

- **Le differenze meccaniche però sono evidenti...**

«Oggi un impianto frenante si deve integrare nel veicolo, quindi c'è bisogno di una partnership forte con la squadra che lo utilizza per definire la personalizzazione. Se mettessimo sul tavolo le diverse soluzioni di pinze dei nostri clienti vedremmo "mondi" diversi, eppure tutti sono dentro i rigorosi paletti imposti dal regolamento tecnico».

- **Quali sono le differenze di spicco tra le varie filosofie dei team?**



DAL LABORATORIO ALLA PISTA

Da sinistra, in senso antiorario, le varie fasi di lavorazione di un impianto frenante, fino all'approdo in pista con la Toro Rosso di Verstappen a Jerez, in piena inchiodata



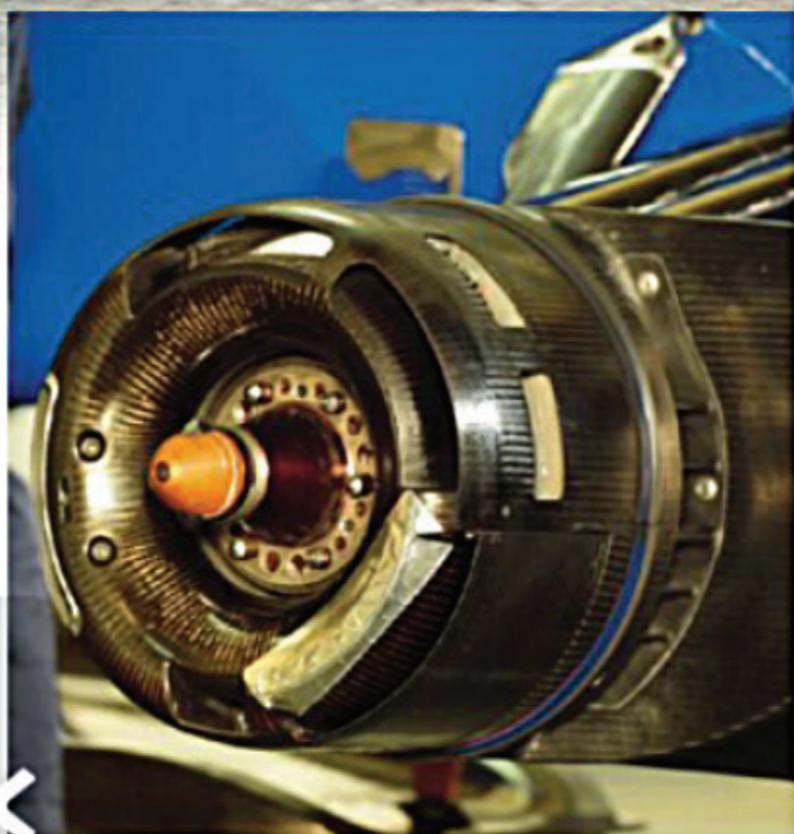
«Gli inglesi sono sempre stati orientati alla leggerezza, la scuola continentale guarda più alla rigidità. I nostri clienti ci mandano degli input, e poi insieme si ragiona su come elaborare e realizzare il progetto».

- **È nota, per esempio, la pressione di Adrian Newey per avere pinze e dischi sempre più pic-**

IN FUTURO IL CONTROLLO AVVERRÀ PER IMPULSI ELETTRICI

Freni in via di sviluppo

Quale sarà la frenata nelle monoposto del futuro? Il percorso sembra già scritto, e la Brembo da tempo ha già imboccato la via. «I materiali restano una linea di sviluppo - ha confermato l'ing. Cesarini - ed è nel "dna" dell'azienda andare avanti su questo fronte. È chiaro però che il mondo è sempre più digitale, quindi contesto come la sensoristica, il software, ed il controllo elettronico proseguiranno il loro sviluppo. Oggi abbiamo un Bbw idraulico, ovvero per regolarlo resta la pressione di un fluido. Ma nel futuro l'attuazione sarà molto probabilmente elettromeccanica, senza un fluido frenante, ma con un piccolo motore elettrico che va ad agire attraverso un cinematismo sul pistone della pinza. Di conseguenza tutto il controllo avverrà attraverso impulsi elettrici. Da diversi anni lavoriamo su questo fronte, anche se in Formula Uno oggi non è ancora permesso. Ma diventando la parte elettrica sempre più rilevante, arriverà il momento in cui si utilizzerà. Se guardiamo l'industria aeronautica, vediamo che il nuovo modello di Boeing 787 ha un sistema frenante con attuazione elettromeccanica. Credo che questa sia la via».



Fornitore leader nell'Endurance

IL NOME BREMBO CERTIFICA LA SUA ECCELLENZA ASSISTENDO NEL WEC CASE AL TOP QUALI AUDI, PORSCHE E TOYOTA

L'eccellenza Brembo va ben oltre la Formula Uno. Rimanendo nel contesto della quattro ruote, l'azienda italiana vanta una presenza di grande prestigio nel mondiale Wec, come fornitrice degli impianti frenanti di Audi, Porsche e Toyota, oltre ad una corposa rappresentanza nella categoria Gran Turismo. «Abbiamo persone dedicate ai differenti contesti - ha spiegato l'ing. Cesarini - ma ci sono tanti punti di condivisione, come ad esempio il "testing". L'ibridizzazione della categoria Lmp1 ha cambiato i nostri impianti, anche loro hanno il Bbw che stiamo personalizzando sempre di più. C'è un travaso di conoscenze, alcune cose che usiamo nel programma Le Mans arrivano dalla Formula Uno e viceversa. È chiaro che la Lmp1 ha

una necessità di base fondamentale, che è la durata degli impianti per gare molto lunghe. C'è poi la richiesta di un sistema poliedrico che lavori bene sull'asciutto e sul bagnato, con un ampio "range" di aderenze e anche di adattabilità a differenti stili di guida. Se in Formula Uno abbiamo un consumo ormai irrisorio, è merito dell'esperienza maturata a Le Mans, dove con un set di dischi percorriamo l'intera 24 Ore. Anzi, in teoria con lo stesso impianto ne potremmo farne un'altra, cosa che ovviamente non avviene, ma i riscontri dicono questo. In Formula Uno un team cambia il set di dischi prima della sessione di qualifica solo per la ricerca della "microperformance", ma il venerdì di solito si usano quelli del Gp precedente senza alcun problema».

coli. Come si accontentano clienti così esigenti?

«Si analizza sempre la volontà del team, ma a volte ci sono leggi naturali inviolabili. Se si vuole fare la miniaturizzazione di un componente ci si lavora, si prova, poi comunque arrivi ad un punto in cui condividi la soluzione. Perché le competenze per valutare ci sono da ambo le parti. È chiaro che non basta mai, ma è anche il bello di questo lavoro».

- Quando nell'ambito di un weekend di gara si sente parlare di freni, normalmente è perché c'è un problema....

«Siamo abituati, è una regola del gioco. Ma è anche vero che gli addetti ai lavori sanno bene se un prodotto è di qualità o no, e questa è la nostra soddisfazione. Poi ci possono essere dei problemi, ed è essenziale in questi casi la velocità di reazione. Sono occasioni in cui ci apprende sempre qualcosa».

- Nell'arco di una stagione quante tipologie di pinze portate in pista a seconda dei tracciati?

«Ad inizio degli anni 2000 c'erano addirittura le pinze da qualifica, che si montavano il sabato e si toglievano al termine della sessione: pinza leggera, disco sottile, tutto studiato e dimensionato per pochi giri. Oggi questo non è più concesso dal regolamento, visto che la vettura al termine delle qualifiche va in parco chiuso e da lì in gara. Lo sviluppo che è stato fatto ha reso la pinza molto più poliedrica di prima, quasi stabile per tutte le condizioni. C'è sempre un'evoluzione costante del ma-

REALIZZAZIONI D'ARTE MODERNA

Sopra a sinistra, l'impianto frenante Brembo utilizzato in Formula Uno, in questo caso montato dalla Sauber nel corso dei primi test F.1 2015 andati in scena sulla pista di Jerez

teriale, però non è legato ai tracciati su cui si va a correre».

- Resta però sempre l'esame "Montreal".

«Esatto. Quella canadese è storicamente la pista dove ci sono i picchi di frenata più elevati. Ma anche il Bahrain è una pista severa, perché si abbina alla sollecitazione meccanica la variabile termica. Per il Canada abbiamo spesso uno sviluppo, un setup particolare di pinze, dischi, pastiglie e raffreddamento. In una gara su una pista impegnativa, specialmente da quando la Formula Uno utilizza pneumatici con un forte degrado, è importante anche evitare il flat-spot (la classica "spiattellata") ed in questo caso avere un materiale frenante facile da controllare in fase di modulazione, fa la differenza».

- Prima del via di un Gran Premio fornite delle indicazioni ai vostri piloti su come gestire l'impianto frenante?

«Il pilota durante una gara sceglie autonomamente la ripartizione, ed in generale tutte le regolazioni che effettua sono dettate dal suo feeling. Il team controlla i dati che arrivano dalla telemetria, e come accade per la gestione della power unit, se c'è un dato fuori dal range di utilizzo può suggerire al pilota un'azione correttiva. Se il posteriore è surriscaldato può chiedere al pilota di spostare maggiormente la frenata sull'avantreno, ma non sono consigli che arrivano da parte nostra prima della corsa».

**LO SVILUPPO CHE È
STATO FATTO HA
RESO LA PINZA DEI
FRENI MOLTO PIÙ
POLIEDRICA
CHE IN PASSATO**

RICCARDO CESARINI





Prove

RISCONTRI ALLA MANO, LA SESSIONE FINALE DI TEST COLLETTIVI TARDO INVERNALI DA INDICAZIONI FONDAMENTALI SU QUELLI CHE SI RIVELERANNO I FUTURI PROTAGONISTI DEL MONDIALE. ECCO LA DIMOSTRAZIONE DELL'ATTENDIBILITÀ DAL 2009 A OGGI

QUELLA BRAWNGP CHE NON SI NASCOSE

La Ferrari Sf15-T si sta mostrando competitiva nei test d'interstagione e questo è un bel segno, che speriamo sarà confermato anche nella sessione finale. Sopra, la BrawnGp di Barrichello, al top nelle prove invernali finali del 2009 e poi pure nel mondiale, ma con Button



DAL 2009 LA F.1 È ENTRATA NELL'ERA DEI TEST FERREAMENTE CALMIERATI. DA ALLORA LA SESSIONE FINALE DELLE PROVE D'INVERNO FORNISCE RISCONTRI CRONOMETRICI E SCALE DI VALORI MEDIAMENTE MOLTO ATTENDIBILI PER CAPIRE QUALI SARANNO LE MONOPOSTO PROTAGONISTE DEL MONDIALE. UN MOTIVO IN PIÙ PER SEGUIRE L'ULTIMO TEST COLLETTIVO QUASI FOSSE UN GP "NUMERO ZERO"

del fuoco

di Mario Donnini

foto Colombo

Insomma, quanto valgono 'ste prove libere pre-mondiale? È una domanda che ormai rimbalza in testa da decenni, tutte le volte che scorriamo le liste dei tempi last minute relativi ai test collettivi della Formula Uno che provengono da luoghi iberici e assolati, mentre in Italia fa freddo e l'inizio del mondiale sembra un affascinante mistero laico. Ancora tutto da svelare. Be', una risposta ragionevole possiamo provare a cercarla. Come? Al solito, basandosi sull'esperienza. Cioè su dati certi. In poche parole, andando a dare un'occhiata a quanto era accaduto nel passato prossimo, forti del fatto che è possibile confrontare le risultanze finali delle prove svolte negli anni scorsi con quelle che poi sono state le classifiche definitive del mondiale. Il tutto con qualche criterio guida.

Dal 2009 il raffronto è attendibile

Al di là del susseguirsi di regolamenti tecnici, la stagione 2009 funge da spartiacque, accomunando in modo omogeneo il trascorso al presente, in quanto è da quell'inverno che entra in vigore la rigorosa limitazione, tutt'ora in atto, dei test annuali. In poche parole si passa dal tetto di 30.000 chilometri annuali a quello di 15.000, limitando seccamente le prove che si possono svolgere per evolvere la vettura, che necessariamente si concentrano nelle poche settimane che vanno dalla presentazione statica o shakedown che sia, ossia dai primi giri di ruota, all'effettivo debutto nel primo Gp del mondiale.

Non solo. Sempre dal 2009 le limitazioni per quanto riguarda l'utilizzo di motori e cambi diventano più stringenti. In poche parole, da quell'anno la Fia decide di fare tagli e correttivi, in ossequio alla mutata condizione economica globale, che da lì in poi muteranno i connotati al mondo dei Gp. È da lì, in pratica, che cambia tutto.

Da quel momento nel Circus iridato le configurazioni tecniche di base e quindi gli errori e i limiti di una monoposto nel suo complesso, con particolare riguardo per telai e motori, non hanno più ampissimi margini di correzione e la scala di valori con cui ci si presenta all'inizio del mondiale con ogni probabilità non può subire in corso d'opera, quindi durante la stagione, dei sostanziali rivoluzionamenti.

Il reale valore dei test

Ecco quindi che il valore delle poche sessioni collettive permesse prima dell'inizio effettivo del campionato assume un'importanza determinante, perché diventa l'unico periodo dell'anno in cui le prove reali e concrete in pista prevalgono sulle simulazioni o i riscontri teorici. Il punto, però, è un altro. Questo: quanto contano mediamente in ottica successiva le risultanze cronometriche che emergono dai test preparatori? E qui introduciamo un'altra discriminante.



Per capire qualcosa, non ha senso verificare le sessioni introduttive e centrali ai test d'interstagione, perché troppo influenzate da eventuali problemi di gioventù o impiantistica dei nuovi modelli. No, il solo raffronto adeguato può essere svolto prendendo in considerazione le risultanze anno per anno del test collettivo finale. L'ultima sessione prima di smontare e imballare le monoposto per farle partire verso il tracciato che ospiterà l'apertura del mondiale. Quello al quale le vetture arrivano più mature o in ogni caso pronte per iniziare la grande sfida.

Ristretto adeguatamente il campo d'indagine, siamo bell'e pronti ad andare a vedere il peso specifico medio e l'attendibilità degli ultimi allenamenti, sottoponendoli al confronto con la classifica finale di ciascun campionato dal 2009 a oggi.

Nel 2009 la Brawn Gp fu sincera

Da ciò si evince una prima interessante quanto incontrovertibile verità. Nel 2009, pur arrivando più tardi e in sordina rispetto alle rivali, la stupefacente e debuttante BrawnGp si comportò in modo esaltante quanto sincero. Fu la migliore nell'ultima sessione di test, risultò imprevedibile nel Gp del debutto a Melbourne e a fine anno poté fregiarsi di ben due titoli mondiali: come noto, oltre all'iride piloti in saccoccia a Button, venne incamerato pure quello Costruttori.

Il solo dato anomalo 2009 è la prevalenza di un solo decimo sul giro secco di Barrichello rispetto a Button nel test conclusivo di Barcellona, ma questo ci può stare. In qualifica e in gara Jenson poi ristabilì la supremazia. Spiegabilissimi e attendibili anche i risultati tonitruanti di Williams e Toyota, al tempo le sole, assieme alla BrawnGp a essere dotate del doppio buco nel retrotreno, espediente aerodinamico ai limiti del regolamento che risultò poi determinante.

Il 2010, anno iperequilibrato

Riscontri decisamente attendibili anche per gli ultimi test del 2010, anno peraltro contraddistinto da un grande equilibrio di prestazioni specie nella prima parte del mondiale, con sei vincitori diversi nelle prime dieci gare del mondiale e un campionato giocato quasi in volata con la McLaren di Hamilton e le Red Bull di Webber e Vettel in lotta con la Ferrari di Alonso, fino al selettivo finalone di Abu Dhabi, teatro del tracollo tattico di Mark e Fernando e dell'affermazione sorprendente di Seb.

Ebbene, guardando i riscontri del test collettivo finale, le tre monoposto più competitive del campionato erano coerentemente al top, avvalorando l'importanza e l'attendibilità dei valori che emergono nelle ultime rifiniture.

Dal 2011 Red Bull si nasconde

Dall'analisi dei test conclusivi 2011 e per tre annate, fino al 2013 compreso, emerge invece una stuzzicante verità. In poche parole, nell'era aurea del quadrinomio Red Bull-Renault-Vettel-Newey, il pacchetto vincente tende puntualmente a restare nascosto e ben coperto nell'ultima sessione di test preparatori, ottenendo come miglior risultato



PROTAGONISTI DI FINE INVERNO

Sopra, Felipe Massa, al top nelle prove finali 2015 con la Williams-Mercedes, davanti alle vetture poi dominatrici della casa madre tedesca. Sotto, Alonso, 5° nei test e 2° nel mondiale 2012. In basso, Vettel su Red Bull nel 2010: il team austriaco nei test tend a "nascondersi". Nell'altra pagina, Schumacher su Mercedes, vera sorpresa nelle prove 2011, poi non confermata dai risultati nel mondiale

un modesto quinto posto nel 2011 e per il resto finendo fuori dalla top five financo con la seconda monoposto, a testimonianza di un atteggiamento minimalista e sottotraccia, prodromo a tre annate gloriose e trionfali che si vanno ad assommare al già analizzato 2010.

Quanto alle Mercedes, le problematiche d'assetto della monoposto mangiagomme renderanno sterili gli exploit nei giri secchi dei test.

Red Bull a parte, però, a dare vigore all'attendibilità dei riscontri degli allenamenti tardo-invernali contribuisce la sessione finale del 2012 a Barcellona, quando ben tre piloti su cinque della top five, ossia Alonso su Ferrari, Raikkonen su Lotus, e Button su McLaren, sono nella top five sia nei test che, coerentemente, nella classifica finale del mondiale. Nel 2013, invece, tolto il solito Vettel che si nasconde, Alonso è secondo e viceré sia nelle prove private finali che nel mondiale, mentre la Mercedes





ancora una volta promette bene e mantiene assai meno a fine anno, pur risultando in netta ascesa.

L'attendibilissimo 2014

Siamo all'ultima annata oggetto dell'indagine, ossia la 2014. In questo caso il riscontro più che fedele è fedelissimo. Vetture coi motori Mercedes nettamente al top, con la Ferrari indietro di un secondo al giro pulito (il peggio deve ancora venire) e i motori Renault che fan fatica addirittura ad accendersi. Il solo dato anomalo è la prevalenza di Massa con la Williams sulle Mercedes di Hamilton e Bottas, per un'inezia, due centesimi di secondo, ma per il resto i primi tre del mondiale sono già nelle migliori quattro piazze del test conclusivo. I conti tornano.

L'ultima sessione conta eccome

Ecco, il ragionamento è sviluppato, i dati studiati e le conclusioni verificate. In base a tutto ciò è possibile concludere che il risultato dell'ultima sessione di prove collettive dà ogni volta indicazioni assolutamente rilevanti e credibili per capire quella che potrà essere la reale classifica dei valori in campo. A parte la verificata tendenza della Red Bull dell'era Vettel a non badare ai crono-monstre, per tutti gli altri, salvo qualche irrilevante eccezione, la presenza nella top five durante le ultime rifiniture rappresenta una chiara garanzia di ottima riuscita nello svolgersi successivo del campionato.

Un motivo in più per vivere con l'apprensione, l'emozione e l'interesse di un quasi Gran Premio la sessione conclusiva dei test prevista dal 26 febbraio al primo marzo, sul tracciato di Barcellona. ●



I RAFFRONTI DAL 2009 TRA TEST COLLETTIVI FINALI E GRADUATORIE IRIDATE

9-12 marzo 2009 - Catalunya			Classifica finale Mondiale 2009				
	Pilota	Team	Tempo	Pilota	Team	Punti	
1	Barrichello	Brawn	1'18"926	1	Button	Brawn	95
2	Button	Brawn	1'19"127	2	Vettel	Red Bull	84
3	Rosberg	Williams	1'19"774	3	Barrichello	Brawn	77
4	Glock	Toyota	1'20"091	4	Webber	Red Bull	69,5
5	Massa	Ferrari	1'20"168	5	Hamilton	McLaren	49
25-28 febbraio 2010 - Catalunya			Classifica finale Mondiale 2010				
	Pilota	Team	Tempo	Pilota	Team	Punti	
1	Hamilton	McLaren	1'20"472	1	Vettel	Red Bull	256
2	Webber	Red Bull	1'20"496	2	Alonso	Ferrari	252
3	Massa	Ferrari	1'20"539	3	Webber	Red Bull	242
4	Sutil	Force India	1'20"611	4	Hamilton	McLaren	240
5	Hulkenberg	Williams	1'20"614	5	Button	McLaren	214
8-12 marzo 2011 - Catalunya			Classifica finale Mondiale 2011				
	Pilota	Team	Tempo	Pilota	Team	Punti	
1	Schumacher	Mercedes	1'21"268	1	Vettel	Red Bull	392
2	Alonso	Ferrari	1'21"614	2	Button	McLaren	270
3	Perez	Sauber	1'21"761	3	Webber	Red Bull	258
4	Rosberg	Mercedes	1'21"788	4	Alonso	Ferrari	257
5	Vettel	Red Bull	1'21"865	5	Hamilton	McLaren	227
1-4 marzo 2012 - Catalunya			Classifica finale Mondiale 2012				
	Pilota	Team	Tempo	Pilota	Team	Punti	
1	Raikkonen	Lotus	1'22"030	1	Vettel	Red Bull	281
2	Perez	Sauber	1'22"094	2	Alonso	Ferrari	278
3	Button	McLaren	1'22"103	3	Raikkonen	Lotus	207
4	Ricciardo	Toro Rosso	1'22"155	4	Hamilton	McLaren	190
5	Alonso	Ferrari	1'22"250	5	Button	McLaren	188
28 febbraio 3 marzo 2013 - Catalunya			Classifica finale Mondiale 2013				
	Pilota	Team	Tempo	Pilota	Team	Punti	
1	Rosberg	Mercedes	1'20"130	1	Vettel	Red Bull	397
2	Alonso	Ferrari	1'20"494	2	Alonso	Ferrari	242
3	Hamilton	Mercedes	1'20"558	3	Webber	Red Bull	199
4	Massa	Ferrari	1'21"266	4	Hamilton	McLaren	189
5	Button	McLaren	1'21"444	5	Raikkonen	Lotus	183
27 febbraio 2 marzo 2014 - Bahrain			Classifica finale Mondiale 2014				
	Pilota	Team	Tempo	Pilota	Team	Punti	
1	Massa	Williams	1'33"258	1	Hamilton	Mercedes	384
2	Hamilton	Mercedes	1'33"278	2	Rosberg	Mercedes	317
3	Rosberg	Mercedes	1'33"484	3	Ricciardo	Red Bull	238
4	Bottas	Williams	1'33"987	4	Bottas	Williams	186
5	Alonso	Ferrari	1'34"280	5	Vettel	Red Bull	167

Tabella a cura di Michele Merlino

Foto finni

di **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

KARLSTAD - "Sunday bloody sunday" intitolava il sito web del Rally di Svezia presentando la tappa finale. Un titolo davvero azzeccato, visto che domenica mattina se le sono date a suon di temponi sulle speciali ghiacciate del Rally Sweden; i tre moschettieri Neuville, Mikkelsen e Ogier, che si giocavano la vittoria racchiusi in un fazzoletto di meno di dieci secondi. Un finale davvero emozionante, come non se ne vedevano da tempo, con due grandi amici nella vita, Neuville e Mikkelsen, contro il bicampione del mondo. I due giovani emergenti in testa alla gara staccati tra loro di appena 1"5, entrambi vogliosi di affermarsi nell'unica prova nordica del campionato, contro il più forte del momento. *«Domani devo andare flat out, è l'unico modo che ho per vincere»* argomentava alla fine della seconda tappa Andreas Mikkelsen, che al volante della Polo Wrc ancora in versione 2014 (la nuova l'avrà solo in Portogallo) ha fatto faville sulle nevi scandinave. *«Ho tenuto due gomme nuove e le ho montate prima dell'ultima speciale, attaccando al massimo - gli faceva eco uno scatenato Neuville - . Ecco perché ho fatto segnare quello splendido tempo passando Andreas e andando in testa. E domani vedremo».*

Beati i secondi

La regola anti Ogier, come la chiamano in tanti, stavolta ha dato i suoi frutti. Il campione francese ha sofferto per tutto il pomeriggio della seconda giornata, visibilmente rallentato dal fatto di transitare per primo sulle speciali. *«È vero! Per questo motivo abbiamo 9"6 di ritardo su Neuville - faceva notare la sera di sabato Julien Ingrassia - . Ad un certo punto stavamo facendo addirittura i tempi di Evans, nonostante fossimo sempre andati al 110%. Abbiamo perso troppi secondi, per me ce la possiamo fare, Séb come sempre è molto motivato e ci crede».* Ogier ha confermato le sensazioni date al suo navigatore, e domenica nei tre crono finali ha letteralmente volato sul ghiaccio svedese, per andare a prendersi la sua 26esima vittoria iridata, raggiungendo Carlos Sainz al terzo posto tra i più grandi di sempre. Spettacolare la sua prestazione nella power stage di Varmullsasen, dove ha stracciato tutti ottenendo uno dei trionfi più belli della sua carriera e stabilendo un nuovo record. È infatti il primo pilota non nordico ad aver vinto per due volte la prova svedese. *«Non è stata una gara facile - spiegava alla fveramente al massimo per tutta la corsa. Abbiamo dovuto lottare anche contro il*



CON UN COLPO DI RENI DAVVERO DA CAMPIONE CONSUMATO, OGIER BEFFA MIKKELSEN E NEUVILLE E AGGUANTA ALL'ULTIMA SPECIALE IL SUO 26ESIMO SUCCESSO IRIDATO. TANTI QUANTI SAINZ



sh

AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**
Vw Polo R
2.55'30"5
- 2 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Wrc
a 6"4
- 3 Mikkelsen-Floene**
Vw Polo R
a 39"8



VOLKSWAGEN INCONTENIBILE

La Polo R Wrc ha ancora una volta fatto a pezzi la concorrenza, con Ogier capace di beffare Mikkelsen: in alto gli equipaggi festeggiano con Jost Capito. Fra loro s'è infilato questa volta un ottimo Neuville con la Hyundai

regolamento ma alla fine ce l'abbiamo fatta. Sono davvero contento, volevo rivincerla, questa gara». A Karlstad, sul podio, Jost Capito era molto soddisfatto. «È presto per parlare di volata verso entrambi i titoli - commentava all'arrivo il boss di Vw Motorsport - . Bisogna aspettare, siamo solo alla seconda gara. Un bravo a Sébastien e complimenti anche ad Andreas, che ci ha provato sino alla fine». Felicissimo pure Thierry Neuville, strepitoso in tutto il week-end. «Una gara davvero bella - ha detto il belga all'arrivo - , nella quale ho provato a vincere sino all'ultimo km. È una bella scossa per me e per tutto il team, non ci aspettavamo di essere così competitivi qui. Ora andiamo in Messico, dove saremo avvantaggiati dal fatto di partire secondi». Andreas Mikkelsen si è invece girato nella power stage, gettando al vento la sua possibile prima vittoria. «Peccato, ho perso una trentina di secondi ed anche il secondo posto. Ero in testa e stavo andando al massimo, volevo vincere».

Torsby galeotta per Latvala

Varmland, in svedese, significa terra calda. Ma stavolta il ghiaccio, a differenza dello scorso anno, ha resistito, nonostante temperature salite leggermente sopra lo zero durante lo svolgimento della gara. Alla fine le condizioni sono state quelle classiche del "winter rally", anche se questo febbraio davvero tiepido per essere a queste latitudini ha reso il fondo di alcune prove, soprattutto quella di Rammen, meno compatto del solito. Neve ce n'era tanta a bordo strada, e gli snow bank stavolta hanno resistito. E proprio uno di questi ha deciso la gara di Latvala. Un errore grave, quello che ha commesso il finlandese, che può già dare una svolta davvero negativa al suo Mondiale.

Il ghiaino sulla strada ha fatto scomporre la sua Polo R che s'è girata, a 500 metri dalla fine della penultima speciale della prima tappa - Torsby - urtando con il posteriore un muro di neve ed andando ad innevare, facendo perdere al finlandese oltre 8 minuti. In quel momento Jari-Matti era virtualmente passato in testa alla gara perché Ogier aveva urtato anche lui un banco di neve, perdendo a sua volta una ventina di secondi. «Forse ero troppo veloce - ha confessato Latvala - ma sulla neve e sul ghiaccio è così: se ti giri puoi compromettere la tua gara». Poi Latvala ha proseguito, ma non l'abbiamo mai visto triste e abbattuto come stavolta. Quanto agli altri, finale deludente per Mads Ostberg, che ha chiuso solo decimo a causa del tempo perso per una foratura nella seconda speciale, sabato mattina, e poi per un innevamento nella tappa finale.

Bene invece Ott Tanak, quarto alla fine, che ha corso con la testa facendo finalmente contento il suo boss, Malcolm Wilson; mentre Hayden Paddon ha stupito un po' tutti con una gara regolare sulla seconda Hyundai ufficiale (lasciata libera dall'infortunato Sordo) chiusa al quinto posto. Gara intelligente anche quella di Evans, sesto assoluto alla sua seconda esperienza in Svezia, così come Kris Meeke che ha concluso alle sue spalle settimo, per il tempo perso in un fuori pista a Kirkaener. Ora arriva la terra, in Messico, e avremo un'idea sulla effettiva differenza tra le forze in campo... ●



THIERRY SALTA 44 METRI!

Il famoso salto "Colin's Crest" dedicato al mitico Colin McRae, nella speciale di Vargasen, ha visto Thierry Neuville e la sua Hyundai stabilire il nuovo record: 44 metri per aria, prima di mettere di nuovo le ruote al suolo...





eset

Hyundai vola con Neuville

IL TEAM PRINCIPAL NANDAN PROMUOVE IL BELGA E VUOL SCHIERARE LA NUOVA AUTO SOLO QUANDO SARÀ AL TOP

«**N**euville ha fatto una gara perfetta, da incorniciare. Mentre tutti gli altri hanno sbagliato lui non ha commesso un solo errore» - Un soddisfatto Michel Nandan promuove il suo giovane pilota. «Thierry ha corso senza prendere rischi inopportuni - continua il responsabile del team coreano - ed ha fatto una scelta di gomme strategicamente perfetta, alla fine della seconda tappa, e questo lo ha proiettato in testa al rally. Sono felicissimo del risultato, Thierry ha dimostrato tutte le sue qualità. Ed è stato un gran weekend per tutti noi. Non avremmo mai pensato alla vigilia che avremmo potuto lottare per la vittoria, pensavamo al massimo ad un quarto posto, magari con un po' di fortuna al terzo». Nandan ha le idee molto chiare sullo sviluppo della nuova i20 Wrc che, conferma, esordirà a metà stagione. «Non vogliamo correre rischi e quindi stiamo preoccupandoci soprattutto di fare test accurati su ogni singolo particolare della vettura, per poi portarla in gara solo dopo che avrà dimostrato di essere anche affidabi-

le. Stiamo facendo chilometri di test perché tutto è nuovo, dal telaio al motore, che abbiamo preparato noi stessi con l'équipe diretta da Nino Frison avvalendoci stavolta solamente di un supporto da Pipo Moteur. Bryan Bouffier è sotto contratto solo per fare i test, che svolgerà insieme agli altri nostri piloti ufficiali Thierry Neuville, Dani Sordo, Hayden Paddon e Kevin Abbring. Se le cose andassero davvero per il verso giusto, potremmo decidere di anticipare l'esordio. Altrimenti avverrà secondo programma, dopo metà stagione». Nandan non lo dice ma la sua idea è quella di far esordire la nuova Wrc sudcoreana in Finlandia o in Germania. «Non vogliamo deludere le attese dei nostri tifosi - continua Nandan - e vogliamo essere competitivi sin dalla prima uscita. Siamo una squadra ufficiale, ci teniamo a vincere. A questo proposito mi ha fatto piacere la notizia dell'arrivo della Toyota: è il ritorno di una Casa importante che non può che portare ampi benefici all'immagine di tutto il Mondiale rally». ●

5' DI PENALIZZAZIONE PER IL TURBO. CON POLEMICA

Kubica gate

Cinque minuti di penalità a fine seconda tappa, sabato notte, appioppati a Robert Kubica per un'errata mappatura del turbo sulla Ford Fiesta Wrc dell'A-Style. In pratica, come spiegato dall'entourage del pilota polacco, la Fia ha constatato che la telemetria del propulsore della vettura rilevava un valore di boost superiore a quello consentito.

Un fatto abbastanza anomalo, visto che è M-Sport che gestisce i motori di tutte le Fiesta Wrc durante una gara. Peccato perché Kubica, che ha chiuso 20esimo assoluto, si era tolto lo sfizio di vincere una speciale, Hagfors Sprint, regalando alla Pirelli uno dei due successi parziali nel rally scandinavo (l'altro l'ha firmato Protasov). Comunque, la prova del pilota di Cracovia, che aveva fatto un lungo nella terza speciale di Rojden, era già stata compromessa dalla rottura del differenziale posteriore venerdì pomeriggio, guasto che gli aveva fatto perdere diversi minuti. Kubica stavolta s'è distinto per la sua tattica saggia, con una prova condotta con intelligenza, nell'ottica di fare più esperienza possibile su neve e ghiaccio, dimostrando di sapersela cavare sulle speciali nordiche. È stato infatti il più veloce dei piloti Ford nella seconda tappa. Da questa gara a seguirlo c'era l'ingegnere Andrea Adamo, un tecnico esperto, che potrebbe fornire all'Rk Team un importante contributo nella gestione e sviluppo della vettura. Kubica ha in programma a fine mese una serie di test in Sardegna, ai quali parteciperà anche Adamo, per preparare la sua vettura in vista delle trasferte in Messico e Argentina.

ROBERT INGAGGIA ADAMO

Andrea Adamo, sotto a sinistra, è entrato a far parte del team di Kubica: i due possono dar vita ad una collaborazione proficua per il pilota polacco. Anche se l'inizio è stato difficile, con problemi sulla Fiesta dell'RK Team





Così al traguardo

Gara 2 del Mondiale Piloti e Costruttori Karlstad (S), 12-15 febbraio 2015

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	F-F	in 2.55'30"5
2°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 6"4
3°	Mikkelsen-Floene	Vw Polo R Wrc	N-N	a 39"8
4°	Tanak-Molder	Ford Fiesta Rs Wrc	EST-EST	a 2'26"
5°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZ-NZ	a 3'31"5
6°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Rs Wrc	GB-GB	a 3'53"
7°	Meeke-Nagle	Citroën Ds3 Wrc	GB-GB	a 4'05"8
8°	Prokop-Tomáek	Ford Fiesta Rs Wrc	CZ-CZ	a 4'26"
9°	Protasov-Cherepin	Ford Fiesta Rs Wrc	UKR-UKR	a 5'32"2
10°	Ostberg-Andersson	Citroën Ds3 Wrc	N-S	a 6'50"9

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 78-79

PROVE SPECIALI VINTE: Ogier 9 su 21, Mikkelsen e Latvala 3, Neuville 2, Kubica, Meeke, Protasov e Tidemand 1

RALLY LEADER: Tidemand ps 1, Ogier da ps 2 a ps 8, Mikkelsen da ps 9 a ps 17, Neuville ps 18, Mikkelsen da ps 19 a ps 20, Ogier ps 21

I PRINCIPALI RITIRI: Solowow (uscita di strada) ps 20

POWER STAGE: 1. Ogier, 6' 30"5; 2. Neuville a 0"2; 3. Ostberg a 1"9

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 22-25/1	SVEZIA 12-15/2	MESSICO 5-8/3	ARGENTINA 23-26/4	PORTOGALLO 21-24/5	ITALIA 11-14/6	POLONIA 2-5/7	FINLANDIA 30/7-2/8	GERMANIA 20-23/8	AUSTRALIA 10-13/9	FRANCIA 1-4/10	SPAGNA 22-25/10	GALLES 12-15/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25	25+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53
2° Mikkelsen	15	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Neuville	10	18+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
4° Latvala	18+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
5° Ostberg	12	1+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Evans	6	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
7° Tanak	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
8° Paddon	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Meeke	1+3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
10° Sordo	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8

Mondiale Costruttori

1° Vw Motorsport	43	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68
2° Hyundai Motor.	27	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55
3° M-Sport	12	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
4° Citroën Wrt	8+4	6+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20

Ketomaa senza rivali

VITTORIA IN WRC2 AL FINLANDESE, MA È L'IDOLO DI CASA TIDEMAND A FAR PARLARE

KARLSTAD - Re per una notte. La "guest star" della speciale di apertura del Rally di Svezia, all'ippodromo di Karlstad, è stato Pontus Tidemand. Il 24enne pilota svedese, al volante della Ford Fiesta Rrc, ha fatto infatti segnare lo scratch assoluto. Stabilendo un record.

Questa è stata infatti la prima volta nella storia del Mondiale che un pilota al volante di una vettura Wrc2 è stato in testa ad una gara iridata. Tidemand è stato avvantaggiato dal fatto che, partendo per primo, ha potuto correre su un fondo ghiacciato e compatto, che poi si è man mano degradato con il passare delle vetture, ma l'impresa resta. La prova del Wrc2 è stata poi dominata dal finlandese Jari Ketomaa, sulla Ford Fiesta R5 gommatata DMack, che ha preceduto all'arrivo il norvegese Brynildsen e l'ucraino Gorban. E Tidemand? Ha chiuso solo quinto, attardato da un'uscita di strada nella prova di

Finnskogen, durante la prima tappa. Con questo successo, Ketomaa è adesso in testa al campionato, a pari punti con il francese della Citroën, Lefebvre. ●

WRC2

Classifica: 1. Ketomaa-Lindstrom (Ford Fiesta R5) in 3.05'07"4; 2. Brynildsen-Fredriksson a 32"6; 3. Gorban-Korsia (Mini Cooper) a 3'27"4; 4. Al Rajhi-Orr a 3'40"2; 5. Tidemand-Axelsson a 3'43"5; 9. Tempestini-Chiarcossi (Subaru Impreza STi) a 18'50"6; 12. Linari-Arena (Subaru Impreza Sti) a 26'35"9; 14. Rendina-Pizzuti (Mitsubishi Lancer Evo X) a 42'13"4 (tutti gli altri su Ford Fiesta Rrc).
Campionato: 1. Ketomaa e Lefebvre 25 punti; 3. Breen e Brynildsen 18; 5. Gorban e Kremer 15; 7. Al Rajhi e Camilli 12; 9. Tidemand e Hirschi 10.



Il differenziale ferma Bertelli

RIPARATO IL GUASTO, LORENZO HA POI FATTO SEGNARE CRONO INTERESSANTI. PROVE ALTALENANTI PER GLI ALTRI ITALIANI

È stato un Rally di Svezia davvero sfortunato, quello di Lorenzo Bertelli. Il pilota del Team Fuckmattié ha subito la rottura del differenziale posteriore sulla sua Ford Fiesta Wrc, nella prima speciale, e si è dovuto fermare. Poi, il sabato, quando partiva primo grazie al Super Rally, s'è innervato a Vargasen e s'è dovuto di nuovo fermare, a metà giornata. Nella tappa finale il nostro pilota s'è poi fatto notare per il nono ed il decimo scratch fatti segnare a Varmullsasen. Prova regolare invece quella del 20enne veneto (ma corre con licenza rumena) Simone Tempestini, che ha chiuso 26esi-

mo assoluto ed è stato il migliore tra le vetture della Production Cup. "Tempesta Junior" ha dunque portato a casa i 25 punti del campionato davanti al toscano Linari, secondo tra le vetture Produzione dopo esser stato rallentato da un'uscita a Fredriksberg, il sabato pomeriggio. Il campione Produzione in carica Max Rendina è finito invece al quarto posto, dietro all'irlandese Eamon Boland dopo una prima tappa da dimenticare, nella quale si è dovuto fermare dopo aver aperto una ruota. Infine il veneto Bresolin: non ha preso il via per problemi preparazione della sua macchina. ●

MAMMA MIA CHE SFORTUNA!

Mani nei capelli per Lorenzo Bertelli, sopra. In alto, Linari e a sinistra Rendina: gli italiani non hanno avuto vita facile in Svezia. Sotto, Ketomaa, primo in Wrc2 con l'esperto Lindstrom. A destra, il monumento dedicato a Peterson



GIORDO

OREBRO RICORDA RONNIE PETERSON

La cittadina di Orebro è a metà strada tra l'aeroporto di Skavsta, 100 km a sud di Stoccolma, e la città che ospita il rally di Svezia, Karlstad. E proprio a Orebro, dove il 14 febbraio 1944 nacque l'indimenticabile Ronnie Peterson, è possibile ammirare una bella scultura del campione, realizzata nel 2003 da Richard Brixel. Come ricorda in svedese il pannello posto al lato del monumento, Peterson è stato pilota di March, Tyrrell e Lotus, ha preso parte a 123 Gp di F.1 vincendone 10 e purtroppo ci ha lasciati dopo il tragico incidente occorsogli al via del Gp d'Italia del 1978 a Monza

OGIER SOTTO TIRO

Stewards scatenati in Svezia per le violazioni dei limiti di velocità. Ogier, Solowow, Bertelli e Rendina sono stati colti in flagrante dai radar della "Polisi" svedese (Ogier addirittura 7 volte) e sono stati multati, con l'applicazione con la condizionale per un anno (rimarrà quindi in sospenso sino al febbraio 2016) di una penalità di 2' che verrà applicata alla prossima infrazione in gara.

FOTOGRAFO FERITO

Lo shakedown di Rada è stato sospeso dalla direttrice di corsa Christina Lundqvist Viklund a causa di un'uscita di strada del polacco Solowow nella quale è rimasto ferito il fotografo ceco Honza Fronek, subito medicato e poi dimesso dall'ospedale di Karlstad.

PROTASOV VINCE

L'ucraino Yurii Protasov ha deciso d'accordo con D-Max Racing di rescindere il contratto che li legava ed ha scelto una Fiesta Wrc M-Sport. Il pilota di Kiev s'è tolto lo sfizio di aggiudicarsi il secondo passaggio sulla speciale di Kirkaener, in Norvegia, regalando alla Pirelli uno dei due scratch.

SOLBERG STORICO

Petter Solberg, navigato dalla moglie Pernilla Walfridsson, s'è aggiudicato l'Historic Swedish Rally con una Ford Escort Mk2. "Hollywood" s'è divertito nella gara svedese, che ha vinto con oltre 3' su Axelsson (Audi Quattro).

HQ IN TEATRO

Al centro di Karlstad, nel Conference Center che dallo scorso anno ospita il quartier generale e la sala stampa del rally, è presente un capiente teatro all'avanguardia dotato di ben 1600 posti a sedere.

WRC3 PER UNO

C'era solo un iscritto al Wrc3 in Svezia, il 18enne norvegese Ole Christian Veiby, che con la sua Ds3 RT3 Max partecipa anche al Mondiale Junior. Con questo successo Veiby, che al Rally di Montecarlo aveva chiuso terzo alle spalle di Gilbert e Riedemann, è ora passato saldamente in testa alla serie.

Corsica

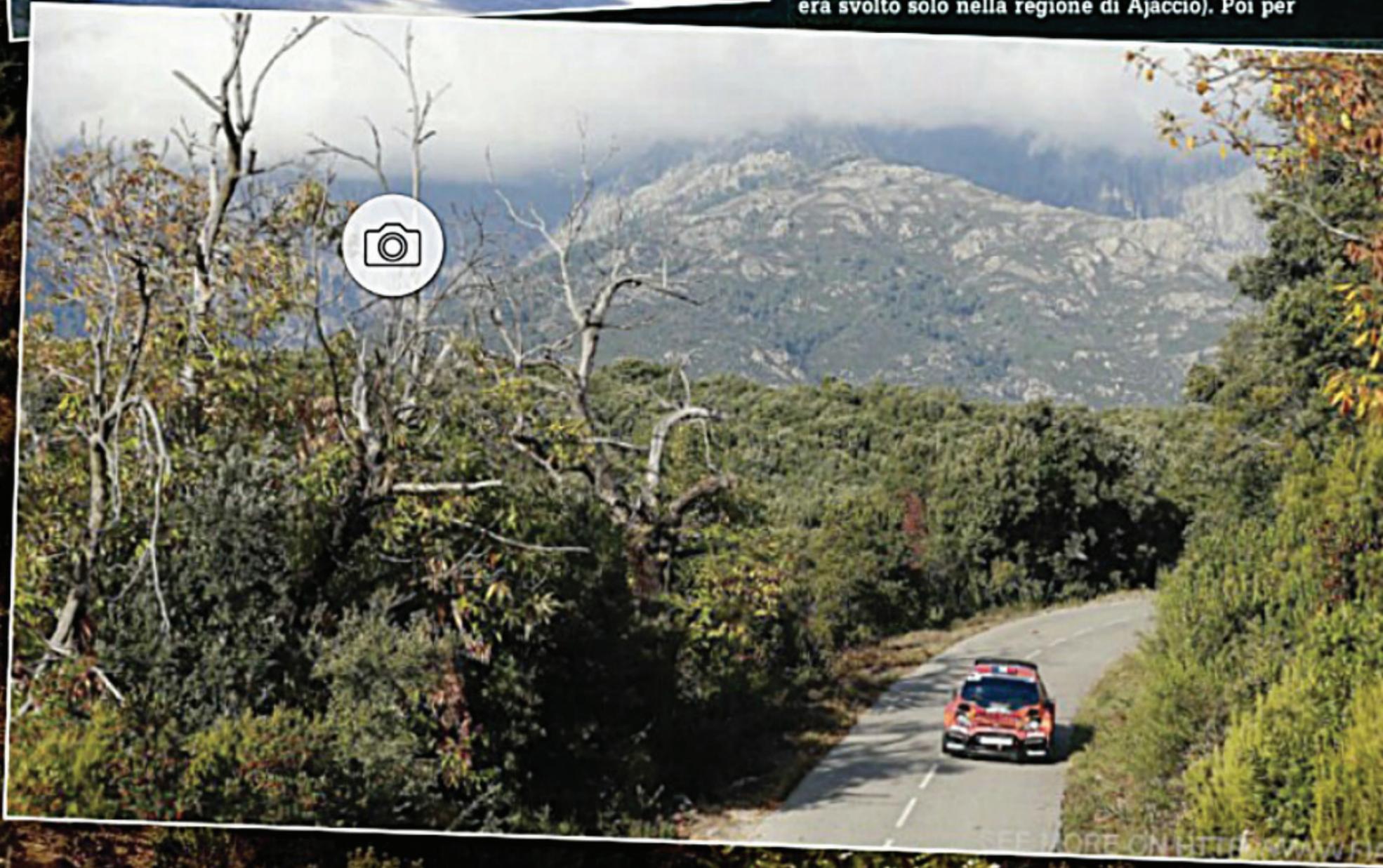
ritorno di fiamma

SELVAGGIA, BELLA, CRUDELE: LA SERIE IRIDATA RIABBRACCIA IL TOUR, UNA CLASSICA CHE TORNA CON LE SUE MILLE CURVE, TANTE STORIE DA RACCONTARE E UN'EDIZIONE CHE SA DI MARATONA

di **Marco Giordo**



Se c'è una prova che si può definire classica del campionato del mondo rally, una di queste è sicuramente il Tour de Corse che ha fatto parte ininterrottamente per ben 35 anni, cioè dal 1973 al 2008, del calendario iridato. Una gara quindi storica, per certi versi mitica, che di cose da raccontare nelle sue 57 edizioni sinora disputate ne ha davvero tante. Anzitutto quella riguardante il suo nome, perché il "Giru di Corsica", come lo chiamano gli abitanti dell'isola che dette i natali a Napoleone Bonaparte, si chiama così per il fatto che dalle sue prime edizioni sino ai primi anni '90 si svolgeva facendo il periplo di tutta l'Ile de Beauté (negli ultimi anni invece si era svolto solo nella regione di Ajaccio). Poi per





il suo soprannome di "rallye des 10.000 virages", cioè di rally delle 10.000 curve, per via dei continui tornanti che caratterizzano le strade asfaltate del suo percorso, soprattutto quelle di montagna. Ed inoltre per essere stato definito anche "l'università dell'asfalto", per la complessità e le caratteristiche delle prove speciali, belle, guidate e davvero affascinanti per chi ama l'asfalto. Un rally dove in tempi recenti hanno esordito vetture importanti, come la Peugeot 207 Wrc e la Suzuki SX4 Wrc.

Una prova quindi per veri specialisti della guida su asfalto, ecco perché nelle gare iridate svoltesi in Corsica hanno vinto quasi sempre i piloti francesi, come Nicolas, Andruet, Thérrier, Ra-

AURIOL E DARNICHE I RE DEL TOUR DE CORSE

Con sei vittorie ciascuno, Auriol (sopra, in azione nel 1988 anno del suo primo centro) e Darniche a sinistra sono quelli che hanno vinto più Tour de Corse in carriera. Sotto, Loeb a segno consecutivamente per 4 volte. In basso a sinistra, Sarrazin, in azione nel 2014 quando la gara era valida per il campionato europeo

gnotti, Saby, Beguin, Delecour, Bugalski, Panizzi e Loeb, mentre i recordman con 6 vittorie a testa sono Bernard Darniche (1970, '75, '77, '78, '79 e 1981) e Didier Auriol (1988, '89, '90, '92, '94, '95). Tra gli stranieri invece il record di successi appartiene al nostro Sandro Munari che vinse nel 1967 e nel 1976, al finlandese Markku Alen primo nel 1983 e '84, e allo scozzese Colin Mc Rae vittorioso nel 1997 e '98.

Gli altri stranieri a vincere il Tour sono stati gli spagnoli Carlos Sainz (1991) e Jesús Puras (2001), il norvegese Petter Solberg (2003) e l'estone Markko Martin (2004). Degli anni recenti ci piace ricordare tre aneddoti relativi alle vittorie nel Tour de Corse.



CORSICA RITORNO DI FIAMMA

Nel 1994 Bernard Occelli per motivi familiari dovette partire improvvisamente alla vigilia della gara e fu sostituito all'ultimo momento da Denis Giraudet, che poi si aggiudicò la corsa al fianco di Didier Auriol, diventandone da allora il copilota. Nel 1997 Colin McRae fu invece autore di una strepitosa rimonta nell'ultima prova speciale, e sui 43 km del crono di Stillicione sulla Subaru Impreza Wrc staccò sotto la pioggia di ben 25" Carlos Sainz (Ford Escort Wrc) e di 48" Gilles Panizzi (Peugeot 306 Maxi). Vinse così il rally per soli 8" davanti al "matador". Infine nel 2003 Petter Solberg ebbe un brutto incidente sull'Impreza nello shakedown sbattendo contro un palo del telefono, e prese parte alla partenza cerimoniale a piedi perché solo a tarda notte i meccanici della Subaru gli finirono di riparare la vettura. Grazie anche al contributo delle scelte dei tecnici Pirelli, Petter poi alla fine vinse quella gara precedendo di 36" Carlos Sainz (Citroën XSara Wrc), un successo che lo lanciò verso il titolo mondiale. Infine tre dati statistici: proprio ad Ajaccio in occasione del Tour de Corse del 2004 Sébastien Loeb vinse il suo primo titolo iridato, poi l'anno dopo il cannibale alsaziano vinse tutte e dodici le speciali in programma stabilendo un record tuttora imbattuto. L'ultimo riguarda le ultime quattro edizioni iridate vinte da Loeb, in cui un pilota finlandese si è classificato secondo assoluto e sempre al volante di una Ford Focus Wrc ufficiale (Toni Gardemeister nel 2005, Marcus Gronholm nel 2006 e 2007, Mikko Hirvonen nel 2008).

HANNO PERSO LA VITA SULL'ISOLA NAPOLEONICA

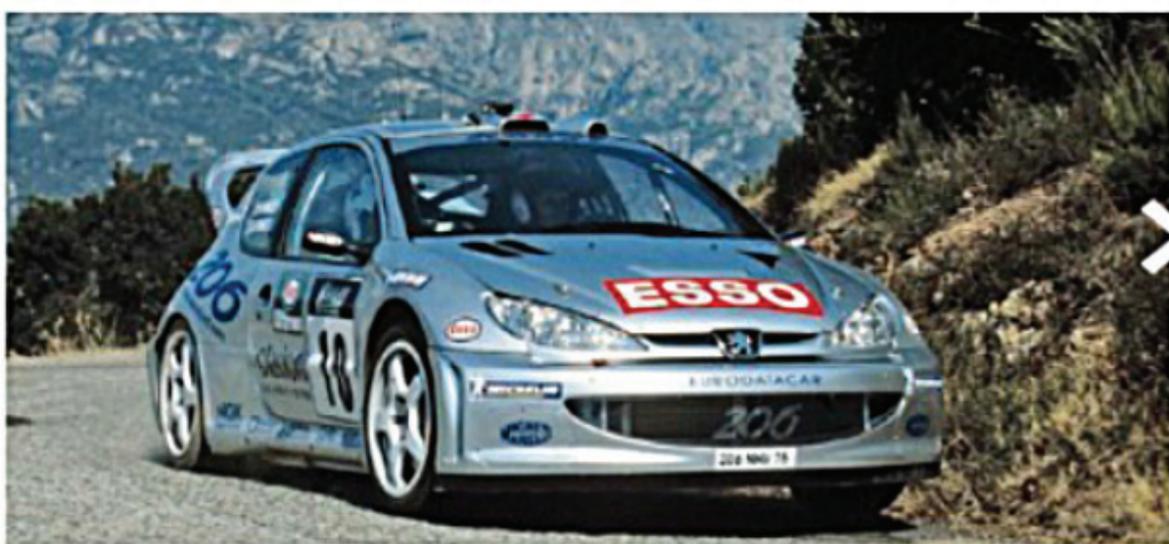
Bettega e Toivonen due pagine tragiche

Al Tour de Corse sono purtroppo anche legate due pagine tragiche del ralismo mondiale. Il 2 maggio 1985 infatti Attilio Bettega perse la vita proprio in Corsica per un'uscita di strada al volante della Lancia Rally 037 numero 4 nella quarta speciale, nella discesa che da Zerubia porta a Pont d'Acoravo. Fu una grave perdita per il ralismo tricolore, Attilio infatti aveva solo 32 anni, era cresciuto nel gruppo Fiat-Lancia e all'epoca era il nostro pilota più prestigioso. Gli fu fatale proprio quella gara che voleva tanto vincere, e che invece ce lo ha tragicamente portato via. Un anno dopo sempre il 2 maggio sulla Lancia Delta S4 numero 4 (lo stesso di Bettega) furono Henri Toivonen e Sergio Cresto a perdere la vita in Corsica in un tragico rogo sulla speciale Corte-Taverna. Nella discesa stretta ed insidiosa che porta al Pont de Castirla un'uscita di strada in una curva a sinistra si rivelò fatale per Henri e Sergio. La Delta S4 prese fuoco e si portò via il campionissimo finlandese, che aveva solo 29 anni, ed il suo bravo copilota. Da quel 2 maggio del 1986 il mondo dei rally è cambiato radicalmente, la Fisa (l'attuale Fia) fu infatti costretta a rivedere i regolamenti bandendo le gruppo B. In pratica finì un'epoca che portò i rally all'apice del loro successo per la loro spettacolarità, quelle auto con più di 500 cavalli di potenza erano diventate infatti troppo pericolose per i piloti e per il pubblico.



MARKKU ALEN CON LA 037 È STATO IL PRIMO FINLANDESE A VINCERE IL "GIRU"

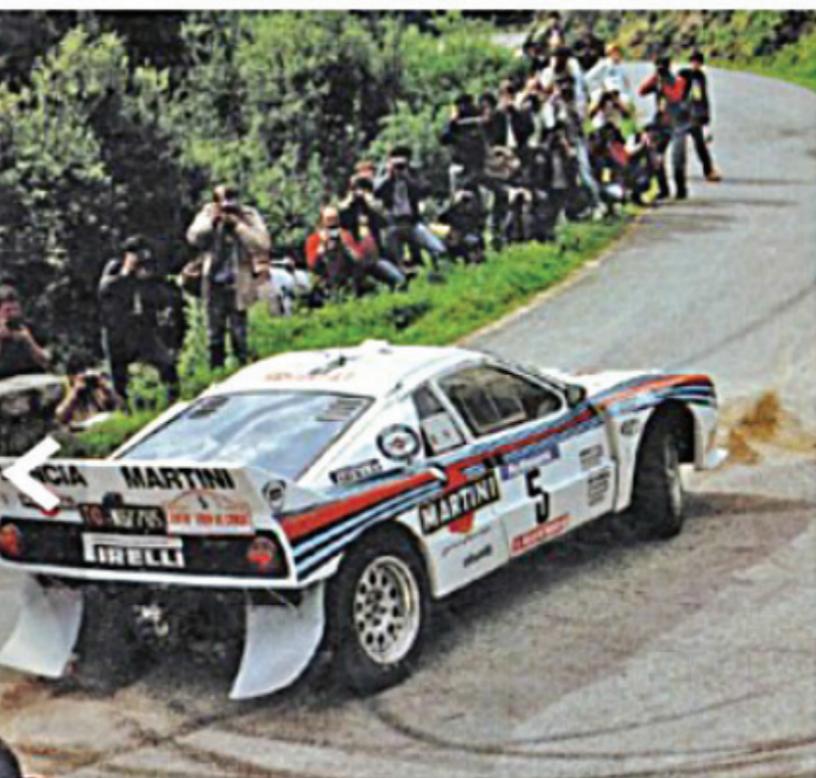
Storie e protagonisti passati in rassegna. Sopra a destra, Mäkinen finito rovinosamente fuori nel 2001. Sotto Panizzi, due volte a segno sull'isola. A destra, Markku Alen, primo finlandese a vincere tra le mille curve corse. In basso Petter Solberg che fece saltare il banco nel 2003 anno nel quale vinse il titolo. Sopra Magalhães in azione nel 2014.



CON PROVE SPECIALI DA 70 CHILOMETRI

Edizione 2015 vera maratona

La 58ª edizione del Tour de Corse si preannuncia già come una vera e propria maratona. La Ffsa, la federazione automobilistica francese, ha infatti idea di proporre un percorso ad ampio respiro ed articolato che coinvolgerà tutta l'isola. In pratica l'edizione 2015 della corsa in programma dall'1 al 4 ottobre sarà un vero e proprio "Giru di Corsica", con la disputa di sole sei prove speciali che interesseranno la regione di Ajaccio, il nord nella zona di Bastia ed il sud in quella di Porto Vecchio. In pratica Dominique Serieys, direttore generale della federazione transalpina e general manager del Rallye de France, ha proposto ai team in Svezia di stabilire il parco assistenza al centro dell'isola a Corte ed una gara di 300 km cronometrati così articolata. Dopo lo shakedown in programma il 1º ottobre nei dintorni di Corte, i piloti si trasferiranno ad Ajaccio per passare la notte. La mattina dopo è prevista una



Tour de Corse un coro di sì

**BREVE SONDAGGIO TRA I PERSONAGGI DEL CIRCUS IRIDATO
SUL RITORNO DELLA SFIDA TUTTA ASFALTO DELL'ILE DE BEAUTÉ**

MICHEL NANDAN

**Team manager Hyundai
Motorsport**

«Sono favorevole a questo progetto perché in Corsica ci sono le prove speciali adatte per correre questo tipo di gara. La scelta di Corte come sede del parco assistenza è poi sotto l'aspetto strategico quella giusta, ci sono però due aspetti, uno tecnico e un altro di marketing di cui al giorno d'oggi bisognerebbe tener conto. Le gomme potrebbero avere dei problemi in prove così lunghe perché alla fine non sarà importante la performance pura, ma diventerà fondamentale la gestione dei pneumatici. E così le differenze cronometriche potrebbero essere di molto inferiori rispetto a quello che pensiamo noi, l'abbiamo già visto l'anno scorso in Alsazia. Riguardo al marketing, noi oggi portiamo sponsor e clienti sulle ps, e con una sola speciale in programma al giorno faremo vedere loro molto poco. Quindi bisognerebbe distribuire meglio il percorso aggiungendo qualche speciale più corta, perché 300 km cronometrati sono troppo pochi».

JEAN PAUL CHIARONI

Logistico Citroën Racing

«Per la Corsica il ritorno della prova mondiale è un successo importantissimo, perché prima per tutti noi era quasi un fatto dovuto che ci fosse la gara iridata a casa nostra, era stato così per 35 anni, e per 50 anni la nostra era stata la gara più importante del rallyismo francese. Poi quando il Rallye de France si è trasferito in Alsazia, tutti ci siamo subito resi conto di quanto avevamo perso. Perché noi corsi amiamo lo sport dell'automobile e i rally, il Tour è per noi un momento di gioia, è la festa motoristica di tutta l'isola. Ecco perché tutti i politici senza distinzione di partito si sono subito messi d'accordo per riportare la gara mondiale sulle nostre strade, ed hanno trovato le risorse per finanziare l'evento».

Il rally mondiale è inoltre un importante veicolo pubblicitario che permette di diffondere l'immagine del nostro mare e della nostra isola in tutto il mondo».

JARI-MATTI LATVALA

Pilota Volkswagen

«Per noi finlandesi correre in Corsica è più facile che in altre gare su asfalto. Perché per le caratteristiche delle strade lì è più difficile tagliare le curve. Bisogna correre in traiettoria, puliti e trovare la linea giusta per fare i tempi. Sono strade con una conformazione particolare si saliscendi e ricche di curve ma anche veloci, ecco spiegati i nostri risultati positivi da quelle parti e le due vittorie di Markku Alen. È una gara che a me piace, ci ho già corso quattro volte e negli ultimi due anni avevo sfiorato il podio finendo quarto assoluto».

PETTER SOLBERG

Ex pilota Subaru e Ford

«Al Tour de Corse è legata una delle mie vittorie più belle in carriera, il team mi aveva permesso di vincere dopo aver rimesso a posto la mia Impreza dopo un incidente nello shakedown. Ricordo la Corsica con piacere, per le sue belle prove speciali, una gara molto tecnica e poi si mangia davvero bene da quelle parti, anche il vino e la birra sono di qualità».

MALCOLM WILSON

Team manager MSport

«La Corsica è una gara storica con una sua fisionomia ben definita e delle prove speciali uniche al mondo che hanno una loro conformazione naturale particolare. Un rally molto complicato, in cui non è difficile trovare il ritmo ma il problema è sempre stato la lunghezza delle speciali e la costanza della prestazione. Ecco perché quest'anno senza gli split sarà ancora più dura per i piloti».

sola speciale di 70 km, poi parco assistenza a Corte e trasferimento a Bastia dove i piloti passeranno la notte. Il sabato due speciali di 70 km ciascuna con due parchi assistenza a Corte e trasferimento in serata a Porto Vecchio, da dove domenica 4 ottobre partirà la tappa finale che prevede una speciale di 70 km nel sud dell'isola che porterà i piloti nella zona di Ajaccio, dove si svolgerà la power stage finale. Insomma si vuole tornare all'antico, al vecchio Tour de Corse degli anni '70 e '80, che in un giorno e mezzo faceva il giro intero dell'isola. In attesa che l'itinerario venga ufficializzato con l'ok dei team, c'è da ricordare che decisivo per il ritorno del mondiale in Corsica è stato l'impegno dei politici locali, che hanno finanziato con un contributo di oltre 2 milioni di euro la manifestazione. Un dato che fa riflettere su quanto sia diventato importante per il territorio il ritorno economico di questo tipo di manifestazione, visto che la Regione Sardegna negli anni scorsi ha patrocinato l'evento mondiale nell'isola dei quattro mori per cifre intorno al milione di euro, meno della metà quindi di quanto stanziato dalla vicina Corsica. ●

Rossetti brinda a Franciacorta

IL FRIULANO APPROFITTA DEL CRASH DI D'ASTE E VINCE UNA GARA TEST IN VISTA DEL RIENTRO AL VERTICE. E DI BENEDETTO STRAPPA IL SECONDO POSTO AD OGLIARI

di **Sergio Remondino**
foto **Bettiol**

CASTREZZATO - Altro che rally in circuito uguale "serie B"! A Franciacorta s'è disputata un'edizione, la settima della gara in salotto bresciana, degna dei rally veri e dei bei tempi andati. Quando a vincere non erano "solo" i più bravi ma anche i più duri. E quando il gioco si fa duro, gente del calibro e dell'esperienza di Luca Rossetti non può non emergere. Con la Ford Focus Wrc della Dp Autosport, il friulano tre volte campione Europeo, una volta campione italiano e una volta campione turco ha fatto vedere di che pasta è fatto. Andando a far sua una gara resa davvero difficile dal maltempo e da un percorso tecnico e selettivo, che utilizzava parti del tracciato realizzato per il Rallycros mondiale e parti del normale impianto. Una gara difficile, quella studiata da Gianluca Marotta, che ha - appunto - finito per esaltare i veri duri.

E se Luca Rossetti ha saputo vincere dopo aver affrontato e superato i mille piccoli problemi che lo hanno rallentato all'inizio, Stefano D'Aste ha saputo perdere con onore e dignità. In testa con un vantaggio di ben 23" e 56 dopo tre delle cinque speciali in programma (e dopo aver fatto la prima piese senza interferenzi...), nel primo crono della domenica mattina il veloce pilota e manager genovese ha urtato un paletto di sostegno di un rail ed ha "aperto" la ruota anteriore sinistra della Citroën Ds3 Wrc D-Max, ritrovandosi incredibilmente fuori dai giochi. Poi, il maltempo ha costretto gli organizzatori ad annullare l'ultima speciale per motivi di sicurezza (legati appunto al meteo) e D'aste è stato ugualmente classificato sesto, ma questo è un dettaglio. Resta la grande prestazione di un pilota che a 38 anni sta migliorando ancora.



CONDIZIONI PER VERI RALLISTI

Luca Rossetti, sopra, ha vinto un'edizione del Rally di Franciacorta avversata dal maltempo. A sinistra Di Benedetto, secondo con la Peugeot 207 S2000 davanti a Ogliari con la 208 R5, a destra. Sotto a destra la Citroën Ds3 Wrc di Stefano D'Aste con la ruota anteriore sinistra fuori uso

Appena arrivato da Barcellona, dove aveva provato - andando fortissimo - la Chevrolet Cruze che utilizzerà quest'anno nel Wtcc, D'Aste s'è ritrovato d'incanto al volante di una vettura e in condizioni totalmente diverse. Nonostante questo è andato fortissimo, su un altro pianeta rispetto alla concorrenza. Bravo davvero.

Di Benedetto e Ogliari, che Leonii!

Detto della lotta per il successo, occorre dire della ancor più avvincente lotta per la piazza d'onore, che ha visto il sempre arrembante e spettacolare Fofò Di Benedetto con la Peugeot 207 S2000 della Erreffe

spuntarla su Jack Ogliari al debutto con la 208 R5 di PA Racing. Il vecchio e il nuovo in casa Peugeot si sono trovati di fronte, con una differenza davvero minima: 1 secondo e 08 a favore di Di Benedetto! Che ha dato spettacolo, lasciando pezzi di carrozzeria e specchietti retrovisori disseminati lungo il percorso pur di "pelare" allo spasimo le traiettorie e limare così qualche decimo di secondo nei suoi tempi. Una tattica a rischio, che però ha pagato il coraggio del siciliano. Ogliari, dal canto suo, non ha per niente sfigurato, mostrandosi sempre più specialista di successo nella difficile specialità dei rally in salotto. ●

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Rossetti-Maurigi (Ford Focus Wrc); 2. Di Benedetto-Pedretti (Peugeot 207 S2000); 3. Ogliari-Falzone (Peugeot 208 T16 R5)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79



IL VINCITORE CORRERÀ CON LA NUOVA RENAULT

Rox sulla Clio R3T

«Altro che rally in circuito: questo è stato un rally vero! Qui, l'errore era dietro l'angolo». Luca Rossetti non le manda a dire. E non ha certo l'aria rilassata: «Il fondo si è molto rovinato con il passare dei concorrenti - spiega "Rox" - e la ghiaia non perdonava, non potevi mettere le ruote fuori di un millimetro dalla traiettoria che rischiavi l'errore fatale. Come è successo a D'Aste, infatti. Certo, era davanti lui, ma alla fine ho vinto io! Nonostante avessi problemi con tante cose, soprattutto a livello di assetto di guida e visibilità. Che, in queste condizioni, non era davvero il massimo. E poi, vincere fa sempre piacere. È stato, insomma, un bell'allenamento». In vista di cosa? «Per il momento c'è solo una stretta di mano - si sbilancia Rossetti dopo qualche insistenza - ma diciamo che ho raggiunto l'accordo con Dp Autosport per disputare il nuovo Trofeo Clio riservato alla R3T, sia quello nazionale che quello internazionale. Al Ciocco, ci sarò anch'io. Poi, quando arriverà la Skoda Fabia R5, la proverò in gara!».

Per un Rossetti che torna in scena alla grande, uno Stefano D'Aste che prima di tornare ad immergersi nel Wtcc recrimina per l'occasione sprecata: «Il fondo era davvero impossibile, così sono entrato nella parte stretta del tracciato - spiega - pianissimo: forse è stato quello l'errore! Ho sentito la macchina che andava in sottosterzo, ho provato a correggere dando un filo di gas ma non c'è stato niente da fare. Il rail mi ha "aperto" l'anteriore sinistra ed ho dovuto fermarmi lì, come un pollo! Pazienza, mi consolo con gli ottimi tempi che ho fatto segnare a Barcellona con la Chevrolet del Team Munnich!».



ROSSETTI E CAFFI PRONTI PER NUOVE SFIDE

Luca Rossetti, sopra, ha vinto a Franciacorta. Settimo posto per Alex Caffi, sotto, venuto per preparare il 1000 Miglia e navigato da Moreno Morello



LAGHI SHOW

È iniziato il conto alla rovescia per il 24. Rally Internazionale dei Laghi, seconda prova del Trn Zona 2 e prima gara del Campionato svizzero. Le iscrizioni chiuderanno sabato 28 febbraio, mentre la gara si svolgerà dal 13 al 15 marzo.

CIOCCO IN VERSILIA

Forte dei Marmi ospiterà non solo la partenza ma anche una prova speciale spettacolo, lunga 1200 metri e ricavata sul lungomare più prestigioso della Versilia, per la prossima edizione del Rally Il Ciocco, in programma dal 20 al 22 marzo.

RALLYDAY SERENISSIMA

Chiudono lunedì 2 marzo le iscrizioni al 1. Rallyday della Serenissima-Città di Sacile, che va in scena domenica 8 marzo a cura di Planet Team e Fuoristrada Club 4x4 Pordenone. Per info: www.planetrallyteam.it.

TORRI SARACENE

È in programma il 28-29 marzo la seconda edizione del Rally Torri Saracene che aprirà la stagione dei nazionali in Sicilia. La gara, organizzata dalla Cst Sport, avrà l'intero percorso ricavato sulle strade dei Nebrodi, partenza a Sant'Angelo in Brolo e arrivo nel centro di Gioiosa Marea.

ARALDO-FORATO

Jacopo Araldo e Antonio Forato hanno dato vita ad una bellissima lotta nella classe S1600 del CiWrc, vinta da quest'ultimo. E quest'anno potrebbero bissare. Al Rally 1000 Miglia saranno presenti entrambi, ancora da vedere se nella S1600 o nella S2000.

CELICA ST165 STORICA

Oriando Redolfi non poteva assistere immobile alla valanga di Lancia Delta 8 e 16 valvole in fase di preparazione per correre tra le storiche del periodo J2, vale a dire fino al 1990. E così, il preparatore bergamasco sta allestendo una delle Toyota Celica St165 che fece correre con successo nei rally italiani. La vettura sarà pronta a breve, per essere schierata nell'Europeo, nel Cir e nella Mitropa storiche.



BETTIOLO

400 KM CRONOMETRATI DA SUD AL NORD DELLA SARDEGNA

Rally d'Italia Marathon

L'appuntamento italiano del Mondiale - in programma in Sardegna dall'11 al 14 giugno - attraverserà tutta l'isola, da sud a nord. Confermata ad Alghero la base della manifestazione da dove, dopo lo shakedown giovedì 11, i piloti si trasferiranno a Cagliari. Dalle ore 20, nell'area portuale del capoluogo, avrà luogo la superspeciale d'apertura, lunga 2,50 km. Dopo aver lasciato le vetture in parco chiuso, nella centralissima Via Roma, i piloti ripartiranno la mattina di venerdì 12, per completare la prima tappa - Cagliari-Alghero - con 138 km cronometrati suddivisi in 9 speciali (4 ripetute) nell'oristanese. Due sono già state disputate in passato sul Monte Grighine (di 22,5 e 15 km); mentre le altre due - Montiferru (18 km) e Sagama (2,5 km) - sono inedite. Poi, nel pomeriggio, si svolgerà il nuovo crono di Is Aruttas. Sabato seconda tappa molto dura, con 10 speciali (5 ripetute), per 202 km nel bacino del Monte Acuto. Dopo la superspeciale dell'autodromo di Mores (1,4 km) i piloti prenderanno parte ai crono di Monti di Alà (21,2 km), Monte Lerno e Coiluna-Loelle (di 37,5 km ciascuno) e all'altra superspeciale del rally, all'ippodromo di Chilivani (3,45 km). Domenica 14 tappa finale da 57,60 km in 4 speciali, con due passaggi sul nuovo crono di Monte Baranta (15 km) e due in quello di Cala Flumini (13,8 km), power stage finale. La gara sarà composta da ben 24 speciali per complessivi 400 km cronometrati.

IL BRESCIANO E ANCHE "LUCKY" NELL'EUROPEO STORICO

"Pedro" con la Delta

La Lancia Delta 16 V, che dal quest'anno può correre nei rally storici europei insieme a tutte le vetture che hanno gareggiato fino al 1990 compreso nel nuovo raggruppamento J2, fa già gola a molti. E tra i primi ad averla scelta ci sono il campione europeo 2013 Massimo "Pedro" Pedretti ed il sempreverde Gigi Battistolli, in arte "Lucky". Il bresciano, da anni protagonista all'estero e in Italia con la Lancia Rally 037, debutterà al Rally Costa Brava in Spagna che darà a metà marzo il via alle danze continentali e sarà quindi della partita nelle restanti prove della serie, con la voglia di riuscire a fare finalmente risultato a Ypres, da sempre roccaforte degli specialisti belgi. Quanto a "Lucky", il veneto si alternerà tra Europeo con la Delta 16V (anche questa della KSport come quella di "Pedro") e italiano con la Ferrari 308.



PONS, CALDANI E CIAVARELLA

Hankook a tre nel Tricolore

Due Ford Fiesta R5 di Bernini per Nicola Caldani, in coppia con Sauro Farnocchia, e Gabriele Ciavarella con Giacomo Ciucci. Sono le punte dello squadrone che la Hankook, rappresentata dalla Erts di Fabrizio Bardi, si appresta a schierare nel Tricolore. Oltre alle due R5 correranno in R2 tre Peugeot 208 per Vineis-Rodi; Giannini-Tredici e Giulia de Toni-Sofia Peruzzi. L'impegno si espande anche nel Trt, con Franci-Segir su Fiesta R2, e alla 3ª Zona Trn con Pighi Zortea. Non è tutto: l'ipotesi terza R5 - probabilmente per Xavi Pons - non è tramontata e prevede un programma con partecipazioni nel Cir e nel Wrc2. Con le gomme coreane correrà anche Totò Riolo.

È NEL CIR MA RESTA SU ASFALTO

Roma Capitale non capitola

Poco più di due settimane dopo aver confermato il passaggio allo sterrato per il Rally di Roma Capitale da sempre disputato su asfalto e promosso nel Tricolore per il 2015, ecco il ribaltone che... lascia stare tutto com'era: la gara, secondo quanto chiesto sin dall'inizio dagli organizzatori, rimarrà su asfalto! Così, nonostante la formula "5 + 3" approvata da tempo, il Cir avrà 6 gare su asfalto e 2 su terra. Una decisione cui ne segue un'altra: il Rally Conca d'Oro, gara che nel 2014 non si è nemmeno svolta, è stato ri-amesso nel Trofeo Terra.

FORSE OMOLOGAZIONI NAZIONALI

Trofeo R-Gt per il CiWrc

Le vetture della categoria R-Gt avranno uno spazio loro riservato all'interno del Campionato Italiano Wrc, con un Trofeo dove potranno confrontarsi insieme ad A8 e K11. Non è tutto: è allo studio la possibilità di farle correre con un passaporto tecnico italiano, pur in conformità alla vigente normativa Fia, per avere al via un maggior numero di vetture. La commissione tecnica ha pure proposto la liberalizzazione del cambio sequenziale per le vetture R4.

hanno collaborato:
Gianni Cogni, Marco Giordo,
Gianluca Lioce, Daniele Sgorbini



OK AL PROGRAMMA, NON AL PILOTA. E ALBERTINI VA CON POWER CAR

Brc continua nel Cir ancora con Basso?

Il mercato piloti del Cir, fin troppo sonnacchioso nelle ultime settimane, s'è svegliato di colpo negli ultimi giorni. Sabato scorso, ad Automotoracing a Torino, la Brc ha annunciato di voler continuare nel Campionato Italiano con la Fiesta R5 alimentata a Gpl ma non ha fatto il nome del pilota che la porterà in gara! Al momento di chiudere questo numero di As, infatti, Giandomenico Basso non aveva ancora risposto alla chiamata del team cuneese. Il veneto ha avuto più di un abbozzamento con Munaretto, per salire su una Peugeot 208. Però non dovrebbe essere così, perché nel frattempo Stefano Albertini ha a sua volta chiuso con il team veneto, dopo aver a sua volta tenuto impegnata a lungo la PA Racing di Alex Perico.

IL PILOTA MANAGER TITOLARE DELLA PA RACING FARÀ IL CIR E L'IRC

Perico bifronte lancia Baccega

Dichiaratamente deluso per come è sfumato il programma pazientemente imbastito, impegnandosi anche di persona, per Stefano Albertini (vedi notizia sopra) Alex Perico sta rivedendo i piani della PA Racing. E sarà stabilmente al via del Cir con una 208 T16 affidata

alla giovane promessa svizzera Stefano Baccega, che lo stesso Perico dovrebbe affiancare con una seconda vettura in alcune occasioni, ad iniziare dal Ciocco. Il pilota-manager bergamasco ha comunque l'intenzione di puntare al titolo Irc con la Ford Fiesta Wrc.

SARÀ SCHIERATA DALLA R2 CORSE DI DAVIDE CAMPOCHIARO

Arriva l'Opel Adam R2 "italiana"

Una nuova vettura è pronta per il Tricolore Junior: si tratta della Opel Adam R2, il cui primo esemplare "italiano" è stato acquistato dalla R2 Corse di Davide Campochiaro. La vettura, griffata Opel Motorsport e allestita da una società del Gruppo Holzer - lo stesso che negli anni '90 schierava le Opel nel Dtm - monta un quattro cilindri preparato da Spiess che promette 185 cv a 7750 giri.

MICHELIN E PIRELLI DISCUTONO ANCORA PER IL CIR 2015

Gomme & polemiche

La Giunta Sportiva dell'Acì ha approvato la scorsa settimana alcune importanti novità regolamentari 2015, a cominciare dal nuovo Gruppo R1 Nazionale. Non una parola invece riguardo agli pneumatici che i big dovranno usare nel Tricolore. La prima bozza, comunicata soltanto informalmente, diceva che sino al 1. giugno si sarebbero po-

tute utilizzare sia le vecchie "stampo" sia le nuove coperture in specifica Fia. Una decisione alla quale s'opponne Michelin, che non dispone più di vecchie gomme, maggiormente competitive, che avrebbero dovuto essere messe al bando a fine 2014. Un braccio di ferro il cui esito non mancherà di far discutere ancora.

Week-end Rally **Pragelato Ice Series**



Carmellino, primo a Pragelato con la Fiat Punto

Carmellino scia meglio

GRANDI SFIDE IN PIEMONTE NELLA TERZA GARA DELLA SERIE. CHE ASPETTA LE DACIA PER LA FINALE A CERVINIA

PRAGELATO - Tempo di rivincita sul circuito di Pragelato. Ad appena una settimana dall'ultimo appuntamento che aveva incoronato Alex Pettenuzzo con la Mitsubishi è andato in scena il terzo atto dell'Ice Series 2015. Una gara tutta nell'insegna del dominatore della serie, Ivan Carmellino, che è partito a razzo per andare a scrivere il suo nome prima di tutti gli altri in tutte e tre le manche endurance. Abbattendo così il muro dei ventiquattro minuti nella generale. Alex Pettenuzzo però non si è da-

giorni prima sempre a Pragelato. Questa volta però ha dovuto dare fondo a tutte le sue risorse per contenere un Alex Pregnotato scatenato, che con la Subaru Impreza ha chiuso a meno di dieci secondi dal rivale di classe e gruppo.

Prova da incorniciare per il driver di Oleggio, sfortunato nelle prime due gare, dove era praticamente rimasto al palo. Dopo una settimana di lavoro a mettere in pista un nuovo motore, finalmente si è rivisto il Pregnotato di un tempo.

Sesto assoluto, a sorpresa, Roberto Nale, al debutto con la Clio targata Chiavenu-

AL TRAGUARDO

1. Carmellino (Fiat Punto);
2. Pettenuzzo (Mitsubishi Lancer);
3. Pistono (Opel Astra)

La classifica completa è riportata alle pag. 70-71

to. Il Valdostano è stato autore di una gara regolare, che ha premiato la sua costanza. Tra le Wsc Internazionali a vincere è stato il solito Petrella, che ha dominato davanti alla Lancia Delta di Mara Capella. Tra le piccoline infine ad imporsi è stata la giallissima Fiat Panda di Piergiacomo Riva, che ha piegato la Citroën Ax di Sottosanti.

Quarto e primo tra le vetture rally del raggruppamento Irc è Matteo Antonazzo, efficacissimo come nella gara di sette

Sale così alle stelle l'interesse per la sfida finale di Cervinia nel week-end, dove saranno presenti anche le Dacia del Trofeo Andros con Beroujon.

Missile

nel deserto

LA PORSCHE 919 H VERSIONE 2015 HA GIRATO IN BAHRAIN. PUNTA ALL'OMOLOGAZIONE NELLA CLASSE 8MJ, E QUINDI A VINCERE A LE MANS E NEL MONDIALE



di Cesare Maria Mannucci

SAKHIR - Da Stoccarda a Le Mans passando per il Bahrain. Si ricomincia. Per la Porsche, che sulla pista nel deserto di Sakhir mette alla frusta in 4 giorni di test, la nuova versione della 919 H, ora finalmente pronta per puntare alla doppia vittoria: 24 Ore di Le Mans e campionato Wec.

Quattro giorni di prove intense, in parte disturba-

te dal vento che ha depositato sull'asfalto un fastidioso velo di sabbia. Dove in totale i cinque piloti presenti (Webber, Hulkenberg, Dumas, Hartley e Lieb) hanno percorso oltre 5000 km, senza che la nuova 919 H palesasse problemi rilevanti di affidabilità.

Perché dopo la vittoria nella 6 Ore di Interlagos, alla Porsche hanno lavorato radicalmente per modificare una vettura, che probabilmente avrebbe meritato una sigla diversa, tali e tan-



UN MISSILE NEL DESERTO

La nuova versione della Porsche 919 H sfreccia nel corso dei test in Bahrain, sopra, carica di novità e aspettative. In alto, da sinistra, i piloti Hartley e Webber in compagnia del team principal Seidl

te sono le differenze con il modello che ha corso nel 2014.

Per prima cosa la scocca, diversa nelle forme, nel peso e nel sistema di costruzione. Nuove le sospensioni, il cambio, il differenziale anteriore, sensibilmente modificato il motore e l'unità MGU-H, ora in grado di fornire più potenza. Nuovi gli scarichi, che adesso, come in F.1, generano un rumore più elevato e gradevole. Diversa l'aerodinamica anteriore e quella posteriore, con un

nuovo estrattore e una diversa parte terminale del cofano motore. Nuovo il sistema frenante, ora del tipo BBW. Come successo in F.1, anche nella categoria Lmp1 prepariamoci a un incremento velocistico, con un radicale miglioramento dei tempi sul giro. Dovuti ad una maggiore potenza complessiva della power unit e da una migliore efficienza energetica e aerodinamica.

Test fondamentale in Bahrain per la Porsche, per determinare in quale classe di appartenenza energetica correre questo campionato: se a 6MJ oppure 8MJ. L'obiettivo dichiarato dal progettista Alex Hitzinger è la classe maggiore, come avrebbe già dovuto essere nel 2014. Per la configurazione a 8MJ, persistono problemi di peso e di capacità energetica del sistema, ma alla Porsche sono confidenti di riuscire a omologare la vettura in questa categoria, entro il 28 febbraio, data limite fissata dall'Aco.

Per il resto le aspettative della Porsche dopo il primo anno, sono cambiate, ora sono più ambiziose. La vittoria di Interlagos ha rappresentato un punto di partenza, la consapevolezza di avere raggiunto un livello di competitività, in termini di tempi sul giro, ormai non troppo lontana da quella esibita dalla Toyota.

Per una squadra ora migliorata anche come efficienza in pista, nella velocità dei pit stop e negli interventi dei meccanici.

I problemi iniziali di affidabilità all'avantreno che avevano colpito la 919 sono ormai risolti. Ora la Porsche giocherà in attacco, sviluppando da subito una configurazione aerodinamica high downforce da usare già da Silverstone o Spa. Quando lo scorso anno invece si era preferito affrontare la prima parte di campionato con la medesima configurazione aerodinamica di Le Mans, a bassa deportanza, per preparare al meglio la 24 Ore.

Perché quest'anno alla Porsche puntano al bottino pieno: vittoria a Le Mans e nel campionato Wec. Senza giocare il profilo basso o ricorrendo a frasi di circostanza. Come dimostra anche la presenza della terza vettura a Spa e Le Mans, che vedrà il debutto di Nico Hulkenberg in Endurance.

La caccia alla Toyota è aperta. ●



La 919 H è tutta nuova

IL DIRETTORE TECNICO ALEX HITZINGER SPIEGA CHE IN REALTÀ LA 919 H VERSIONE 2015 È DEL TUTTO DIVERSA DAL MODELLO CHE L'HA PRECEDUTA



Alex Hitzinger è il direttore tecnico del programma Porsche 919 H. «La vettura provata in Bahrain è completamente nuova, si tratta di un progetto diverso, con numerosi cambiamenti che non avevamo potuto introdurre nel 2014, perché per regolamento la vettura va omologata. La scocca è diversa nella forma e nel processo di costruzione, nuove sospensioni anteriori e posteriori. Tutta la power unit è stata migliorata, come il cambio. Nuovo il sistema frenante BBW. Il peso complessivo è sceso notevolmente. Una vettura radicalmente realizzata ex novo, ma la Porsche ha deciso di mantenere la sigla 919 H».

- In quale configurazione energetica correrete?

«Lo decideremo dopo i test, perché avre-

mo molti dati da comparare rispetto a quando abbiamo corso qui in novembre. Se saremo in grado di produrre abbastanza energia, il dubbio non si pone, vogliamo

correre nella configurazione a 8MJ. Altrimenti resteremo a 6MJ. In termini di peso minimo ora dovremmo essere a posto. Stiamo facendo numerose simulazioni per prevedere la capacità energetica del sistema. Alla fine non avrebbe senso omologare la vettura in una classe energetica superiore, se poi non siamo in grado di produrla quella energia. Siamo concentrati sul miglioramento della densità dell'energia.

Per questo bisogna lavorare

sull'efficienza del sistema».

- Il motore in che ottica è stato evoluto?

«Con il parametro del rapporto energia-efficienza, partendo dal presupposto che

la quantità di benzina erogata è sempre la stessa. Poi abbiamo cambiato l'architettura di alcune componenti del propulsore, in ottica di come erano collegate al resto della struttura, per migliorare la rigidità del telaio».

- La Toyota ha dominato il campionato 2014. Mai pensato di passare alla loro soluzione, con 2 kers?

«I nostri sistemi sono radicalmente diversi, questo riguarda anche l'impostazione complessiva della power unit. Sulla carta un dispositivo kers eroga sempre più potenza, ma accumulabile in un periodo di tempo più breve. Certamente una vettura da corsa passa più tempo con l'acceleratore a fondo piuttosto che con il freno pigiato, quindi per noi la potenza fornita dalla unità MGU-H rimane determinante».

- I problemi 2014 all'avantreno sono archiviati?

«Sì, abbiamo avuto problemi con i semiassi, troppo sollecitati dalla coppia quando entrava in azione la potenza recupera-

SE PRODURREMO
ABBASTANZA
ENERGIA,
CORREREMO A 8MJ
SENNÒ RESTEREMO
IN CLASSE 6MJ

ALEX HITZINGER





**PORSCHE
DMG MORI**

**UNA FORMAZIONE STABILE
E ORMAI BEN AMALGAMATA**

A sinistra, Hartley si cala nell'abitacolo della 919 H 2015. La formazione dei piloti per le due vetture di punta è stata confermata in blocco. Sopra a destra, una prova di pit-stop, versante tattico, questo, ancora da migliorare per l'equipe tedesca. Al centro, il direttore tecnico Hitzinger e, in basso, tecnici Porsche all'opera

ta sulle ruote anteriori. Si creavano effetti dinamici, oscillazioni torsionali sempre difficili da riprodurre al simulatore. Quella era la prima vettura progettata. La 919 H seconda versione provata in Bahrain si sta rivelando affidabile in modo quasi sorprendente, considerando che sono i primi test».

- A Jerez la F.1 ha mostrato sorprendenti progressi nei tempi sul giro dopo un solo anno di formula Hybrid. Succederà anche con gli Lmp1?

«Non so cosa stanno facendo gli altri team, per quanto ci riguarda prevediamo di essere più veloci rispetto al 2014. Anche se questo non è il secondo anno del regolamento hybrid, c'era da prima. Ma è chiaro che tutti i Costruttori vanno nella direzione di sistemi più grandi, quindi più potenti. Le domande da farsi sono: "Quanto il tuo sistema ibrido è grande? Quanto puoi usare questo sistema non solo in termini di potenza ma per la dinamica complessiva del veicolo? Quanto pesa la tua



auto?». Posso dire che lo scorso anno eravamo sovrappeso, la 919H versione 2015 è invece una vettura sotto peso. Forse è stato questo il nostro principale problema nella scorsa stagione. In funzione della riduzione del peso possiamo definire i margini del miglioramento cronometrico. Se anche la Toyota riuscirà a passare da 6 a 8MJ, le loro performance già eccellenti, miglioreranno ulteriormente. Penso che tutti i tempi del 2014 saranno migliorati».

- Toyota pensa di adottare le batterie al posto degli accumulatori. Voi avete pensato al contrario, visto le loro performance a Le Mans?

«No, ho sempre pensato che le batterie fossero la soluzione migliore per immagazzinare energia. Il sistema va contestualizzato nel progetto complessivo della vettura. Se produci molta energia ibrida ma disponibile per breve tempo, avrai bisogno di un sistema in grado di assorbire energia in quantità ma che nello stesso tempo la utilizzi subito. È una diversa filosofia. È impossibile fare confronti tra le impostazioni tecniche di Toyota e Porsche, sono troppo diverse».

- Anche il rumore è aumentato...

«Sì, per via degli scarichi di nuovo design. In termini di giri motore, abbiamo la stessa rotazione del 2014, anzi forse un po' meno. Perché con il nostro motore meno giri raggiungi, meglio è. Quando un flussometro controlla l'erogazione del carburante, la rotazione diventa un fattore secondario. Che anche se cresce non genera più potenza ma fa solo aumentare gli attriti. La differenza è che in F.1 ogni motorista usa un apposito carburante, che ora è diventato uno strumento indispensabile per migliorare le performance della power unit. In Endurance, invece, abbiamo la stessa benzina uguale per tutti, un prodotto standard. Questo fattore limita notevolmente le performance dell'unità termica».

- Il crash di Webber a Interlagos ha fornito indicazioni per modificare la scocca 2015?

«No perché il progetto era già terminato prima di quella data. La nuova scocca mantiene la medesima filosofia e sotto quest'ottica siamo felici di vedere come si è comportata in quel terribile schianto. La cellula di sopravvivenza era assolutamente intatta. Ma ora abbiamo modificato il processo di costruzione».

- Quando è partito il progetto della 919 versione 2015?

«Prima di Le Mans, iniziando dalle sospensioni e poi dalla forma e dalla struttura del telaio. Un impegno pesante perché nello stesso tempo abbiamo realizzato la configurazione aerodinamica high downforce 2014 utilizzata dopo Le Mans. Nel 2015 avremo una configurazione low downforce per Le Mans, ma a Silverstone e Spa saremo nella configurazione più appropriata, senza i compromessi del 2014».

- Cosa pensi della nuova Nissan?

«Sono curioso di vederla in pista. Ho capito il loro concetto di impostazione del progetto ma non sono sicuro se funzionerà o meno. Mi auguro che siano in grado di percorrere un po' di giri consecutivi ad una velocità almeno decente...».

- La Toyota può sviluppare l'aerodinamica nella sua galleria in scala 1/1. Un grande vantaggio?

«Sì, lo è, ma anche noi abbiamo iniziato a fare test simili nella nuova galleria del vento 1/1 che la Porsche impiega per le vetture stradali. Si tratta di una struttura appena terminata, di altissimo livello, che purtroppo non era disponibile nel 2014 ma che ci sarà di grande aiuto per questa stagione».

- Contento degli attuali piloti?

«Sì, soprattutto per come si sono comportati nella prima parte di campionato, quando avevamo molti problemi tecnici e non ce lo hanno fatto mai pesare. Per questo, con la vettura 2015 abbiamo cercato di rendere la loro vita più facile, semplificando molte procedure. Per lasciarli concentrati nella guida e non preoccuparsi con altri parametri o con la tecnologia della vettura». ●

La sfida è la terza vettura

IL TEAM PRINCIPAL ANDREAS SEIDL SPIEGA CHE IN TERMINI OPERAZIONALI LO SFORZO SARÀ SCHIERARE UNA 919 IN PIÙ NELLE CORSE DI LE MANS E SPA



Andreas Seidl è il team principal del programma Porsche Lmp1. A lui chiediamo come si è arrivati alla composizione del terzo equipaggio di Le Mans, per certi versi sorprendente, con Earl Bamber e Nick Tandy affiancati a Niko Hulkenberg. Racconta: «Abbiamo iniziato i test valutativi a settembre, provando molti dei piloti impiegati in Gt. La valutazione è stata fatta non solo analizzando i tempi sul giro ma anche il modo come i piloti interagivano con il team, come riportavano le sensazioni tecniche agli ingegneri. Bamber ci ha sorpreso subito ad Abu Dhabi, appena salito al volante di questa vettura, che è sensibilmente più complessa della 911 che aveva guidato in precedenza».

- Cosa è andato storto con Makowiecki? Sembrava lui il predestinato...

«Nulla di sbagliato, semplicemente, per i nostri criteri, Bamber e Tandy sono sta-

ti migliori, Mako era molto vicino. Per un pilota che ha corso solo in Gt, passare ad una vettura con tanta deportanza come un Lmp1, può essere complicato. Perché non è abituato a gestire un carico aerodinamico così elevato. In fondo devi crederci che la vettura in curva starà giù. Chi invece proviene dalle monoposto, forse parte in vantaggio, perché abituato a valori di deportanza più elevati. Ma ci sono anche delle eccezioni, come Marc Lieb subito veloce nel suo passaggio dalla 911 alla 919».

- La vittoria di Interlagos quanto è stata importante per il team e per la nuova stagione?

«In termini operazionali il team è migliorato molto. Inizialmente i nostri pit-stop non erano veloci, l'affidabilità complessiva della vettura a volte lacunosa, le scelte strategiche a volte sbagliate. Ora il quadro è radicalmente diverso. Stiamo ancora

lavorando sull'aspetto dei pit-stop ma in termini operazionali la sfida maggiore sarà avere la terza vettura a Spa e Le Mans. Abbiamo deciso di non ricorrere al test team, ma ogni squadra di meccanici da gara sarà impiegata a rotazione durante le prove per fare pratica con la nuova vettura».

- La Toyota produce tutta la vettura all'interno della sua factory, Audi e Porsche no. Un vantaggio in termini di reattività per modificare o produrre nuove parti?

«La Toyota ha vinto nel 2014 semplicemente perché era più performante in pista, soprattutto nel ritmo in gara. Riuscivano ad utilizzare le gomme meglio di quanto potessimo fare noi. Le nostre performance su un intero stint non erano buone, l'usura delle gomme elevata. Eravamo troppo pesanti, per questo abbiamo realizzato una vettura nuova per il 2015. Più leggera, più rigida, più efficiente. Nel 2014

IL TARGET PRINCIPALE RESTA VINCERE LA 24 ORE DI LE MANS

La 919 H ultima versione, sotto, in pista e, nell'altra pagina, ai box in realtà rappresenta per la Porsche molto più che una logica evoluzione della vettura 2014. A sinistra, in primo piano, il volante con la sua complessa strumentazione. In alto a destra, una vista dall'interno dell'abitacolo che sembra quello di un'astronave. A lato, da sinistra, due dei piloti ufficiali: Webber e Dumas



quando a febbraio abbiamo deliberato le gomme con la Michelin, semplicemente non avevamo ancora l'esperienza e la cultura tecnica necessaria per farlo. Ora il quadro è cambiato».

- La nuova 919 sarà in grado di combattere alla pari con la Toyota?

«La speranza è quella, abbiamo fatto molti progressi ma anche gli altri non sono stati fermi. Se riusciremo a correre nella configurazione 8MJ, tecnicamente sarà un grande risultato. Nel 2014, per metà del campionato eravamo consapevoli che contro la Toyota non avevamo chance, per noi era tutto troppo nuovo. Ad Interlagos, invece, abbiamo mostrato di essere consistenti nelle prestazioni, di lottare alla pari con loro. Il campionato 2015 è iniziato da lì».

- L'Audi ha perso Kristensen, la Toyota ha rinunciato a Lapierre, voi avete confermato in blocco i piloti. Perché?

«Complessivamente tutti i nostri piloti hanno fatto un lavoro eccezionale. Perché spesso hanno dovuto correre con una vettura non abbastanza veloce, che aveva ancora problemi. Hanno sempre mostrato una attitudine positiva, nessuno ha commesso errori o mostrato insofferenza. È vero, Jani in alcune gare è stato il più performante, ma bisogna valutare l'e-



quipaggio nell'insieme, alcuni piloti non conoscevano le piste. L'obiettivo 2015 è di rendere più omogenee le performance dei nostri equipaggi».

- Quale è il migliore terreno di caccia per scegliere un pilota per la categoria P1?

«Non esiste una categoria specifica, i piloti che abbiamo scelto per la terza vettura lo dimostrano. La predisposizione al sorpasso è un fattore importante, ma è necessaria anche una buona cultura tecnica, perché parliamo di auto molto complesse. Di sicuro un pilota di F1 che sale sulla nostra vettura, sarà subito veloce. Lo abbiamo visto con Webber e con Hulkenberg. Ma ci sono altri fattori come il traffico, l'attitudine ai sorpassi. Condizioni che maga-

ri oggi un Gp, per il ridotto numero di vetture in pista o per l'utilizzo del dispositivo DRS, non esaspera come dovrebbe. Altre categorie invece formano maggiormente un pilota sotto questi aspetti».

- La scelta di Tandy e Bamber ha sorpreso molti...

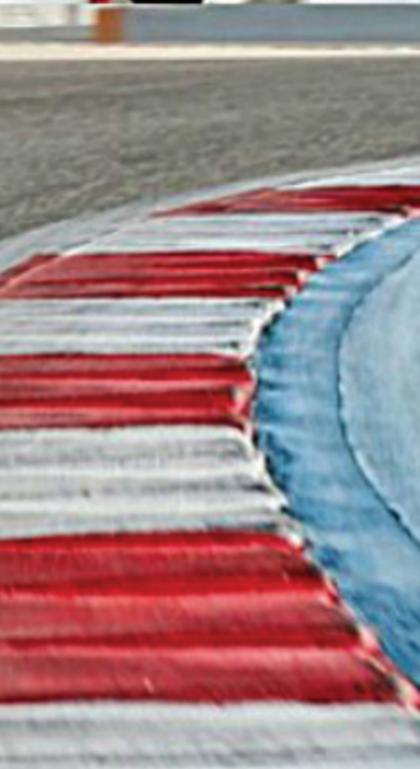
«Abbiamo ricevuto tante offerte, anche da piloti di F1. Ci sono state pressioni di vario genere, ma alla fine ci è stata data l'assoluta autonomia e libertà di scelta. Due anni fa nessuno conosceva Bamber, ora invece correrà a Le Mans con un Lmp1. Per tutti i nostri piloti che corrono nella Carrera Cup il messaggio è chiaro. Possono diventare dei professionisti. Dipende solo da loro e dalle loro prestazioni».

- Il vostro target?

«Vincere Le Mans ma disputare l'intero campionato Wec senza compromessi tecnici». ●

SÌ, MAKOWIECKI ERA MOLTO VICINO A FARSI SCEGLIERE MA POI ABBIAMO PREFERITO BAMBER E TANDY

ANDREAS SEIDL



Wtcc

CON I TEST COLLETTIVI SULLA PISTA DI BARCELONA IL MONDIALE TURISMO S'È RIMESSO IN MOTO. E SEBASTIEN CON LA CITROËN HA SUBITO CHIARITO LE SUE INTENZIONI

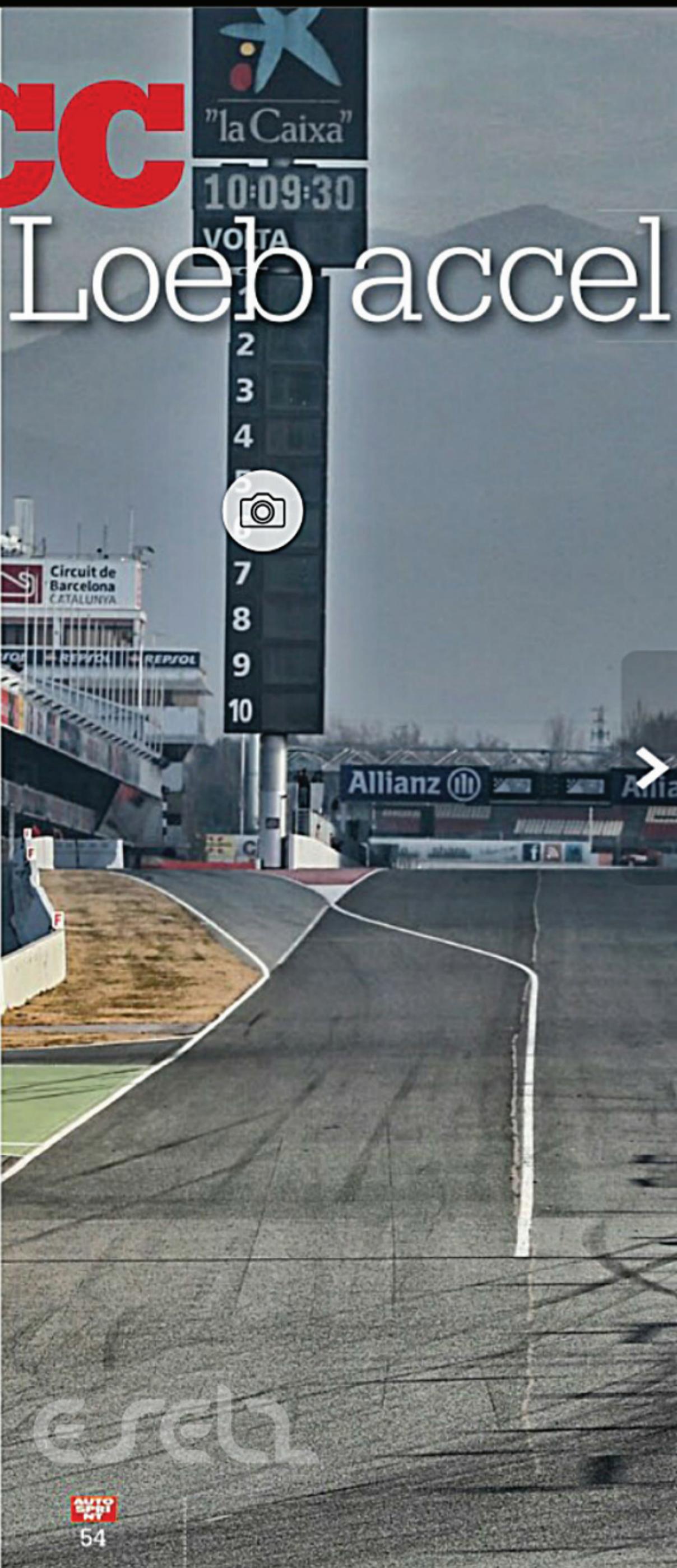
di **Enrico Rosi Cappellani**

Prove generali del Wtcc la settimana scorsa a Barcellona, in vista del primo round stagionale, in Argentina l'8 marzo. In Catalogna si sono viste in pista solo 8 vetture: le altre, una dozzina (per un totale di 20), erano già partite per il Sud America. Il test di presentazione alla stampa è comunque servito per capire che le Citroën saranno anche quest'anno le auto da battere. Ma anche che il vantaggio che avevano nel 2014 si è ridotto, con gli avversari molto più vicini. A Barcellona nell'occasione è stata diffusa la entry list del Mondiale Turismo 2015. 20 le vetture in gara, da regolamento quest'anno solo Tc-1, schierate da 11 team. In pista scenderanno 4 marchi, con 5 Citroën C-Elysée e altrettante Honda Civic. Ben 7 saranno le Chevrolet Cruze, con 3 nuovissime Lada Vesta a completare lo schieramento. Le vetture russe, in ritardo, non si sono viste in Spagna: erano però a Magny-Cours, dove hanno comunque provato, diffondendo un video. Variegato il parco piloti, con veterani affermati affiancati da un buon ricambio generazionale: il tutto per 14 nazioni rappresentate.

5 i campioni del mondo in gara: a Muller (4 titoli nel Wtcc), Huff (2), Tarquini e Lopez (1 a testa), va infatti aggiunto Loeb, 9 volte iridato nei rally. La squadra ufficiale Citroën cala un poker d'assi. Accanto al campione del mondo in carica Lopez (che manterrà il n.37) ci saranno i confermati Muller e Loeb. Con l'aggiunta del cinese Ma, già vincitore nel 2014, assunto quest'anno a tempo pieno. Inutile dire che nella formazione transalpina saranno botte...da orbi. Con Muller che punterà al quinto iride, dopo la batosta del 2014. Lopez che farà l'impossibile per tentare il bis. E Loeb che vorrà dimostrare di avere capito tutto, dopo un anno di apprendistato.

La Casa francese nel 2015 propone anche una formazione satellite: il Sebastien Loeb Racing, che manderà in pista il marocchino Bennani. Tarquini e Monteiro saranno di nuovo la punta di diamante in Casa Honda. La Jas Motorsport prepara altre 3 Civic: una per l'ungherese Michelisz (Zengo Motorsport), una per lo svedese Rydell (Nika International) ed una per il serbo Borkovic, passato al Pro-

Loeb accel



era



**C-ELYSEE ANCORA
PUNTO DI RIFERIMENTO**

Subito al top nei test collettivi di Barcellona. La Citroën C-Elysée s'è ripresentata come vettura da battere anche nella stagione 2015. È stato Sebastien Loeb a fermare i cronometri sul miglior tempo

WTCC 2015

20

MACCHINE

4

MARCHI

11

TEAM, PILOTI
DI 14 NAZIONI

5

CAMPIONI DEL MONDO
IN PISTA



team. Due le vittorie Honda (Tarquini e Bennani) nel 2014: quest'anno dal Giappone se ne attendono più. 7 sono le Chevrolet Cruze semiufficiali, allestite dagli inglesi dell'Rml. Due sono della nostra Roal Motorsport, che ha confermato l'olandese Coronel ed il britannico Chilton. Gli uomini del Campos Racing propongono la giovane coppia francese Valente e Filippi. Gli spagnoli potrebbero schierare anche una terza macchina, che porterebbe a 21 i partecipanti. C'è poi il Munnich Motorsport che ha annunciato per ora il nostro D'Aste. Per il secondo sedile è in ballo un pilota thailandese, ma non in Argentina. Al via anche il rientrante team Bamboo con il 24enne belga Demoustier. Tre infine le nuove Lada Vesta, sostenute quest'anno dai petrolieri della Rosneft, per i confermati Huff, Thompson e Kozlovskiy. Ora anche le ultime vetture sono in viaggio per l'Argentina. Con Loeb, sin dal prologo di Barcellona, pronto a dire la sua.

A BARCELONA SCESE IN PISTA 8 VETTURE **Loeb e Bennani** davanti a tutti

A Barcellona sono scese in pista 8 macchine. Le ultime rimaste in Europa, prima del viaggio in Argentina, gara d'esordio stagionale. Due le Citroën impegnate in Spagna e subito al top. Loeb, con l'unica C-Elysée ufficiale, ha primeggiato su tutti con il tempo di 1'49"272. A 875 millesimi dal francese, a sorpresa il marocchino Bennani ha completato la doppietta Citroën, portando al debutto la vettura del Sebastien Loeb Racing. Staccato di 1" da Loeb, Gabriele Tarquini è risultato il migliore dei 3 piloti Honda, con il crono di 1'51"063. L'abruzzese non aveva la sua Civic da gara con tutti gli ultimi aggiornamenti.

In ogni caso le vetture della Jas hanno confermato di aver limato notevolmente il gap nei confronti delle Citroën. Un anno fa, nell'analogo test precampionato di Valencia, le Honda erano uscite bastonate, con il morale sotto ai tacchi. Il francese Valente, quarto crono, ha primeggiato tra i 3 piloti Chevrolet. A seguire nella lista dei tempi Monteiro (Honda), Filippi (Chevrolet) e Michelisz (Honda). Presente in Spagna anche Stefano D'Aste, che è salito per la prima volta sulla Cruze del team Munnich. Un problema al trasponder della Chevrolet non ha però consentito di rilevare i suoi tempi.

CLASSIFICA TEMPI TEST BARCELONA 13/2/2015

1.	Loeb	Citroën C-Elysée	1'49"972
2.	Bennani	Citroën C-Elysée	1'50"847
3.	Tarquini	Honda Civic	1'51"063
4.	Valente	Chevrolet RML Cruze	1'51"216
5.	Monteiro	Honda Civic	1'51"319
6.	Filippi	Chevrolet RML Cruze	1'51"723
7.	Michelisz	Honda Civic	1'52"045
	D'aste	Chevrolet RML Cruze	senza trasponder



LOPEZ: «SARÀ DIFFICILE RIPETERSI QUEST'ANNO»

L'erede di Fangio chiamato al bis

Lo scorso anno, al debutto, ha vinto 10 gare su 23, ottenendo 7 pole ed 11 giri veloci. Contro José Maria Lopez nessuno ce l'ha fatta e l'argentino si è cucito sulla tuta il suo primo titolo iridato Turismo. Relegando nell'ombra i compagni di squadra Muller e Loeb (13 Mondiali in due). «Sarà molto difficile fare il bis quest'anno. Muller è pronto a riscattare la sua deludente stagione 2014. Ci proverà in ogni modo, anche dal punto di vista del gioco psicologico. Loeb, da parte sua, aveva tante cose da imparare in più rispetto ad Yvan. Ha compiuto grandi progressi e si propone questa volta anche lui come un candidato al successo finale. In generale poi la competizione si prevede molto più accesa rispetto al 2014.



I nostri avversari, la Honda in particolare, hanno lavorato molto durante la pausa invernale, più di noi. Questa volta tutti conoscono bene la macchina e la stagione si preannuncia più equilibrata della precedente». Insomma, non ci si annoierà? «Più lotta c'è all'interno di un campionato - continua Lopez - migliore è il risultato, per tutti». Debutto stagionale in casa quest'anno per l'erede di Fangio. Che attesa c'è? «È inutile dire che tutti i miei connazionali in Argentina vorrebbero che ripetessi la stagione 2014. Ma non sarà certo un'impresa facile».

CORRERÀ COL TEAM MUNNICH

D'Aste sulla Chevy a trazione anteriore

Non c'è solo Tarquini a rappresentare i piloti italiani nel Wtcc. All'ultimo minuto è rientrato nella se-

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
Sopra, Stefano D'Aste al rientro nel Wtcc: dopo tanti anni guiderà una vettura a trazione anteriore ovvero la Chevrolet Cruze del team Munnich. Sopra a sinistra, la nuova Lada Vesta e in alto la Citroën del team di Sebastien Loeb destinata al marocchino Bennani. A sinistra il campione in carica della serie Pechito Lopez

rie anche Stefano D'Aste, accordatosi con il Munnich Motorsport per guidare una Chevrolet Cruze. Il pilota di Robbiate, classe 1974, nel 2007 ha vinto il titolo Indipendenti del Wtcc: «Ringrazio René Munnich ed il direttore sportivo Dominik Greiner per l'opportunità che mi è stata concessa. Il Wtcc è il campionato che amo di più, anche per il ritorno di immagine che dà ai suoi partecipanti. Dopo tanti anni guiderò una vettura a trazione anteriore. Mi era capitato solo ad inizio carriera, nel 1999 con una Mégane al Rally di Monza. Sono curioso di capire come andranno le cose. Di sicuro ho molto da imparare, anche perché ho visto che la vettura ha tante regolazioni, che neppure immaginavo. All'inizio per un paio di trasferite dovrò concentrarmi soprattutto sulla conoscenza della macchina. Superato questo primo step, vi posso assicurare che andrò anche alla ricerca costante della prestazione». ●

Tarquini

ottimista

53 PRIMAVERE E ALL'11ESIMA STAGIONE DI FILA NELLA SERIE, GABRIELE È GIÀ SU DI GIRI: «SONO CONVINTO CHE QUEST'ANNO CI DIVERTIREMO PIÙ CHE NEL 2014»

In 10 edizioni del Mondiale Turismo ha sempre vinto almeno un gara all'anno. 53 primavere, per l'11° stagione di fila si schiererà nel Wtcc, fedele alla sua Honda Civic ufficiale. Gabriele Tarquini, abruzzese di Giulianova, 37 Gp in F.1, ha trovato la sua stabile dimensione nelle vetture Turismo, vincendo con la Seat il Mondiale 2009. In barba agli anni, è rimasto quel ragazzo con l'entusiasmo di sempre, con un pizzico di ingenuità. Che nel 1985, quando Enzo Ferrari lo convocò a Maranello per conoscerlo, a lui che veniva dal kart fece pensare ad uno scherzo. E che, più o meno nello stesso periodo, debuttante di notte alla 24 Ore di Le Mans, gli

fece chiedere cosa fosse quel numero 401 accanto al suo nome. Sentendosi rispondere dal meccanico: la tua velocità, Gabriele! Ecco lo Tarquini, campione con l'Alfa nel Btcc'94 e nell'Etcc 2003, pronto a parlare della sua prossima stagione: «Sono convinto che quest'anno ci divertiremo più che nel 2014. L'anno scorso eravamo troppo lontani dalle Citroën, che anda-

PARTENDO DA UNA SOLIDA BASE SONO STATI MODIFICATI MOLTI PARTICOLARI: CITROËN ADESSO FA MENO PAURA

GABRIELE TARQUINI

”

vano molto più forte degli altri. Nessuno ha dato loro effettiva pressione, quasi ci fossero due campionati distinti. Noi nel 2014 abbiamo faticato, con la macchina terminata solo all'ultimo e le omologazioni che non ci consentivano deroghe. Quest'anno, partendo da una solida base, siamo riusciti a modificare molti particolari. Abbiamo a disposizione 5 joker durante la stagione: e non potendo cambiare tutto, abbiamo scelto le migliori più utili ai fini della prestazione finale». Cosa piace del Wtcc da 11 anni a Gabriele Tarquini? «Del Wtcc mi piace il format, con gare brevi, spettacolari, sempre con il coltello tra i denti. Insomma c'è molto dinamismo: si attacca dal primo metro di gara e la battaglia continua sino all'ultima curva. E questo è un "plus" che mi ha sempre attirato e coinvolto». Cosa c'è da migliorare nella serie? «Tutto è ovviamente miglio-



PER GABRIELE SUBITO TEMPI INTERESSANTI

Gabriele Tarquini ha chiuso la sessione di test collettivi sulla pista di Barcellona facendo segnare il terzo tempo di giornata con la Honda Civic della Jas molto cresciuta a livello di prestazioni

bile. A cominciare dal coinvolgimento di un numero maggiore di Costruttori. In giro si nota rinnovato interesse delle Case per il motorsport. Spero che qualcuno guardi di buon occhio anche il Wtcc». Nel 2015 il Wtcc propone piste nuove: che succederà? «Il vecchio Nurburgring è un punto interrogativo. Sulla carta è una contraddizione fare correre su un tracciato adatto ad una 24 ore macchine nate per gare sprint. Neanche gli organizzatori sanno come finirà: potrebbe essere un grande successo, come un grosso flop. Motegi subentra a Suzuka, pista che amo. Sicuramente è un circuito più adatto alle nostre vetture. Buriram in Thailandia è un'incognita, anche se tutti ne parlano bene. A Losail, in Qatar, avremo la prima gara in notturna del Wtcc. E sarà un'emozione in più». ●



ELENCO UFFICIALE ISCRITTI WTCC 2015

2	Gabriele Tarquini (ITA)	Honda Racing Team JAS	Honda Civic
3	Tom Chilton (GBR)*	ROAL Motorsport	Chevrolet RML Cruze
4	Tom Coronel (NLD)*	ROAL Motorsport	Chevrolet RML Cruze
5	Norbert Mischelisz (HUN)*	Zengo Motorsport	Honda Civic
7	Hugo Valente (FRA)*	Campos Racing	Chevrolet RML Cruze
9	Sébastien Loeb (FRA)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
11	Grégoire Demoustier (BEL)*	Craft Bamboo	Chevrolet RML Cruze
12	Rob Huff (GBR)	LADA Sport Rosneft	LADA Vesta
14	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	LADA Sport Rosneft	LADA Vesta
15	James Thompson (GBR)	LADA Sport Rosneft	LADA Vesta
18	Tiago Monteiro (PRT)	Honda Racing Team JAS	Honda Civic
19	Rickard Rydell (SWE)	Nika International	Honda Civic
25	Mehdi Bennani (MAR)*	Sébastien Loeb Racing	Citroën C-Elysée
26	Stefano D'Aste (ITA)*	Münnich Motorsport	Chevrolet RML Cruze
27	John Filippi (FRA)*	Campos Racing	Chevrolet RML Cruze
33	Ma Qing Hua (CHN)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
37	José María López (ARG)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
68	Yvan Muller (FRA)	Citroën Total WTCC	Citroën C-Elysée
98	Dušan Borkovic (SRB)*	Proteam Racing	Honda Civic
##	da assegnare	Münnich Motorsport	Chevrolet RML Cruze

* Yokohama Drivers' Trophy

I RAGAZZI DEL MURETTO JAS

Al muretto box della Jas si guarda col sorriso al futuro. In primo piano il boss Mariani, a sinistra Dario D'Esposito e a destra Monteiro e Tarquini: c'è voglia di fare bene

Mariani: «Honda ha ridotto il gap»

IL NUMERO UNO DI JAS MOTORSPORT SPIEGA: «CON LA NOSTRA CIVIC ABBIAMO RECUPERATO MOLTO NEI CONFRONTI DELLA CITROËN»

Alessandro Mariani, n.1 della Jas Motorsport, prepara le Honda Civic del Wtcc. In stretta sintonia con la Casa madre giapponese, con cui collabora da molti lustri. «Nel corso della stagione 2014 abbiamo recuperato molto nei confronti della Citroën. Entrata nel campionato diretta-

mente con le nuove TC-1 e con grande anticipo rispetto alla concorrenza, che contemporaneamente era impegnata anche a disputare le gare. Durante la pausa invernale abbiamo lavorato per migliorare le prestazioni in corsa ma, soprattutto, in qualifica. Tre le strategie su cui si è basato sviluppo.

Prima di tutto abbiamo risolto i problemi funzionali iniziali. Inevitabili, avendo omologato lo scorso anno la vettura dopo solo pochi giri in pista. Poi abbiamo lavorato sul passo gara, colmando buona parte del gap nei confronti delle Citroën, ma non tutto. Infine abbiamo curato anche le presta-

zioni sul giro secco, dove eravamo effettivamente indietro rispetto alle vetture francesi. Per risolvere al meglio i nostri problemi, siamo intervenuti sia sul telaio che sul motore. E con incoraggianti riscontri in base a quanto visto nei test invernali». L'anno scorso, dopo il test collettivo pre-campionato di Valencia, eravate particolarmente scoraggiati dal netto predominio delle debuttanti Citroën: «Effettivamente, dopo quel test mi sarei voluto... suicidare. Questa volta di sicuro lascio Barcellona - aggiunge Mariani - molto più soddisfatto.

C'È STATO UN LAVORO A 360° SU TUTTI I DETTAGLI COSA CHE NEL 2014 NON AVEVAMO POTUTO FARE

ALESSANDRO MARIANI

»

to. Insomma nel 2015 partiamo per divertirci molto più dell'anno precedente. E in genere, per divertirmi, devo vincere. Almeno ogni tanto. Abbiamo lavorato a 360° su tutti i dettagli, piccoli e grandi, cosa che l'anno scorso non avevamo potuto fare per i tempi strettissimi impostici». Insomma quest'anno le 5 Honda Civic vogliono puntare veramente in alto. ●

di Marco Cortesi

Dopo il finale imprevedibile e ad altissima tensione del 2014, la Nascar Sprint Cup Series riparte per una nuova stagione. Il 2015 sarà condito da diversi cambiamenti ma è già chiaro che, grazie alla consueta Chase For The Cup ad eliminazione, ci sarà da aspettarsi un nuovo crescendo di emozioni. Nella ripetizione di uno show forse un po' artificiale, ma che ha soddisfatto quasi tutti nella sua prima applicazione. Uomo da battere sarà, come prevedibile, un Kevin Harvick assolutamente in forma e pronto a ripetersi. Dopotutto, una volta risolte le problematiche tecniche vissute dal team Stewart-Haas a inizio anno, nel 2014 è diventato un vero mattatore e sembra molto difficile che la musica possa cambiare a breve. Dopo gli ultimi anni passati al team Childress, che era come una famiglia diventata sempre più restrittiva, il californiano ha mostrato la classe che tutti si aspettavano da lui, ed è determinato nel continuare a farlo. Con lui allo Stewart-Haas Racing anche Tony Stewart, reduce da un annun horribilis sia a livello personale che nelle corse, Kurt Busch, che dovrà mettere da parte le polemiche e la battaglia legale con l'ex fidanzata, oltre a Danica Patrick, ancora in cerca del salto di qualità. Gli sfidanti più temibili arriveranno dal pacchetto di casa Chevy, e il primo nome non può non essere quello di Jimmie Johnson. I contrattenti in pista hanno messo kappà il sei volte campione, ma la sua accoppiata con Chad Knaus è di quelle che fanno paura. Sempre. Insieme a lui, Jeff Gordon, determinato a chiudere la sua carriera in bellezza, l'eterna promessa Kasey Kahne e Dale Earnhardt Jr, ancora disperatamente in cerca della prima grande affermazione in carriera. Il Childress Racing punterà a sua volta alle posizioni di vertice. L'anno scorso, la prudenza di Ryan Newman l'ha portato a sfiorare il colpaccio, ma ci vorrà qualcosa di più per mettere in crisi gli avversari. Servirà l'abilità di essere sempre, e costantemente, dei contendenti per il successo in gara.

ECCO LE FORZE IN CAMPO**Toyota e Ford
contro Chevy**

Se il cravattino può beneficiare di un gruppo straordinario, in Toyota non si è da meno, in particolare con il Joe Gibbs Racing. Accanto a Kyle Busch, Matt Kenseth e Denny Hamlin è arrivato durante l'inverno un "calibro" di prima grandezza come Carl Edwards. Riusciranno le tre ellissi a sventolare finalmente sulla vetta della massima serie Stock-Car? Alcuni già hanno individuato un tallone di achille: mentre Chevrolet e Ford si affidano almeno a due compagni di altissimo livello, in Toyota si può contare, oltre che su Gibbs, solo sul team Waltrip. Una squadra che non è ancora pronta a lottare per il titolo e che non vanta una vera sinergia con i "cugini". Per quanto riguarda l'ovale blu, il 2014 ha promosso il team Penske nella virtuale gerarchia delle scuderie di riferimento. Grazie all'esplosione del giovane Joey Logano, e alla conferma, nonostan-



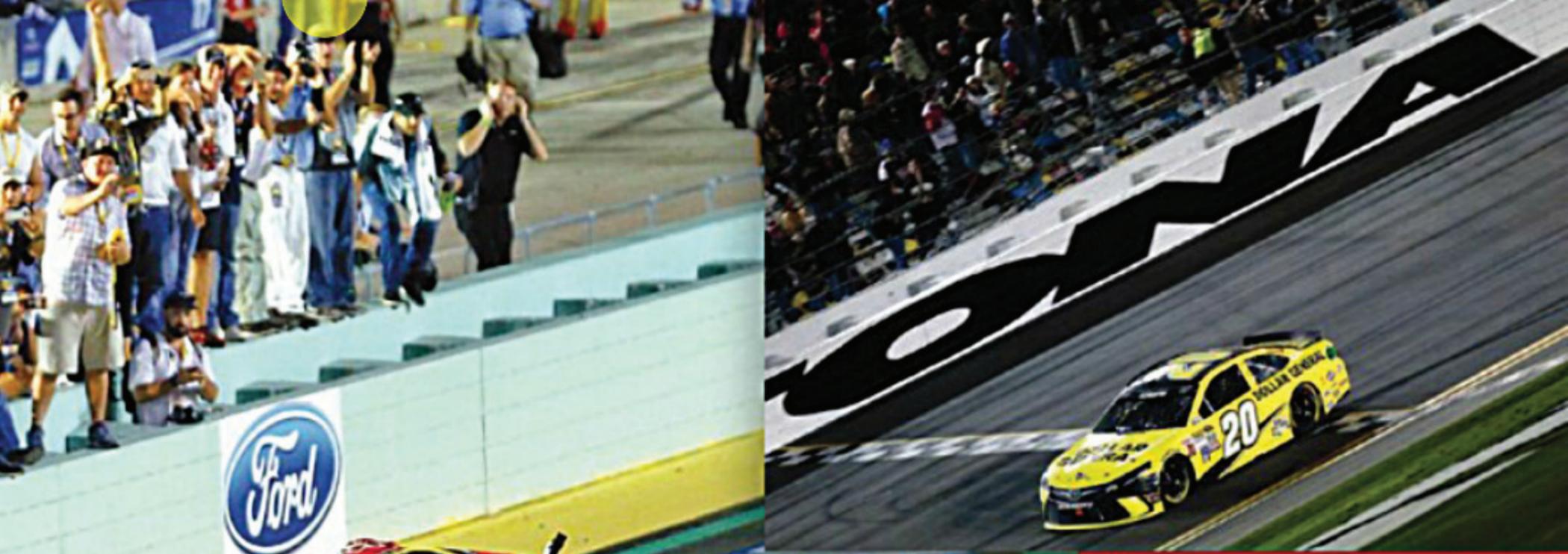
Nascar sfida

**ASSOLUTAMENTE IN FORMA E IN GRADO DI RIPETERSI
IL CAMPIONE KEVIN HARVICK RAPPRESENTA L'OBIETTIVO
PER UNA CONCORRENZA PRONTA A DARE BATTAGLIA**

**LA MERAVIGLIOSA
IDEA DI KEVIN**

Dopo una lunghissima attesa, Kevin Harvick l'anno scorso ha finalmente conquistato il titolo Nascar. Nel 2015 parte nuovamente in testa la meravigliosa idea di mettere tutti alle sue spalle

te polemiche e scazzottate, di Brad Keselowski, il Capitano ha tutta l'intenzione di replicare il titolo 2012. In casa Roush si è invece cambiato tanto, dopo le delusioni degli ultimi anni. La line-up a Greg Biffle come unica "punta" di esperienza. Curioso: colui che, diverse stagioni fa, sarebbe sembrato l'anello debole del gruppo, ora è il punto di riferimento anche per due giovani compagni. Ricky Stenhouse Jr, che nel 2014 ha cercato senza esito di scollarsi di dosso l'etichetta di "fidanzato di Danica Patrick", verrà raggiunto da Trevor Bayne. Uno capace di portare a casa la Daytona 500 a 21 anni ma poi persosi un po' per strada anche a causa delle prime manifestazioni della sclerosi multipla.



ar lanciata



VINCE LA GARA ESIBIZIONE A DAYTONA

La prima firma è di Kenseth

È stato Matt Kenseth (sopra) a conquistare il successo nella prima uscita della Nascar Sprint Cup Series 2015, la Sprint Unlimited. Nella tradizionale gara di esibizione che precede l'avvio delle ostilità a Daytona, il pilota della Toyota e del Joe Gibbs Racing ha incamerato un'affermazione che fa morale, dopo lo "zero" in tabellino dello scorso anno. In Florida l'imperativo è stato sopravvivere: come sempre, il fatto di non avere problematiche a livello di punteggio, e il corposo premio in denaro, hanno reso i piloti particolarmente aggressivi. Tanto che solo 12 macchine sono arrivate al traguardo. Addirittura due gli stop con bandiera rossa nei 75 giri in programma. Il primo al giro 45, quando una toccata di Joey Logano a Gred Biffle ha spinto quest'ultimo contro Jamie McMurray, finito in testacoda. Coinvolti, tra gli altri, Kurt Busch, Jimmie Johnson, Denny Hamlin, Kasey Kahne e il poleman Paul Menard. Successivamente è stato ancora Biffle involontario protagonista.

Il pilota del team Roush è stato spedito a muro dalla vettura fuori controllo di Tony Stewart, ed è stato anche centrato da quella di Busch che sopraggiungeva. Un incidente, anche se meno cruento, ha fermato Brad Keselowski, mentre un duro confronto nel corso dell'ultimo giro con Logano ha costretto il campione in carica Kevin Harvick a sfiorare le barriere e a precipitare nelle retrovie. La Daytona 500 continuerà ora con la sessione di qualifica, che stabilirà la prima fila facendo debuttare il sistema in stile F.1 anche per il catino della Florida, dove si era rimasti al formato da "superpole". Per le altre posizioni si disputeranno due gare di qualifica, i Duel, che decideranno anche quali saranno le 7 vetture (su 50 iscritte) che dovranno abbandonare i giochi. ●



QUELLI DEL... SALTO DI QUALITÀ

Team Ganassi farà il guastafeste

Fuori dal circolo dei top-team canonici, si ritrovano tutti coloro che sgomitano per fare i guastafeste. Chip Ganassi è forse il manager col duo più promettente dato che potrà contare sul sempre competitivo Jamie McMurray e sul rookie dell'anno 2014 Kyle Larson. Tra l'altro, i due hanno già incamerato un successo alla 24 Ore di Daytona che... male non fa. Il team Petty si schiererà con Aric Almirola, reduce dalla sua prima vittoria nel 2014, e Sam Hornish, che rientrerà così nel giro dopo uno lungo stop. Il Michael Waltrip Racing invece avrà nuovamente Clint Bowyer e Brian Vickers, anche se quest'ultimo dovrà saltare Daytona ed Atlanta per il ripresentarsi nell'inverno di precedenti problemi cardiaci. Per quanto riguarda le squadre di rincalzo, unico vero potenziale top-driver sarà col team Jtg AJ Allmendinger, che dovrà però sperare di ripetere il miracolo dello scorso anno sul tracciato stradale di Watkins Glen.

NOVITÀ TECNICHE E REGOLAMENTARI

Meno cv e "carico" per avere più show

Saranno tecniche e regolamentari le novità della Nascar 2015. Dal tanto discusso nuovo pacchetto



DANICA
CI RIPROVA

Ancora a caccia di qualcosa di concreto Danica Patrick, sopra, si ripresenterà al via del campionato. Sopra, Matt Kenseth che ha vinto la gara esibizione a Daytona che ha aperto le ostilità 2015

vettura con meno cavalli (725 contro gli oltre 800 precedenti) e meno carico aerodinamico ci si aspetta grande spettacolo. Insomma, si vuole che l'imprevedibilità nella lotta per il titolo si rifletta anche nella bagarre dei singoli appuntamenti. Inoltre, cambierà tutto anche dal punto di vista dei test. Dopo il divieto di provare sui tracciati del calendario, si è andati oltre vietando di girare anche su piste "esterne" o in disuso. Per dare però ai team le giuste opportunità, si sono però introdotti 13 test

SONO STATE
INTRODOTTE 13
GIORNATE DI TEST
COLLETTIVI NEI
GIORNI SUCCESSIVI
A QUELLI DELLA
GOODYEAR

collettivi che si svolgeranno quasi sempre nei giorni successivi alle sessioni richieste dal fornitore di gomme Goodyear. In queste ultime verranno sempre invitate quattro squadre a rotazione, ciascuna con una vettura. Le nuove norme saranno una manna per i piloti

meno esperti, che potranno chiudere il gap più velocemente che in passato, ma un problema per le squadre Toyota, che avranno pochissimo tempo a Daytona per conoscere la rinnovata aerodinamica della Camry 2015. La novità più attesa, e curiosa, sarà però la possibilità di veder correre team e piloti anche sul bagnato: in caso di pioggia, a Watkins Glen e (anche se per motivi geografici sembra improbabile) a Sonoma, si potranno montare gomme rain e tergicristalli. ●



Ultima avventura di Flash **Gordon**

A FINE 2015 TERMINA LA CARRIERA DEL CALIFORNIANO VERA ICONA DELLA SPECIALITÀ CON QUATTRO TITOLI, 24 CAMPIONATI E 92 VITTORIE

Quattro titoli, 24 stagioni, 92 vittorie. I numeri di Jeff Gordon parlano chiaro. Il californiano è uno dei migliori di sempre, e la

sua decisione di ritirarsi alla fine del 2015 lascerà sicuramente un vuoto nel mondo Nascar. Vuoto che è solo in parte imputabile ai successi e alla fama. Gordon ha cambiato il mondo delle corse stock-car come pochi altri. Grazie alla sua classe, ma anche con una preparazione meticolosa e con l'approccio da professionista ad ogni singolo aspetto delle corse. Il tutto, mostrando un'immagine molto diversa da quella del tipico cowboy del sud che caratterizzava molti dei

suoi colleghi. Guida pulita, concentrazione assoluta, competenza tecnica e allenamento l'hanno portato a primeggiare rendendo di colpo vecchia un'intera generazione di rivali, e aprendo la strada al concetto di pilota Nascar che abbiamo oggi, non dissimile da quello dei top-driver della Formula Uno. E, forse anche per questo, non è mai stato il più amato. Col tempo, molti hanno imparato a rispettarlo, ma il suo carattere aperto, i gusti raffinati (anche in fatto di don-

ne), l'amore per New York e la poca irruenza che l'avevano reso invisio ai fans "vecchio stile"... ancora si fanno sentire.

Gordon ha mostrato lo scorso anno di poter tuttora rincorrere il titolo, resistendo ai dolori di una schiena da sempre acciaccata. E forse, più che i dolori, è stata proprio la certezza di essere al top del rendimento che ha portato l'annuncio dello stop. Anche per lui, è meglio mollare prima di iniziare il declino. Gordon si è lasciato la pos-

sibilità di restare nel giro part-time, e ha anche manifestato il suo interesse per l'endurance, pur con l'intento di dedicare più attenzioni alla famiglia. Ma la porta non potrebbe essere aperta solamente per sporadiche apparizioni da pilota: c'è già chi vede per lui un brillante futuro in tv. Il canale televisivo Fox, dopotutto, l'ha già inserito nel proprio team di commentatori per la categoria cadetta, la Xfinity Series. Per la successione c'è ora Chase Elliott, figlio dell'ex campione Winston Cup Bill Elliott. Dopo aver vinto la Nationwide Series nel 2014, correrà per Rick Hendrick in alcuni eventi della Sprint Cup di quest'anno, e ha già un contratto firmato per guidare la mitica numero 24 a partire dal 2016. ●



3B FABBRICA TENDE

TENTS FACTORY



racing paddock & hospitality



3B Fabbrica Tende s.r.l.

Via Industriale 54 25080 Prevalle - Brescia Tel. +39 030 6801104 - www.3bsolutions.com info@3bsolutions.com

Wsr 2015 fa già il pieno

IN VISTA CI SONO I PRIMI TEST STAGIONALI DI JEREZ E INTANTO LA SERIE È AL CENTRO DELLE TRATTATIVE. 18 SEDILI SU 24 SONO ASSEGNATI

di Massimo Costa

Soltanto un mese fa vi era qualche preoccupazione giustificata sullo stallo del mercato piloti World Series Renault 3.5. Poi, si è verificata una improvvisa accelerazione e mentre scriviamo, sono diciotto i posti ufficialmente assegnati, altri tre sono in via di definizione, mentre per gli altri quattro tutto può ancora accadere. Saranno 24 come nel 2014 le monoposto al via dopo l'uscita di scena della Isr che si dedicherà alle gare Blancpain Gt (tra l'altro con il nostro Marco Bonanomi), anche se non mancano alcune realtà che vorrebbero rilevare le vetture del team di Praga. Il tempo stringe però, i primi test sono a Jerez il 5-6 marzo, poi Alcaniz il 30-31 dopo di che si va direttamente alla prima prova stagionale il 26 aprile sempre ad Alcaniz. A un primo sguardo della lista iscritti si nota il solito mix di piloti con una certa esperienza e debuttanti molto interessanti provenienti dalla Eurocup Renault 2.0. Come Nyck De Vries, parte del programma Junior McLaren, bicampione della "piccolina" della Casa francese avendo vinto l'europeo e l'Alps 2014. L'olandese difenderà i colori della Dams, la squadra che ha vinto il titolo 2013 con Kevin Magnussen e 2014 con Carlos Sainz, entrambi approdati direttamente in F1. Una eredità pesante è quella che raccoglie De Vries, che di certo non dovrà far rimpiangere i suoi predecessori. L'olandese avrà un compagno di squadra scomodo, Dean Stoneman. Il nome del britannico, pilota tosto e veloce, è emerso con una certa sorpresa affiancato a quello della Dams. Stoneman è il vice campione in carica della Gp3 e finalmente riesce a debuttare nella Renault 3.5. Nel 2011, dopo aver vinto la F2, aveva firmato con Isr per la stagione 2012, ma dopo poche settimane, la scoperta di quel tumore ai testicoli che lo ha tenuto lontano dalle corse per più di un anno. Fortunatamente ripresosi, Stoneman ora è in piena forma e pronto a riprendere quel filo interrotto. Fortec ripropone Oliver Rowland, candidato numero uno alla vittoria finale dopo la buona stagione 2014, e Jazeman Jaafar, al terzo anno nella serie; per il malese la stagione della verità.

Arden lancia il rookie Egor Orudzhev, distintosi in Renault 2.0 e appoggiato dal programma giovani russo della Smp mentre per il secondo sedile ha concluso l'accordo con Nicholas Latifi, nel 2014 nel Fia F3 con Prema e in Renault 3.5 (con Tech 1) nella parte finale dello scorso campionato dove ha anche ottenuto un mirabolante terzo posto a Jerez. Da se-



LA STAGIONE DECOLLA A FINE APRILE IN SPAGNA
Prende il via il 26 aprile da Alcaniz la stagione 2015 della World Series Renault 3.5. De Vries, sopra, Latifi, in alto, e Bonifacio a lato, hanno tutte le carte in regola per ben figurare anche in questa categoria. Nell'altra pagina, Rowland, in basso e Ellinas che potrebbe accordarsi con il team Strakka



guire con attenzione Orudzhev mentre il canadese potrebbe essere la mina vagante che non ti aspetti. Draco ha confermato Pietro Fantin, al terzo anno in Wsr e atteso al definitivo salto di qualità. Al suo fianco il debuttante Bruno Bonifacio, anche lui in arrivo dalla Renault 2.0. Lotus Charouz ha confermato il forte Matthieu Vaxiviere, protagonista di un 2014 in progressione, ed ha firmato Meindert Van Buuren, olandese e già con Pons l'anno passato. Il rientrante team Carlin presenta Sean Gelael dal Fia F3 e l'esperto Tom Dillmann, già in Gp2 e dal quale è lecito attendersi prestazioni di prima classe. Avf ha confermato la velocissima Beitske Visser, simpatica e inattesa rivelazione del 2014, e lancerà Alfonso Celis. Il messicano correrà anche in Gp3



DOPO VOCI E DIETROFRONT ECCO COME SARÀ IL 2015 DI ESTEBAN

Ocon dirottato in Gp3

Che fine ha fatto Esteban Ocon? E' la domanda che un po' tutti si fanno. Il campione della F3 europea, che alla fine del 2014 aveva debuttato in F1 partecipando alla prima sessione libera del venerdì ad Abu Dhabi, era lancia-tissimo verso la Gp2 dove avrebbe dovuto guidare la Dallara del team Dams al fianco di Pierre Gasly. Ma tutto è cambiato molto in fretta, il programma Junior Lotus si è trovato a corto di budget e il sogno Gp2 è rapidamente sfumato. Scartata l'opzione World Series Renault fin dall'inizio perché Gwen Lagrue, uno dei responsabili Junior Lotus, non la riteneva all'altezza del suo pupillo («Esteban deve confrontarsi con gente come Vandooorne e Marciello e la Wsr 2015 non presenterà piloti di livello», disse lo scorso settembre), il buon Ocon pareva certo nel Dtm con la Mercedes. Ma secondo indiscrezioni, Toto Wolff avrebbe chiesto due milioni per avere il cartellino del ragazzo e alla risposta negativa di Lotus, nessuna C Klasse è stata assegnata al francese. Niente Gp2, niente Dtm, niente Wsr, Ocon è allora stato dirottato in Gp3 dove i costi sono minori. Di sicuro non la migliore opzione per il campione Fia F3 considerando quelle che erano le offerte iniziali, ma dovrà far buon viso a cattivo gioco. Del resto Daniil Kvyat nel 2013 ha vinto la Gp3 (correndo anche nel Fia F3) e si è ritrovato in F1 con la Toro Rosso nel 2014, lo stesso vale per Valtteri Bottas campione nel 2011 e l'anno seguente in Williams come terzo pilota. Il mercato Gp3 è in piena evoluzione e ancora poco si sa. Gli annunci ufficiali coinvolgono Luca Ghiotto e Antonio Fuoco rispettivamente con Trident e Carlin, Alex Bosak con Arden e Alfonso Celis con Art. Per Ocon ancora incerto il nome della squadra che lo ospiterà.



con la Art e nel 2014 ha disputato una tappa della Renault 3.5 con Tech 1 al Nurburgring. Lo svedese Gustav Malja (ex Renault 2.0) si è accasato da Strakka. Nei test di novembre era stato velocissimo con Zeta Corse, ma alla fine ha optato per il team inglese. La formazione russa e la Comtec sono le uniche due squadre di cui non si è saputo molto durante questa fase invernale. Stupisce la difficoltà della Zeta che dopo la grande stagione con Roberto Merhi non ha ancora trovato un pilota per il 2015. Tech 1 ha firmato Aurelien Panis, figlio dell'ex pilota di F1 Olivier, in arrivo dalla Eurocup Renault 2.0. Una bella scommessa per il francese che nel 2014 aveva vinto una gara a Mosca. Tech1 ha poi messo sotto contratto Roy Nissany. Pons prosegue con Oscar Tunjo, colombiano che la stagione passata in alcune occasioni era stato velocissimo in qualifica. Pons ha il secondo sedile ancora libero. In lizza Zol Amberg che vorrebbe proseguire nella serie. Per lo svizzero sarebbe il quarto anno. ●

ECCO LE FORZE IN CAMPO NELLA WORLD SERIES

Dams	Nyck De Vries	Dean Stoneman
Fortec	Oliver Rowland	Jazeman Jaafar
Arden	Egor Orudzhev	Nicholas Latifi
Draco	Pietro Fantin	Bruno Bonifacio
Lotus Charouz	Matthieu Vaxiviere	Meindert V.Buuren
Carlin	Sean Gelael	Tom Dillmann
AVF	Beitske Visser	Alfonso Celis
Strakka	Gustav Malja	Tio Ellinas (?)
Tech 1	Aurelien Panis	Roy Nissany
Pons	Oscar Tunjo	da assegnare
Comtec	da assegnare	da assegnare
Zeta Corse	da assegnare	da assegnare





Euro F.Open attira gli italiani

VIENE DAL BELPAESE IL 50 PER CENTO DEI TEAM ISCRITTI ALL'UNICA SERIE NON FIA CHE SI CORRE CON LE F.3. E IL PROSSIMO ANNO CI SARANNO ANCHE DIVERSI PILOTI A TENERE ALTO IL TRICOLORE

di Massimo Costa

Rimasta l'unica serie non Fia a portare in pista, in Europa, monoposto di F.3, la Euroformula Open guarda al 2015 con relativa fiducia anche se il mercato piloti stenta a decollare a pochi giorni dai primi test collettivi in programma a Jerez il 20-21 febbraio. Sembra che molte squadre abbiano piloti già pronti per la stagione, ma stanno facendo di tutto per non far sapere i nomi di coloro che stanno per firmare il contratto nel timore di vedersi strappare il ragazzo da team rivali, magari con una offerta al ribasso.

Il periodo economico è quel che è, e anche se la Euroformula Open propone un campionato a 350-400mila euro, praticamente la metà del Fia F.3 europeo, si fa fatica a chiudere contratti a budget pieno. Nel 2014 sono stati trentuno i piloti che hanno fatto capolino almeno ad un weekend della categoria promossa dalla GTSport di Jesus Pareja, di questi sedici hanno preso parte a tutti gli eventi. La Euroformula Open ha il cinquanta per cento dei team iscritti che sono italiani: Bvm, Corbetta, Dav e Rp, quest'ultima campione nel 2012 e 2014 rispettivamente con Niccolò Schirò e Sandy Stuvik. Ed è proprio RP Motorsport, la formazione di Fa-

NELLA SERIE DI PAREJA I NOSTRI SONO GETTONATI

Si ingrossa la partecipazione dei piloti italiani all'EuroFormula Open. Sopra, Leonardo Pulcini correrà con Dav Racing. Sopra a destra, Fioravanti che correrà ancora nella serie. In alto Saravia portacolori della Rp squadra ai vertici della categoria. A destra al centro Rovera e sotto il team Corbetta al lavoro

bio Pampado, che è tra le più attive della categoria. Quest'anno schiererà ben cinque Dallara spinte dal motore Toyota (uguale per tutti) affidate a Damiano Fioravanti, Andres Saravia, Igor Walilko, il rookie Victor Baptista mentre l'ultimo sedile è ancora da assegnare.

Una vera potenza la Rp che dopo i due anni ad alto livello vissuti con Stuvik (vice campione 2013 e, come detto, primo nel 2014) spera di mantenersi al vertice puntando su Fioravanti. Il giovane romano è al terzo anno nella Euroformula Open nella quale ha debuttato nel 2013 direttamente dal karting. Dopo una prima stagione di apprendistato con Corbetta, lo scorso campionato Fioravanti, rimasto legato alla stessa squadra, ha dovuto subito interrompere la partecipazione alle gare per motivi familiari. Ritornato nelle ultime due prove con Bvm, si è messo in mostra nelle prime posizioni, poi si è accordato con la Rp e nei test di dicembre ha lasciato intendere che sarà tra i piloti da battere. Fioravanti non sarà l'unico pilota tricolore tra gli iscritti della categoria. Con lui il concittadino Leonardo Pulcini. Quarto classificato nella F.4 Italia del 2014, aveva già fatto visita alla Euroformula Open nelle prove libere di Spa e poi nell'appuntamento finale di Barcellona. Pulcini, 16 anni, ha lasciato il segno e la Dav Racing



che lo aveva accolto tra le proprie file non se lo è fatto sfuggire. Veloce, aggressivo, riflessivo, Pulcini è sicuramente il punto di forza della formazione diretta da Matteo Davenia.

Per la seconda delle tre vetture che la squadra schiererà, c'è l'indiano Parth Ghorpade di cui si erano perse le tracce nel 2014 dopo averlo visto in azione nella F.Renault Alps del 2013. A Fioravanti e Pulcini si aggiungerà sicuramente Alessio Rovera. Il 19enne lombardo, buon sesto nella F.Renault Alps 2014, ha svolto test con la Dallara-Toyota RP ed è in fase di trattativa anche con altre squadre. Il ragazzo non ha comunque dubbi ed è certo di essere al via del campionato 2015 andando a rimpolpare il gruppo di italiani. Che poteva contare anche su Mattia Drudi, legatosi ad Adrian Campos, vice campione F.4 Italia, ma dopo aver percorso diversi km con la Dallara della formazione valenciana, per lui i programmi 2015 saranno diversi.

Tornando ai team tricolori, Bvm ha in corso un paio di trattative e a breve dovrebbe comunicare i nomi dei piloti mentre Angelo Corbetta ha una vettura già prenotata per lo svizzero, ex F.4 Italia, Edi Haxhiu e per la seconda Dallara sta valutando le proposte del mercato. La inglese West Tec ha confermato l'israeliano Yarin Stern, De Villota punta ancora sul giapponese Yu Kanamaru e sul giovanissimo messicano Manuel Vilalta. Campos si affida a Henrique Baptista, Kostantin Tereschenko e Diego Menchaca. ●





Rush 2 coi figli d'arte

IN INDIA NELLA CHALLENGE 2000 MRF VA IN SCENA LA DISFIDA TRA MATHIAS LAUDA E FREDDIE HUNT. E L'INVERNO S'INFIAMMA

di **Piero Libro**

Sono passati 39 anni dal Gran Premio del Giappone del 1976, ed il confronto fra un Lauda ed un Hunt si è nuovamente riproposto in terra asiatica. Un "Rush 2" - con le dovute proporzioni - che ha avuto protagonisti due figli d'arte, il 33enne Mathias Lauda, ben conosciuto al pubblico degli appassionati italiani, ed il 27en-

ne Freddie Hunt, ancora non molto noto alle cronache nazionali. "Teatro" della disfida il "Challenge 2000 Mrf", che l'omonimo organizzatore indiano allestisce da qualche anno nel periodo invernale (quando i motori in Europa tacciono) a cavallo fra due stagioni. Serie monomarca che richiama un buon numero di piloti da altri

continenti, e che si disputa con delle monoposto di Formula Renault 2000.

Nel confronto fra i due "rampolli" non c'era in ballo il titolo, ma una sana rivalità sportiva. Hunt e Lauda jr si sono confrontati in otto gare (quattro quelle in programma in ogni pista) in Qatar ed in Bahrain, però nell'ultimo appuntamento di Chennai (in India, lo scorso fine settimana) Lauda ha dovuto dare forfait (la storia si ripete...); ma solo perché impegnato con l'Aston Martin ufficiale nella 24 Ore di Daytona, ed Hunt si è ritrovato a correre senza il suo amico.

Il più proficuo dei due - pur con una presenza in meno - è stato l'esperto Lauda (che nella sua carriera, iniziata nel 2002 con la F. Nissan 2000, è arrivato anche in Gp2 e Dtm), con all'attivo la vittoria nell'ultima gara che ha disputato (la quarta dell'evento in Bahrain), due quarti ed un sesto posto, e nessun ritiro. Freddie Hunt, invece, ha ottenuto come miglior risultato un nono posto, in Bahrain, seguito da due decimi posti, e con sette ritiri dovuti sia ad incidenti che a noie meccaniche.

Freddie ha perso il papà quando aveva solo cinque anni, e di lui ricorda le trasferte ad alcuni gran premi, le feste, la famiglia e tanto affetto; ha iniziato a correre in Formula Ford inglese nel 2007; è poi passato alle serie tedesche, correndo nella Adac Formula Master e nella Chevrolet Cruze Cup fino al 2012. Nel 2013 Hunt si è fermato, riprendendo nel 2014; si considera un pilota professionista, avendo un buon pacchetto di sponsor, e la sua aspirazione è arrivare a correre a Le Mans, possibilmente dal 2016, anche nella classe Lmp3. Mathias e Freddie prima di correre contro si erano già incontrati un paio di volte in occasione di gare in Germania e si stimano reciprocamente. A conferma del gusto "retro" della loro partecipazione alla serie indiana, i colori delle loro vetture, che ricordano fortemente quelle dei più blasonati genitori nel 1976. ●



LAUDA JR CON UNA VITTORIA È STATO IL PIÙ PROLIFICO

La serie indiana che ha visto il confronto Hunt, a sinistra, e Lauda jr si è corsa con F.Renault 2.0. Un campionato che si è articolato su 8 round. Il più prolifico è stato il figlio di Niki che ha anche vinto l'ultima gara in Bahrain. Per Freddie il miglior risultato è stato un 9° posto



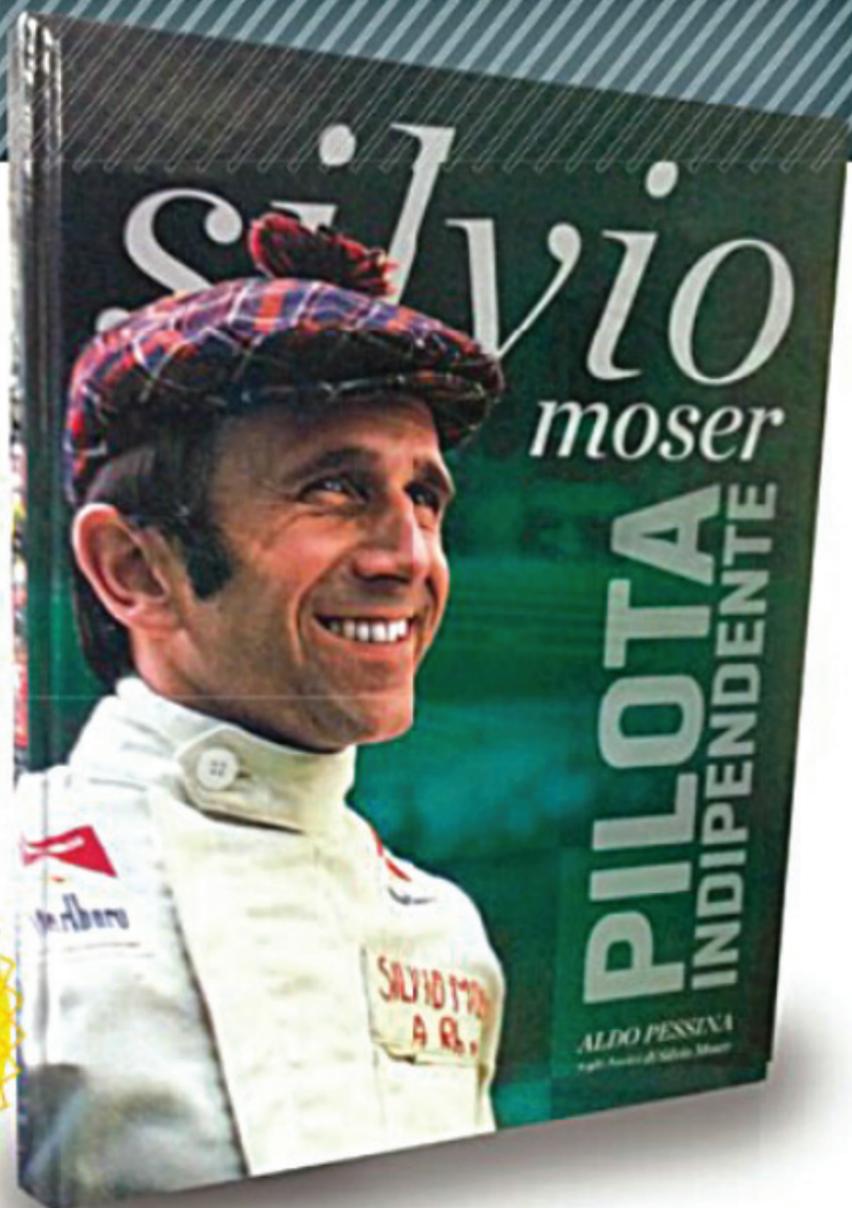
Nel ricordo di **Silvio Moser**

SCOMPARSO NEL 1974, IL PILOTA SVIZZERO FU D'ISPIRAZIONE PER REGAZZONI E PRESE PARTE A 12 GP DI F.1, DAL 1966 AL 1971

Ecco un libro stupendo. Perché ricorda un pilota bravo e coraggioso, lo svizzero Silvio Moser, classe 1941, al via in 12 Gp di F.1 tra il 1966 e il 1971, con un 5° posto al Gp d'Olanda 1968 come miglior risultato, al volante della Brabham del team Vogele. L'aspetto bello e premiante è che questa pubblicazione a cura di Aldo Pessina è stata promossa dagli amici dello sfortunato pilota, perito nel lontano 1974 a seguito di un incidente alla 1000 Km di Monza, quando stava progettando il suo ritorno in F.1 al volante di una Brabham della Scuderia Finotto. Non a caso tutti coloro che hanno contato nella carriera di Silvio, intervengono con un contributo fatto di aneddoti e infinito affetto. Il volume può essere richiesto al sito www.silviomoser.ch

SILVIO MOSER

Pilota indipendente di Aldo Pessina, Ed. Amici di Silvio Moser, 300 pagine con foto in bianco e nero e a colori. Prezzo 65 franchi svizzeri



LA CRONOSCALATA FINO A ROCCA DELLE CAMINATE

Predappio, il fascino retrò della salita

Una grande classica nel panorama delle salite nazionali, qui raccontata per testi (pochi ma interessanti) e immagini suggestive dal validissimo Cesare Sangiorgi, già apprezzato autore del volume su Ilario Bandini. In questo caso per la competizione il periodo preso in considerazione è quello che va dal 1955 al 1967, quindi una fase eroica e raccontata tutta in tantissime fotografie in bianco e nero, corredate dalla classifiche.

PREDAPPIO-ROCCA DELLE CAMINATE

di Cesare Sangiorgi, Valbonesi Editore, 260 pagine. Prezzo 35 euro



UN CAMPIONATO CULT NEI RALLY INTERNAZIONALI

Quei nobili 50 anni della Mitropa Cup

La Mitropa rally Cup nasce 50 anni fa, con la denominazione di campionato a carattere continentale per pilota di rally non professionisti. Mezzo secolo dopo, quando la Mitropa esiste ancora, con gare in Austria, Repubblica Ceca, Germania, Italia e Slovenia, Roberto Cristiano Baggio ci conduce lungo una interessante rassegna dei protagonisti della serie, esaminati anno per anno, con dovizia di dati e classifiche.

50 ANNI DI MITROPA CUP

di Roberto Cristiano Baggio, in italiano e tedesco, 156 pagine. Prezzo non comunicato



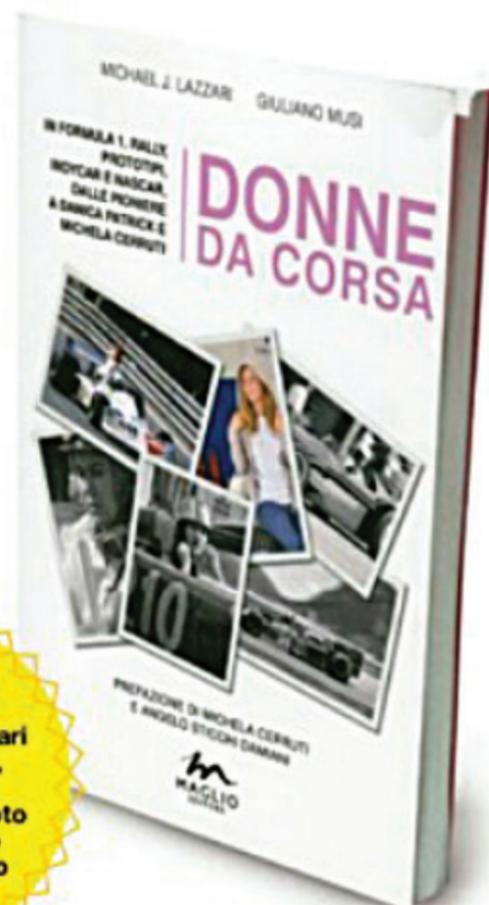
LE PILOTESSE CHE HANNO SCRITTO PAGINE IMPORTANTI

La storia delle corse per il pianeta donna

Non è il primo volume in assoluto sull'argomento donne & corse, eppure ha il bel merito di essere scritto in italiano, con competenza e approfondimento d'indagine e un apparato testuale puntuale e di gran lunga preponderante su quello fotografico. L'analisi ha il merito di spingersi agli albori della storia delle competizioni, partendo dalle pioniere delle prime avventurose gare, sino alle ragazze che segnalatesi alla cronaca internazionale recente, tra le quali vanno ricordate Michela Cerruti e, soprattutto, Danica Patrick. Il tutto dalla Indycar alla F.1, passando per il Mondiale marche e la Nascar, a testimonianza della forza del Pink power.

DONNE DA CORSA

di Michael J. Lazzari e Giuliano Musi, Maglio Editore, 178 pagine, con foto in bianco e nero e a colori. Prezzo 19 euro



di **Dario Lucchese**

Canada, Italia e Nuova Zelanda: tre continenti e due titoli negli ultimi cinque mesi per Lance Stroll. Il "pilotino" di Montreal, dopo essersi laureato lo scorso settembre campione della prima edizione della F4 tricolore, ha conquistato lo scettro della Toyota Racing Series che si disputa nell'emisfero australe. Un'altra scommessa vinta per chi ha riposto grandi progetti su questa recente scoperta della Ferrari Driver Academy.

A Manfeild, nel quinto ed ultimo appuntamento della TRS, Stroll ha fatto al meglio il suo "dovere", mantenendo il comando della classifica che aveva preso fin dall'esordio senza mai lasciarlo. Un'ulteriore prova del nove per il sedicenne pilota della Prema, che appena una settimana fa aveva definito la propria partecipazione per il 2015 alla F3 europea con la squadra di Angelo Rosin. Quello messo a segno da Stroll nella Toyota Racing Series è stato quindi un successo anche italiano. Il canadese che ha corso con i colori della M2 Motorsport, squadra che fa capo a Mark Pilcher e Jonathan Moury (uomo Bmw nel Dtm la scorsa stagione), è stato seguito nei primi due round da Mario Gargiulo, l'ingegnere che lo aveva accompagnato nel 2014 in F4. A partire dal terzo appuntamento ad affiancarlo è stato invece Jeff Levere, l'altro ingegnere Prema a cui verrà affidata quest'anno la sua monoposto nella categoria cadetta.

A Manfeild, Stroll ha calato il "poker", mettendo a segno il successo nella terza gara. Una vittoria che va ad aggiungersi a quella che aveva conquistato a Teretonga e alle altre due affermazioni ottenute sul circuito di Ruapuna. Ma l'ultimo acuto è stato anche del suo compagno di squadra Brandon Maisano, già il più veloce nella prima sessione di qualifica. Il francese si è poi imposto in gara-1, avviandosi al comando e rimanendoci per tutti i 20 giri previsti, confermandosi secondo in campionato con il maggior numero di vittorie (cinque in totale) e riproponendo praticamente assieme a Stroll l'accoppiata vincente della passata stagione nella serie di Aci-Csai. Alle sue spalle, sempre in gara-1, ha terminato Arjun Maini, vice campione in carica della BRDC F4 inglese, altra rivelazione del campionato neozelandese in cui aveva rotto il ghiaccio nel terzo appuntamento di Hampton Downs andando per la prima volta a segno, ripetendosi successivamente anche a Taupo. L'indiano è stato uno dei quattro piloti in lizza fino all'ultimo per il titolo, anche se l'incidente in cui è rimasto coinvolto nelle fasi iniziali di gara-2 gli ha tolto definitivamente ogni speranza.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Maisano; 2. Maini; 3. MacLeod. Gara-2: 1. Ferrucci; 2. MacLeod; 3. Stroll. Gara-3: 1. Stroll; 2. Eastwood; 3. Maisano.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-79

Stroll agli antipodi

IL GIOVANE RAMPOLLO FDA HA FATTO SALTARE IL BANCO NELLA SERIE NEOZELANDESE. E ORA IL SEDICENNE CON PREMA SI PREPARA ALLO SBARCO NELL'EUROPEO FIA DI F3

Bene anche l'americano di origini italiane Santino Ferrucci, che a Manfeild ha vinto proprio gara-2 chiudendo terzo nella classifica davanti allo stesso Maini. Cala dunque il sipario su un campionato che negli ultimi anni si è proposto come un'anteprima assoluta della stagione a livello internazionale e che nel 2014 aveva già laureato il singaporiano Andrew Tang e nei due anni precedenti il neozelandese Nick Cassidy. ●





Tatuus oltre oceano

PER LA PRIMA VOLTA LA SERIE HA UTILIZZATO I TELAI DELL'AZIENDA DI CONCOREZZO. TANTE LE NOVITÀ

Il "made in Italy" sbarca anche oltre oceano, nella Toyota Racing Series. La prima edizione del campionato neozelandese che si è disputata con le monoposto Tatuus-Toyota FT50, ha confermato la validità della categoria che da diversi anni si propone ormai come biglietto da visita per i più giovani, in vista della stagione che prenderà il via da lì a pochi mesi. Tante le novità nella categoria, che ha visto dunque adottare per la prima volta i telai della "factory" di Concorezzo equipaggiati da un propulsore 1.8 litri, ovviamente Toyota, da 210 cv. L'introduzione, sempre a par-

tire da quest'anno, del paddle-shift al volante che gestisce un cambio Sadev a sei marce, ha reso queste vetture sempre più valide e concettualmente simili (la filosofia è un po' quella delle F.Abarth) alle monoposto propedeutiche delle varie serie europee. Serie europee che sono in un certo senso il vero bacino d'utenza della Trs, che quest'anno ha avuto sette vincitori sulle 16 gare che si sono disputate su cinque diversi tracciati. All'appello sono tuttavia mancati i piloti italiani, che recentemente erano stati rappresentati da Ignazio D'Agosto (2013) e Michela Cerruti (2012). ●

DUE QUARTI PER ILOTT

A Manfeild promosso anche il neo-pilota Red Bull Junior, Callum Iloft. L'inglese, prossimo a disputare il campionato della F.3 europea con il team Carlin, ha conquistato due quarti posti.

REINER IN EVIDENZA

Tra i piloti europei, si è messo particolarmente in luce anche Stefan Riener. L'austriaco, 19 anni, quest'anno prenderà parte a tutta la stagione della F.Renault 2.0 Alps con il team campione in carica Koiranen Gp. Al suo debutto nella Toyota Racing Series, Riener ha messo a segno un migliore terzo posto a Teretonga, mentre a Manfeild si è piazzato quinto in gara-2.

LANCE DA RECORD

Stroll da record, con 14 gare fino ad ora vinte tra F.4 e Toyota Racing Series, a dispetto del fatto che questa sia solamente la sua seconda stagione in monoposto. Il canadese promette bene, ma il suo prossimo "step" (quello nella F.3 Fia) sarà un ulteriore e importante banco di prova.

EUROPEI PROTAGONISTI

Europei protagonisti nella Trs, ma mai campioni nelle ultime stagioni. Oltre al transalpino Brandon Maisano, quest'anno si è messo particolarmente in evidenza lo scozzese Sam MacLeod, vincitore di due gare a Hampton Downs e Taupo. Nel 2014 avevano brillato nella categoria l'inglese Jann Mardenborough (tre successi ed il secondo posto in campionato), l'estone Martin Rump e l'olandese Steijn Schothorst, autori di due affermazioni a testa.

LANCE IN RESTA

Dopo aver sbancato il tricolore di F.4, Lance Stroll, sopra e sotto in primo piano, ha conquistato anche la serie Toyota andata in scena in Nuova Zelanda. A destra, Maini e sotto, Brandon Maisano



HURACAN IN GT CUP

A seguito della richiesta avanzata da parte di diverse squadre, è al vaglio della Csaì e sembra sempre più probabile l'inserimento di una categoria riservata alle nuove Lamborghini Huracán all'interno della classe Gt Cup del Campionato Italiano Gran Turismo. L'assenza di date concomitanti con il calendario del Lamborghini Blancpain Super Trofeo 2015, favorirebbe infatti la partecipazione di alcuni team già presenti nel monomarca della Casa di Sant'Agata Bolognese ed intenzionati ad affrontare un doppio programma.

EURO SERIES

Cambia il calendario della Euro Series by Nova Race, il campionato riservato alle vetture con specifiche Gt4 e "assimilabili", che prenderà il via proprio quest'anno e si articolerà su sei doppi appuntamenti. Il secondo di questi, inizialmente in programma a Silverstone, si disputerà invece sul circuito dello Slovakiaring il 21 giugno, nello stesso fine settimana del Wtcc. Rimangono confermate le tappe del Paul Ricard (26 aprile), Red Bull Ring (5 luglio), Spa-Francorchamps (6 settembre), Misano (27 settembre) e Mugello (18 ottobre).

12 ORE MUGELLO

Già definiti due dei tre equipaggi Ginetta, con cui la Nova Race correrà la 12 Ore del Mugello a metà marzo. A darsi il cambio su una G50 ci saranno Roberto Ferri, Henry Fletcher e Alberto Vescovi, riproponendo lo stesso terzetto che aveva partecipato all'ultima 24 Ore di Dubai. Sulla seconda vettura si alterneranno invece Christophe Capelli, Philippe Cimadomo e Jean-Pierre Lequeux. La squadra emiliana sarà in pista giovedì 19 febbraio per una giornata di test a San Martino del Lago.

LUTTO PER CHINCHERO

Nel giorni scorsi il nostro Roberto Chinchero ha perso il papà Benito, che si è spento a 79 anni di età. A lui e alla famiglia le condoglianze della nostra redazione.



AD ADRIA ANDREA HA GIRATO SULLA HURACAN LP620-2

Dovizioso test Lambo

Test al volante della Lamborghini Huracán LP 620-2 Super Trofeo per Andrea Dovizioso. Venerdì 13 febbraio, il pilota della Ducati ha provato sul circuito di Adria la nuova vettura che debutterà quest'anno nei tre monomarca Europa, Asia e Nord America della Casa di Sant'Agata Bolognese. Con un timido sole e una temperatura intorno ai 10°, ma in condizioni di asfalto perfettamente asciutto, Dovizioso ha completato tre sessioni, circa 25 tornate del tracciato rodigino sul quale in passato aveva girato in moto solamente in una occasione, per effettuare un filmato promozionale. A seguire dai box il centauro della MotoGP, c'era Fabio Babini. «Sono rimasto impressionato dalla professionalità con cui Dovizioso ha preso parte a questo test. - ha spiegato il pilota e collaboratore di Lamborghini Squadra Corse - Gli ho spiegato un paio di cose e ha cominciato a migliorare progressivamente, girando su tempi di tutto rispetto, anche in confronto a quelli di piloti con esperienza nel mondo Gt presenti ad Adria nella stessa giornata». Entusiasta si è detto anche Dovizioso. «Per me è sempre una grande emozione salire su una Lamborghini. - ha commentato - La Huracán Super Trofeo è davvero fantastica ed è la vettura più potente che abbia mai provato finora».

PRIMI KM PER LA VETTURA CHE CORRERÀ IN GT ITALIA E GT OPEN

Corvette allo scoperto

Primi chilometri per la Corvette Gt3 del team Solaris, che debutterà quest'anno nel Campionato Italiano Gran Turismo e nell'International Gt Open. A portare all'esordio sul circuito di Adria la coupé americana, è stato il campione in carica della EuroV8Series Francesco Sini. L'abruzzese ha completato più di 40 giri con temperature prossime ai zero gradi, facendo segnare il migliore responso di 1'14"8. A breve dovrebbe essere definito il nome del pilota che lo affiancherà al volante della Z06R. Il 24 e 25 febbraio sono intanto in programma altre due giornate di test sul tracciato di Vallelunga. Ad Adria erano presenti gli uomini della Callaway Racing, che assieme a Corvette Motorsport sta sostenendo il progetto della Solaris. «Abbiamo ricevuto la vettura nel mese di dicembre, mettendoci subito al lavoro nell'ottica dei due campionati a cui prenderemo parte quest'anno. - ha spiegato Sini - In occasione della nostra prima uscita abbiamo girato con le Pirelli, che equipaggiano la serie italiana. A Vallelunga utilizzeremo anche le Michelin, che sono le gomme del Gt Open. Il nostro ingegnere Ivan Sesè ha potuto lavorare con i tecnici della Callaway, acquisendo delle informazioni importanti. La nostra intenzione è schierare la stessa vettura nei due campionati, ma con differenti equipaggi. Al 90 per cento il mio impegno sarà nel Gt Open, ma stiamo ancora definendo il tutto».



IN CONCOMITANZA CON GP2 E GP3

Wsr a Monza col Gp d'Italia

A seguito dell'accordo raggiunto tra gli organizzatori della MotoGP ed il circuito di Silverstone, che ospiterà il Mondiale delle due ruote nel fine settimana del 28-30 agosto, l'appuntamento della Wsr, inizialmente in programma sul tracciato inglese in quella stessa data, è stato posticipato di una settimana e si svolgerà il 4-6 settembre. La F.Renault 3.5, l'Eurocup F.Renault 2.0 ed il Renault Sport Trophy riservato alle nuove RS01, scenderanno pertanto in pista nel medesimo weekend del Gp d'Italia di F1, creando così una "scomoda" concomitanza con la Gp2 e la Gp3 Series.

SIA IN ITALIA CHE IN GERMANIA

Prema, F.4 con Araon e Zhou

Doppio annuncio per Prema, che si è accordata con l'estone Ralf Araon, vice campione 2014 della F.Renault 1.6 Nec, per disputare il campionato italiano e prendere parte ad alcuni appuntamenti della serie Adac di F.4. Nella serie tricolore, la squadra vicentina schiererà anche una monoposto per il cinese Guanyu Zhou, 15 anni, dal 2014 pilota del vivaio Fda.

DEBUTTERÀ NELLA SERIE

Mendez punta Zele in AutoGp

Sarà il colombiano Andres Mendez, uno dei piloti di punta del team Zele Racing in AutoGp 2015. In arrivo dalla F3 tedesca e alla sua seconda stagione in Europa, il 22enne di Bogotá si appresta a debuttare nella serie di Enzo Coloni che partirà nel fine settimana del 18 e 19 aprile da Marrakech e che vivrà il suo prologo coi test ufficiali di Vallelunga in scena il 2 e 3 marzo.



GUZMAN MARCHINA IN F4

Malta Racing col messicano

Nuova conferma per la F.4 tricolore. Ad accasarsi con il Malta Formula Racing per la stagione che prenderà il via da Monza a metà aprile, è stato il giovanissimo messicano Raul Guzman Marchina, che era già stato notato lo scorso anno dal direttore sportivo Danilo Rossi in occasione della sua vittoria nell'appuntamento internazionale di kart di Las Vegas. Guzman Marchina, 15 anni, ha fatto il suo debutto a Vallelunga sabato 14 febbraio, quando ha sostenuto il suo primo test. Sul circuito capitolino.

CAMBIA IL CALENDARIO

C'è Magione ad aprire il Cite

Cambia il calendario del Campionato Italiano Turismo Endurance, che prenderà il via da Magione il 17 maggio e non più da Monza. La tappa brianzola, originariamente in programma a metà aprile, è stata infatti posticipata al 31 maggio, nello stesso weekend del Tricolore Gt e della Carrera Cup Italia. Rimangono invece invariate tutte le altre date, a partire dal terzo appuntamento di Imola (28 giugno), a cui faranno seguito le gare di Pergusa (26 luglio), Vallelunga (13 settembre), Misano (27 settembre) ed in chiusura Mugello (18 ottobre).

MORBIDELLI TESTER CIVIC-JAS

Tcr guarda già verso la Malesia

Le prime dieci vetture della Tcr International Series sono partite per la Malesia, dove il campionato debutterà a Sepang il 29 marzo quale "aperitivo" della F.1. Intanto, a Barcellona, Gianni Morbidelli ha fatto da tester sulla Honda Civic della JAS, vettura che verrà schierata in pista dagli svedesi del West Coast Racing. Si è anche saputo che Oriola junior, Jordi, disputerà due gare del campionato 2015 con la Target Competition, Valencia e Monza, puntando a disputare l'intera stagione 2016 nella nuova categoria.

PRESENTATI I PROGRAMMI 2015 DELLA SERIE CON LE KIA VENGA

Green Hybrid Cup stagione in 5 atti

In occasione della premiazione dei protagonisti 2014, svoltasi la scorsa settimana ad Automotoretro, è stata presentata la nuova stagione della Green Hybrid Cup, che sarà sempre valevole come Campionato Italiano Energie Alternative e vedrà impiegate le Kia Venga a Gpl con alimentazione ibrida. 5 gli appuntamenti del calendario, tutti inseriti nel "contenitore" di Aci-Csai, con il semaforo verde a Magione il 17 maggio. Si proseguirà quindi con Imola (28 giugno), Pergusa (26 luglio), Vallelunga (13 settembre) e in conclusione Varano (25 ottobre). Rimane immutato il format della doppia gara da 20', con 2 sessioni di libere e le qualifiche il sabato. Continuerà inoltre ad essere adottato il sistema del sorteggio delle vetture prima di ciascun weekend. Il costo di tutta la stagione è stato fissato in 16.000 euro + Iva. Ad aggiudicarsi lo scorso anno il titolo e la Picanto messa in palio da Kia Motors Italia, è stato il giovanissimo emiliano Gabriele Torelli, che ha preceduto nell'ordine Jimmy Ghione e Jacopo Lombardelli. Nel contesto della stessa premiazione, il direttore generale BRC, Massimiliano Fissore, ha confermato anche l'impegno nel Campionato Italiano Rally con la Ford Fiesta R5 alimentata Ldi, sistema ad iniezione liquida di Gpl, nonché nel Trofeo R1 con la Suzuki Swift, sempre ad alimentazione alternativa.

PRIME CONFERME A LIVELLO TEAM. C'È ANCHE FORTEC

Cram, Alps a 3 punte

Saranno tre le monoposto che il team Cram Motorsport schiererà quest'anno al via della F.Renault 2.0 Alps. La squadra di Gabriele e Simone Rosei, ha confermato la scorsa settimana i nomi del diciottenne pilota russo Vasily Romanov e del californiano Travis Jordan Fischer. Il primo, proprio con il team lombardo, aveva preso parte nel 2014 all'ultimo appuntamento di Jerez. Per Fischer, 21 anni, si tratterà invece del debutto nella categoria dopo avere militato la scorsa stagione nella Protyre F.Renault Uk. L'americano correrà con i colori Sdr, acronimo di Salvador Durán Racing. Un'altra conferma in tema di squadre è arrivata dalla Fortec Motorsports, che schiererà in alcuni appuntamenti una vettura per il diciassettenne croato Martin Kodric, il quale disputerà contemporaneamente tutte le gare della serie Eurocup. La formazione inglese, annuncerà a breve anche gli altri piloti con cui sarà impegnata nella categoria della Fast Lane Promotion.



COPPA ITALIA

Per la terza stagione consecutiva, Alessandro Mazzolini sarà uno dei papabili protagonisti della Coppa Italia. Il lombardo, nuovamente impegnato al volante di una Porsche 997 Gt3 Cup gestita dal Gruppo Piloti Forlivesi, lo scorso anno aveva conquistato il 5° posto in 1. Divisione. Saranno due invece le nuove León Cup Racer schierate dalla MM Motorsport, squadra che aveva fatto il proprio ingresso nella serie di Peroni nel 2014 con una sola vettura.

MSR CORSE

Il team Msr Corse si accinge a fare il proprio ingresso nel rinnovato Campionato Italiano Sport Prototipi, schierando nella classe Cn2 due Tatuus PY012 motorizzate Honda. La squadra piacentina guidata da Max Sigalini, nelle ultime due stagioni aveva preso parte al VdeV con una biposto della Casa di Concorezzo che era stata divisa nella circostanza da Roberto Lacorte e Giorgio Sernagiotto. La compagine emiliana ha in programma di svolgere fin dalle prossime settimane un intenso programma di test, finalizzato anche a valutare alcuni giovani piloti.

I PIANI VICTORIA

Tra le ultime adesioni per il Campionato Italiano Gran Turismo c'è quella di Sossio Del Prete, che debutterà nella classe Gt Cup al volante di una 458 Italia della Scuderia Victoria. Il pilota napoletano alternerà il proprio impegno nella serie tricolore a quello del Ferrari Challenge, monomarca che lo ha visto protagonista nelle ultime sei stagioni.

CHEVROLET CUP

Sarà il circuito dell'Hungaroring ad ospitare, il 25 e 26 aprile, il primo round della Chevrolet Cup 2015, che vedrà ancora impiegate le Cruze nella versione "racing". Gli altri appuntamenti sono previsti in Austria, sui circuiti di Spielberg e Salzburgring, a Most (Repubblica Ceca), e sul tracciato dello Slovakiaring, che il 23 agosto ospiterà la tappa finale.

Lamborghini

piace a tutti

IL DEBUTTO DELLA HURACAN LP 620-2 DARÀ ULTERIORE LINFA AL TROFEO DELLA CASA DEL TORO. ECCO CHE COSA BOLLE IN PENTOLA

di **Dario Lucchese**



Il debutto della Huracán LP 620-2, darà un'ulteriore linfa al Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa e alle due serie Asia e Nord America. Un campionato, quello del vecchio continente, che nelle ultime stagioni ha puntato molto sui giovani, acquisendo sempre più consensi tanto da fare registrare lo scorso anno il record di presenze sul totale delle sei edizioni fino ad ora disputate (28 i piloti in pista in occasione dell'appuntamento francese del Paul Ricard). L'arrivo della nuova vettura, assieme alla recente creazione dello Young Drivers Program, ha richiamato l'interesse di piloti e team. Con lo YDP, Lamborghini Squadra Corse ha difatti voluto creare una vera e propria filiera a livello mondiale che culmina con il programma Gt3. In tema di squadre, dopo l'ingresso nel monomarca del Vincenzo Sospiri Racing, la formazione dell'ex pilota e team manager forlivese, che a dicembre ha annunciato la propria partecipazione a tutta la stagione 2015 con due esemplari della nuova nata della Casa di Sant'Agata Bolognese, è arrivata la conferma di un possibile coinvolgimento di Antonelli Motorsport. La compagine emiliana, già impegnata a 360 gradi tra Carrera Cup Italia, Gt tricolore e F4 powered by Abarth, potrebbe infatti estendere ulteriormente il suo raggio d'azione, sempre puntando sulla Hu-

PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI

Con una vettura del DtmMotorsport Simone Pellegrinelli, sopra, si è rivelato subito vincente andando a conquistare il titolo nella classe Am. Sotto, ecco come sarà la Huracán del Raton Racing. Nell'altra pagina in alto il team manager Raton, Roberto Tanca e sotto Di Folco campione in carica in Pro-Am

racán e nell'ottica di una partecipazione futura nel Campionato Italiano Gran Turismo. Numeri dunque in crescita per il Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, che nel 2014 aveva già visto affacciarsi tre nuove realtà che rispondo ai nomi di Eurotech Engineering, DTMMotorsport (subito vincente con Simone Pellegrinelli, laureatosi campione nella classe Am) e Kinetic Racing. Un "trend" sempre in salita pertanto. L'ultima adesione, in ordine di tempo, è stata quella della Raton Racing. La squadra di Marco Ubaldi e Roberto Tanca (quest'ultimo protagonista nelle ultime tre stagioni come pilota, passerà dall'altro lato del muretto dei box per svolgere in esclusiva il ruolo di team manager) si presenterà al via con due Huracán ST, ma intende schierarne successivamente anche una terza. Sempre con l'intenzione di puntare prevalen-





Tanca crede nella squadra

IL TEAM MANAGER DI RATON RACING ILLUSTRATE I PIANI DI BATTAGLIA DELLA SQUADRA CHE PUNTA FORTE SUI GIOVANI. ECCO COME

Ratón è il toro da corrida morto qualche anno fa di vecchiaia. Una fine poco gloriosa per un combattente puro, ma che ne testimonia il suo carattere mai domo». - Roberto Tanca, team manager della Raton Racing e responsabile della iFast Management, spiega così la scelta del nome, che suona fin da adesso come da monito - «Entriamo nel Super Trofeo di Lamborghini per vincere, puntando "in primis" sui giovani. Con Alberto Di Folco cercheremo di conquistare il titolo Am. È alla sua seconda stagione, ma ha già ampiamente convinto e ha tutte le carte in regola per riuscirci. In tempi molto brevi saremo in grado definire anche l'equipaggio a cui verrà affidata la seconda vettura. E anche in questo caso parliamo di piloti vincenti... Avremo magari due galli nel pollaio, ma siamo sicuri che riusciremo a ge-

stire al meglio la situazione».

Per Tanca si tratterà di una nuova sfida, che lo vedrà impegnato nel ruolo di team manager. «Ho corso per tre anni nel Super Trofeo e in tutto questo tempo ho maturato il pensiero che i successi si costruiscono anche in officina. Per questo la nostra scelta è ricaduta sulla Target Racing, che rappresenta sotto l'aspetto tecnico una sicurezza. In pista il nostro compito sarà quello di fare crescere i piloti, mettendoli nelle condizioni di correre da professionisti, che è un po' anche la filosofia del monarca e di Lamborghini». Come la VSR di Sospiri, nelle mire della Raton Racing c'è anche la partecipazione al Campionato Italiano Gran Turismo. «Abbiamo diverse trattative ancora in corso. Se ci saremo, lo faremo per vincere anche lì». ●



temente sui giovani. Non a caso, alcuni degli uomini che ne fanno parte, avevano già lavorato con un'altra struttura prima nel mondo del kart, poi in quello delle monoposto.

Un percorso di crescita che ha portato fino alle ruote coperte, nel Super Trofeo, in cui la Raton Racing si avvarrà del supporto tecnico della Target Racing, anche questo un nome di riferimento importante nell'ambito delle formula. Il primo dei piloti confermati è Alberto Di Folco, che compirà 19 anni a marzo.

Il romano ha debuttato nel monarca "Lambo" la scorsa stagione, conquistando con la Gallardo di Imperiale il successo nella classe Pro-Am e diventando così il campione "under" per eccellenza, pur essendo alla sua seconda stagione in auto e provenendo direttamente dalla F.Renault 2.0. Nelle sue mire c'è adesso il titolo Pro. Un obiettivo ambizioso, ma certamente concreto; anche alla luce dei sei podi e delle tre vittorie di classe messe a segno lo scorso anno nella serie continentale, risultati che assieme al secondo tempo ottenuto nelle qualifiche delle Finali Mondiali di Sepang (dove solo una penalizzazione in gara-1 ne aveva compromesso il weekend), hanno confermato le sue doti. Ancora da definire è invece l'equipaggio della seconda macchina. ●

Correre tra i serpenti

COSA VUOL DIRE DISPUTARE UNA CORSA COME LA 12 ORE DI BATHURST? CE LO RACCONTA, NEI PARTICOLARI, MONTERMINI

di Maurizio Voltini

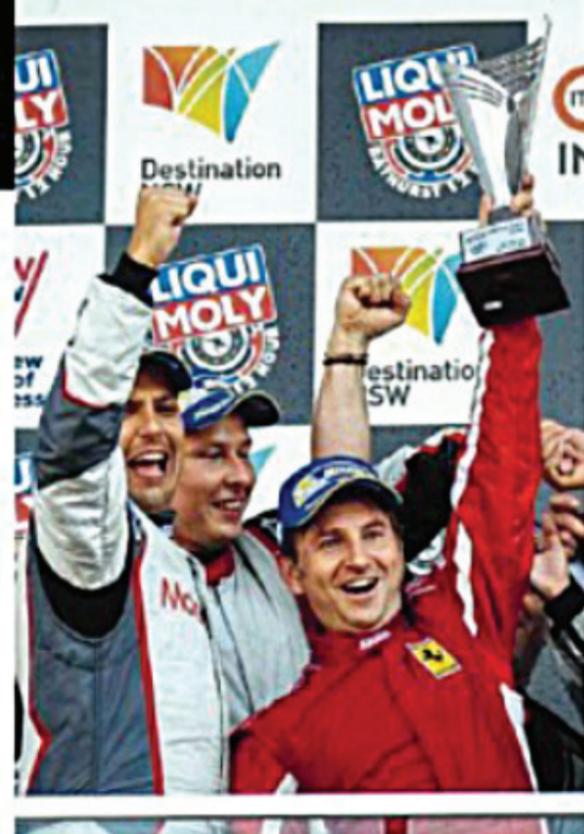
L'altro weekend si è corsa la 12 Ore di Bathurst, una gara che ha confermato la sua ragion d'essere nel panorama sempre più brillante dell'Endurance internazionale. Perché si tratta di una prova che non fa parte di nessun campionato specifico, ma che grazie ad un tracciato "d'altri tempi" e alla caratteristica ambientazione ha attirato l'attenzione degli appassionati e, di conseguenza, delle case ufficiali e di tanti piloti blasonati. È anche il caso di ricordare come l'Audi abbia portato ben 7 R8 LMS ultra, per cercare di agguantare finalmente un successo che stavolta è scappato per pochissimo. Essendo una gara "unica" in tutti i sensi, favorisce le partecipazioni occasionali come quella di Andrea Montermini, che ha partecipato con una Ferrari 458 del Vicious Rumour arrivando 6° assoluto, 2° fra gli Am e primo dei ferraristi in gara. Ci facciamo dunque raccontare direttamente dal 50enne modenese ex-formulista come è andata e

soprattutto come si è concretizzata la partecipazione.

«È stato molto semplice - ci racconta Andrea - Tony de Felice, il proprietario della squadra, mi ha chiamato e mi ha detto: "Mi piacerebbe che tu venissi a fare la gara di Bathurst con me". E io ho ovviamente accettato. Poi però lui non ha corso, ha preferito farsi sostituire da Benny Simonsen per non fare disastri».

- Anche perché "fare disastri" è piuttosto facile, a Mount Panorama...

«La pista ha avuto una certa evoluzione in favore della sicurezza, rispetto a quando ci corsi nel 2003 con la Ferrari 360 - e già mi era piaciuta tantissimo: è la loro Spa - hanno messo dei cordoli prima dei muretti e così via. Ma resta il fatto che è difficile e che ci siano almeno 5 curve sopra i 200 orari. Quella in fondo al rettilineo di Conrod con la Ferrari l'affrontavo ai 290 km/h, e la Nissan di sicuro almeno ai 300. Le curve dalla 5 alla 10 dopo la Cutting



sono "piene", alleggerisci solo a McPhillamy, e coi muretti a destra e a sinistra non hai possibilità d'errore fino alla 18 "The Dipper". E ti lascio immaginare com'è affrontare questo tratto quando siamo in 53 in pista».

- Che poi non è nemmeno tutto qui: parli dei canguri...

«Già, ogni tanto riescono ad attraversare le barriere e te li ritrovi in pista... Figurati che ce l'hanno spiegato perfino nel briefing: attenti ai canguri e ai serpenti! Perché soprattutto nella parte veloce in cima, se ti fermi e scendi dalla macchina, devi stare attento che ci sono un sacco di serpenti. Ma fa parte dello scenario di questa gara, ti mette in sintonia con la natura del posto e dell'Australia».

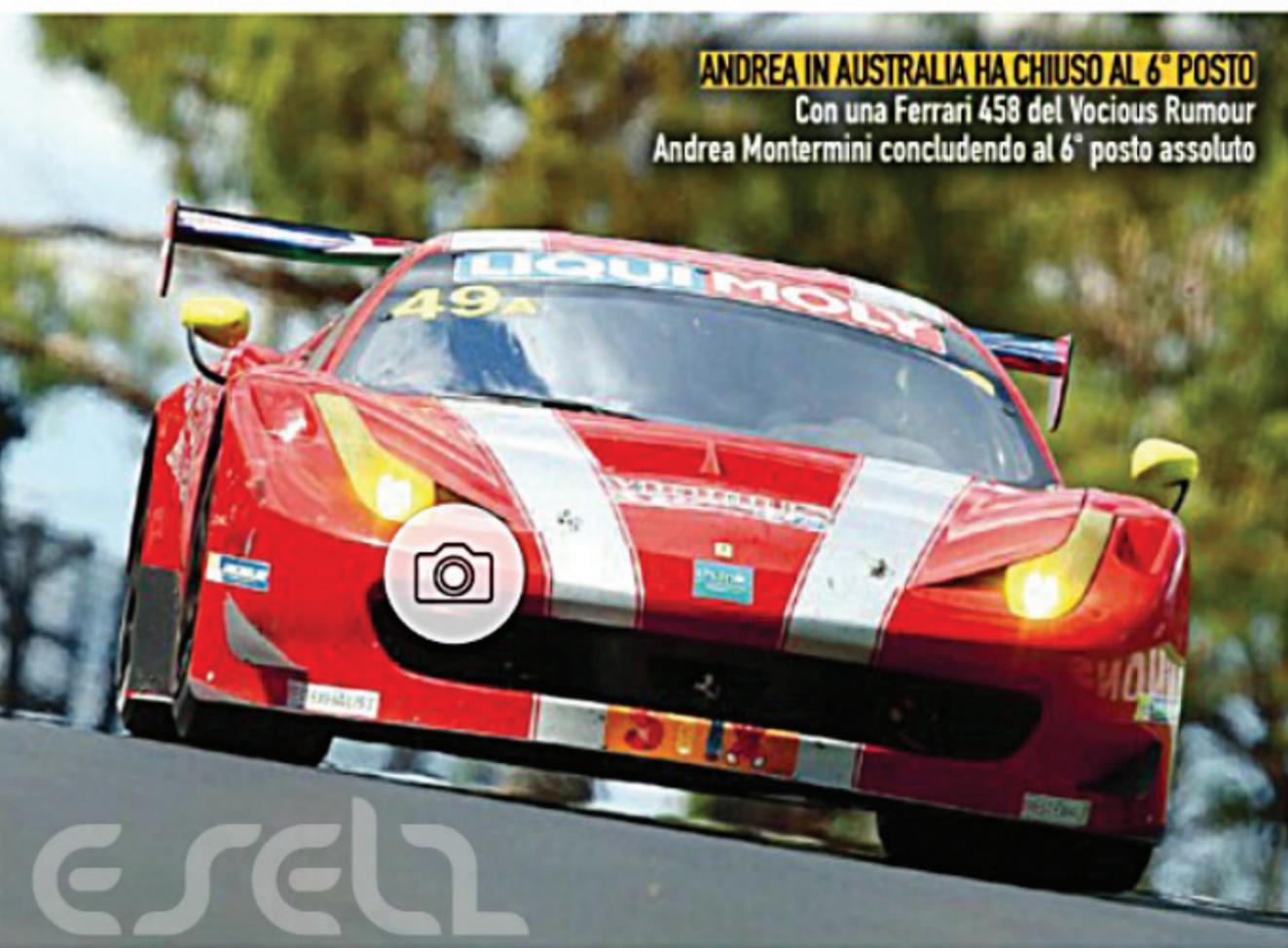
- Invece com'è andata con la gara? Avete avuto pure un problema nelle qualifiche.

«Quando sono arrivato, la macchina richiedeva ancora parecchia messa a punto, del resto la squadra è partita da poco. Ma alla fine l'abbiamo "messa giù" come doveva essere, con un assetto base che non fosse difficile. Poi ho anche sacrificato qualche giro per far fare più km agli altri, specie Roberto che era il più a secco d'esperienza. Poi in qualifica abbiamo avuto un problema all'impianto frenante e per fortuna che si è risolto solo con lo stop della macchina. Ma siamo partiti ultimi».

- E alla fine avete rimontato con una gara regolare fino al 6° posto.

«Più che una gara regolare, non abbiamo mai mollato un attimo. Poi siamo riusciti ad evitare problemi, questo è vero, e qui devi stare molto concentrato anche durante le safety car. Guarda cos'è successo alla macchina di Ivan Capelli... Il fatto è che i muretti sono alti, non vedi oltre e magari stanno frenando per un problema. Comunque è stata una bella soddisfazione, anche perché c'era un bel fior di colleghi venuti dall'Europa, a correre, ma anche dei "locali" forti: non c'erano equipaggi "materasso" per usare un gergo calcistico». ●

ANDREA IN AUSTRALIA HA CHIUSO AL 6° POSTO
Con una Ferrari 458 del Vicious Rumour
Andrea Montermini concludendo al 6° posto assoluto



eset

VENDITA



DISPONIBILE ELIA AVRIO ST 09 EVO "usato prontocorsa" per cronoscalate, slalom e competizioni in pista. Vettura completa di motore Suzuki Hayabusa 1300cc originale. Caratteristiche: - telaio aggiornato alla versione avrio st 14 (ultimo modello) - carrozzeria avrio st 09 evo (modello precedente) Euro 20.000,00 - Contatti: Tel. 0961.790804 - s.elia@eliaprototipi.it - www.eliaprototipi.it



DISPONIBILE LA VERSIONE AGGIORNATA della Elia Avrio ST 14 per la stagione che sta per iniziare, versatile per gare di velocità ed abilità in salita e competizioni su pista. Vettura senza motore completa di carrozzeria in vetroresina superleggera, differenziale, estintore, cinture di sicurezza e retromarcia elettrica. Prezzo euro 20.000,00 + IVA. Contatti: Tel. 0961.790804 - s.elia@eliaprototipi.it - www.eliaprototipi.it

NOLEGGIO



AC RACING PREPARA e noleggia vetture da competizione, programmi e singole gare, pista e salita. Porsche 997 GT3, Honda Civic Type-R, MINI, Renault Clio ac racing-@libero. it 3343143975.



PROFESSIONALITÀ E COMPETENZA di Procar

Motorsport sono a disposizione dei piloti che vogliono mettersi alla prova con: Citroen Ds3R5 e Ds3R3 a breve anche nella formulazione Max. Per [info:commercial@procar-motorsport.it](mailto:info@procar-motorsport.it) Tel +39 0573 528230 www.procar-motorsport.it

GARE



6ª RONDE DELLE MINIERE: in programma nel piacentino per il 14 e 15 marzo, torna dopo quattro anni di stop con la regia della Scuderia Invicta e sarà Test Event Giovani di Aci Team Italia. Le iscrizioni chiuderanno il 7 marzo. Per informazioni: scuderiainvicta@gmail.com



ISCRIZIONI APERTE fino al 23 marzo al 2° Rally Torri Saracene prima prova del TRN 6ª Zona. Zona incantevole e percorso spettacolare in provincia di Messina sui Monti Nebrodi <http://www.cstsport.it/> - info@cstsport.it - 3925755959. Prove libere e Track days



CON IL 9° CITTÀ DI AREZZO-RONDE VALTIBERINA, il 28 febbraio-01 marzo, riprende il proprio cammino il Challenge CSAI Raceday Ronde Terra 2014/2015, del quale la gara toscana è il penultimo atto. Base ad Arezzo, sfide sulla mitica Alpe di Poti e gestione completamente passata in mano alla Valtiberina Motorsport. Le iscrizioni chiuderanno il 23 febbraio. Per informazioni: info@valtiberinamotorsport.it



OGNI MARTEDÌ IN EDICOLA

PROVE



ISCRIZIONI APERTE al Master Drivers - Domenica del pilota, occasione di provare in salita prima dell'inizio della stagione delle cronoscalate offerta dal Team Racing Gubbio. Terza edizione il 29 marzo lungo SS3 Flaminia a Scheggia (Gubbio, PG). Rilevamento tempi, iscrizioni fino a lunedì 23 marzo (180 euro): 393/9020275 - teamracing.gubbio@tiscali.it



PROMOZIONI SUI PREZZI per febbraio-marzo all'autodromo di Mores.

Struttura ideale per prove libere e raduni automoto, eventi sportivi, giornate promozionali e, per clima mite, test auto e moto in inverno. Info: 079.706665, info@autodromosardegna.net - www.autodromosardegna.net

VARIE

RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1979, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

VENDO AUTOSPRINT DAL 1963 AL 2013 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI. Un'altra fantastica stagione si è conclusa alla Selezione Nazionale Piloti, un'altra stagione piena di sfide spettacolari, adrenalina alle stelle e tanta, tanta passione. Un ringraziamento particolare va a tutti i partecipanti, ai piloti della Sn1-Pro ed a tutti i nostri partners, **GRAZIE DI CUORE A TUTTI.** Entra nel mondo dei motori dalla porta della passione: diventa pilota con i colori Selezione. Per info: 393-1244900 o selezione@alice.it

"LA PALESTRA DEL VOLANTE". Si tratta di un nuovissimo progetto che permetterà a tutti coloro che vogliono praticare questo fantastico sport, di poterlo fare al prezzo mensile di un'iscrizione in palestra! Lezioni di teoria, pratica in pista ed al simulatore, sempre seguiti da uno staff di istruttori qualificati. Per maggiori informazioni contattateci al 393-1244900 o richiedete il regolamento a: nicocastiglio@gmail.com

AUTO SPRINT

Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport

COME FARE

Spediteci l'annuncio (testo ed eventuale foto) allegando la copia della ricevuta del pagamento effettuato.

Allegate anche i vostri dati: nome e cognome, indirizzo completo, codice fiscale e Partita IVA. In caso di pagamento da parte di soggetto con Partita IVA, verrà inviata regolare fattura.

Utilizzate il metodo che preferite:

- email a: outlet@autosprint.it
- posta in busta chiusa a: Autosprint Outlet - Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
- Fax 051-6227309

LE TARIFFE (IVA compresa)

L'annuncio costa **18 Euro**, fino ad un massimo di **diciotto parole**. Per ogni parola in più delle diciotto, **1 Euro**.

La pubblicazione della foto (max 1 per annuncio) comporta un supplemento di **31 Euro** (formato standard di impaginazione: larghezza 1 colonna - 31 mm, altezza max 31 mm). Pagamento anticipato.

Le tariffe si riferiscono ad una sola pubblicazione. Per due ripetizioni, il doppio.

Sconti per pubblicazioni continuative (richiedere preventivo).

METODI DI PAGAMENTO

- **Conto Corrente Postale** n. 244400 intestato a Conti Editore Srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) causale "Autosprint Outlet".
- **Bonifico bancario** Monte dei Paschi di Siena - Agenzia 127 - Via Sicilia, 203 - 00187 Roma, IBAN: IT39 P 01030 03301 00000532457. BIC/SWIFT CODE: PASCITM1270, c/c intestato a Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO), causale "Autosprint Outlet".
- **Assegno** intestato a Conti Editore Srl

INFORMAZIONI UTILI

- ✓ All'interno dell'immagine, si possono inserire anche loghi e/o scritte. Spedire un file .jpg a outlet@autosprint.it
- ✓ Il numero telefonico completo, il sito internet e l'email vengono conteggiati **1 parola** ciascuno.
- ✓ **Non si conteggiano:** congiunzioni, preposizioni, articoli e segni di punteggiatura.
- ✓ Le inserzioni seguono un tipo di impaginazione **standard. Non si fanno eccezioni in nessun caso.**
- ✓ La pubblicazione avverrà nel primo numero raggiungibile, se non diversamente richiesto.

Richiedi il modulo con le info e il calendario delle uscite a outlet@autosprint.it
Autosprint Outlet, tel. 051.6227270.

VENDITA DI AUTO DA CORSA

NOLEGGIO VETTURE

ACCESSORI E ABBIGLIAMENTO RACING

ATTREZZATURE E COMPONENTI

PROVE LIBERE E TRACK DAYS

OFFERTA E RICERCA LAVORO NEL MOTORSPORT

ISCRIZIONI ALLE GARE

Le classifiche

VELOCITÀ

EToyota

MANFELD (NZ)

RALLY

MONDIALE

KARLSTAD (S)

RALLY CIRCUIT

FRANCIACORTA (BS)

NEVE&GHIACCIO

ICE SERIES

PRAGELATO (TO)

KARTING

WSK CHAMPION CUP

OTRANTO (LE)

VELOCITÀ

EToyota

Resoconto della gara a pag. 70-71
Manfeld (NZ), 14-15 febbraio 2015

Gara-1: 1. Maisano (M2 Competition) 20 giri in 21'04"827 alla media di 172,482 km/h; 2. Maini (M2 Competition) a 1"156; 3. MacLeod (Giles Motorsport) a 4"153; 4. Iott (Etec Motorsport) a 5"024; 5. Ferrucci (Giles Motorsport) a 6"792; 6. Stroll (M2 Competition) a 13"054; 7. Markelov (Giles Motorsport) a 14"816; 8. Sette Camara (Giles Motorsport) a 15"638; 9. Munro (Giles Motorsport) a 15"976; 10. Riener (Victor Motor Racing) a 19"733; 11. Habsburg (Victor Motor Racing) a 23"460; 12. D. Leitch (Victor Motor Racing) a 23"988; 13. B. Leitch (Victor Motor Racing) a 24"300; 14. Kristensen (M2 Competition) a 24"711; 15. Eastwood (M2 Competition) a 25"723; 16. Ferrer (Etec Motorsport) a 25"947; 17. Celis Jr. (Giles Motorsport) a 28"676; 18. Conroy (M2 Competition) a 29"309; 19. Randle (Etec Motorsport) a 35"895; 20. Mazepin (Etec Motorsport) a 36"987.

Giro più veloce: il 7° di Maisano in 1'02"653 alla media di 174,101 km/h.

Gara-2: 1. Ferrucci (Giles Motorsport) 15 giri in 18'35"280 alla media di 146,707 km/h; 2. MacLeod (Giles Motorsport) a 0"428; 3. Stroll (M2 Competition) a 1"108; 4. Iott (Etec Motorsport) a 1"452; 5. Riener (Victor Motor Racing) a 3"336; 6. Sette Camara (Giles Motorsport) a 3"975; 7. Markelov (Giles Motorsport) a 7"939; 8. Maisano (M2 Competition) a 8"456; 9. Conroy (M2 Competition) a 8"971; 10. Kristensen (M2 Competition) a 10"161; 11. B. Leitch (Victor Motor Racing) a 12"411; 12. Eastwood (M2 Competition) a 12"689; 13. Ferrer (Etec Motorsport) a 14"560; 14. Habsburg (Victor Motor Racing) a 35"939; 15. Celis Jr. (Giles Motorsport) a 41"325; 16. D. Leitch (Victor Motor Racing) a 51"595; 17. Maini (M2 Competition) a 2 giri.

Giro più veloce: il 13° di Iott in 1'02"761 alla media di 173,802 km/h.

Gara-3: 1. Stroll (M2 Competition) 35 giri in 40'25"216 alla media di 157,421 km/h; 2. Eastwood (M2 Competition) a 1"138; 3. Maisano (M2 Competition) a 1"239; 4. MacLeod (Giles Motorsport) a 2"156; 5. Ferrucci (Giles Motorsport) a 9"558; 6. Markelov (Giles Motorsport) a 10"240; 7. Ferrer (Etec Motorsport) a 10"486; 8. Riener (Victor Motor Racing) a 13"326; 9. Randle (Etec Motorsport) a 14"723; 10. D. Leitch (Victor Mo-

tor Racing) a 24"146; 11. Mazepin (Etec Motorsport) a 24"259; 12. Conroy (M2 Competition) a 25"085; 13. Celis Jr. (Giles Motorsport) a 32"243; 14. Maini (M2 Competition) a 1 giro; 15. B. Leitch (Victor Motor Racing) a 2 giri; 16. Munro (Giles Motorsport) a 2 giri; 17. Sette Camara (Giles Motorsport) a 3 giri; 18. Kristensen (M2 Competition) a 6 giri.

Giro più veloce: il 16° di Maisano in 1'02"845 alla media di 173,569 km/h.

Classifica finale: 1. Stroll 906 punti; 2. Maisano 798; 3. Ferrucci 765; 4. Maini 750; 5. MacLeod 684; 6. D. Leitch 546; 7. Eastwood 535; 8. Markelov 525; 9. Munro 522; 10. Randle 518; 11. Kristensen 502; 12. Habsburg 490; 13. Riener 483; 14. B. Leitch 477; 15. Conroy 446; 16. Iott 358; 17. Celis Jr. 329; 18. Mazepin 304; 19. Ferrer 286; 20. Sette Camara 199; 21. Simonyan 55.

RALLY

WRC

Rally di Svezia

Resoconto della gara a pag. 34
Karlstad (S), 12-15 febbraio 2015

Assoluta: 1. Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo R WRC) in 2.55'30"5; 2. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 6"4; 3. Mikkelsen-Floene (Volkswagen Polo R WRC) a 39"8; 4. Tänak-Mölder (Ford Fiesta RS WRC) a 2'26"; 5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 WRC) a 3'31"5; 6. Evans-Barritt (Ford Fiesta RS WRC) a 3'53"; 7. Meeke-Nagle (Citroën DS3 WRC) a 4'05"8; 8. Prokop-Tománek (Ford Fiesta RS WRC) a 4'26"; 9. Protasov-Cherepin (Ford Fiesta RS WRC) a 5'32"2; 10. Ostberg-Andersson (Citroën DS3 WRC) a 6'50"9; 11. Abbring-Marshall (Hyundai i20 WRC) a 7'55"6; 12. Solberg-Minor-Petrasko (Ford Fiesta RS WRC) a 9'32"7; 13. Ketomaa-Lindström (Ford Fiesta R5) a 9'36"9; 14. Brynildsen-Fredriksson (Ford Fiesta RRC) a 10'09"5; 15. Gorban-Korsia (Mini Cooper S2000 1.6T) a 13'04"3; 16. Al-Rajhi-Orr (Ford Fiesta RRC) a 13'17"1; 17. Tidemand-Axelsson (Ford Fiesta RRC) a 13'20"4; 18. Åhlin-Abrahamson (Ford Fiesta R5) a 14'11"5; 19. Kubica-Szczepaniak (Ford Fiesta RS WRC) a 14'35"4; 20. Friberg-Gustavsson (Citroën DS3 R5) a 18'45"6; 21. Veiby-Jøger (Citroën DS3 R3T Max) a 20'33"; 22. Bergkvist-Sjöberg (Opel Adam R2) a 21'20"2; 23. Koltun-Pleskot (Ford Fiesta R5) a 21'56"; 24. Kikriashko-Säck (Mini Cooper S2000 1.6T) a 24'02"6; 25. Tempestini-Chiarocci (Subaru Impreza STi) a 28'27"5; 26.



foto: BETTJOL

Grondal-Eilertsen (Citroën DS3 R5) a 31'23"9; 27. Blomberg-Andersson (Mitsubishi Lancer Evo X) a 32'19"7; 28. Thunström-Lindahl (Citroën DS3 R5) a 32'19"9; 29. Shaymiev-Tsvetkov (Ford Fiesta R5) a 32'27"; 30. Roman-Appelskog (Ford Fiesta R5) a 32'27"1; 31. Linari-Arena (Subaru Impreza STi) a 36'12"8; 32. Ström-Svensson (Škoda Fabia S2000) a 39'38"0; 33. Boland-Morrissey (Subaru Impreza WRX STi 4 D) a 42'53"9; 34. Font-Julà Pascual (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 46'16"1; 35. Rendina-Pizzuti (Mitsubishi Lancer EvoX) a 51'50"3; 36. Zellhofer-Kachel (Suzuki Swift S1600) a 53'01"7; 37. Szabó-Borbély (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 1.01'19"3; 38. Brynildsen-Olsen (Ford Fiesta R5) a 1.09'08"5; 39. Bertelli-Bernacchini (Ford Fiesta RS WRC) a 1.17'19"4.

LE TAPPE

1. Giornata: 1. Mikkelsen in 1.38'15"1; 2. Ogier a 20"8; 3. Neuville a 31"2; 4. Ostberg a 1'04"; 5. Tanak a 1'29"; 6. Paddon a 2'21"3; 7. Prokop a 2'35"4; 8. Evans a 3'21"7; 9. Protasov a 3'33"8; 10. Meeke a 3'51".
2. Giornata: 1. Neuville in 2.29'54"5; 2. Mikkelsen a 1"5; 3. Ogier a 9"6; 4. Ostberg a 53"4; 5. Tanak a 1'29"2; 6. Paddon a 2'35"7; 7. Prokop a 3'03"1; 8. Evans a 3'22"1; 9. Meeke a 3'22"5; 10. Protasov a 4'19"6.

LE PROVE SPECIALI

PS1 SSS Karlstad (km 1,90): 1. Tidemand in 1'32"1; 2. Ostberg a 0"3; 3. Latvala a 0"4; 4. Neuville a 0"6; 5. Mikkelsen a 0"7; 6. Tanak a 1"; 7. Ogier a 1"1; 8. Kubica a 2"; 9. Protasov a 2"2; 10. Abbring, Ahlin, Grondal a 2"5.
PS2 Torshy (14,76): 1. Ogier in 8'36"6; 2. Latvala a 2"7; 3. Meeke a 7"; 4. Ostberg a 8"; 5. Mikkelsen a 8"6; 6. Neuville a 9"4; 7. Kubica a 13"3; 8. Paddon a 14"8; 9. Evans a 15"; 10. Prokop a 17"2.
PS3 Rojden (18,73): 1. Ogier in 9'59"4; 2. Mikkelsen a 2"2; 3. Ostberg a 4"5; 4. Meeke a 5"1; 5. Latvala a 5"8; 6. Neuville a 8"2; 7. Evans a 13"3; 8. Tanak a 18"1; 9. Solberg a 21"9; 10. Abbring a 22"7.

PS4 Finnskogen (20,76): 1. Latvala in 11'03"1; 2. Ogier a 1"6; 3. Mikkelsen a 4"6; 4. Ostberg a 7"; 5. Neuville a 12"1; 6. Tanak a 17"1; 7. Kubica a 17"4; 8. Evans a 19"3; 9. Paddon a 24"5; 10. Solberg a 25"8.
PS5 Kirkenær (7,07): 1. Ogier in 5'26"7; 2. Latvala a 2"9; 3. Ostberg a 4"9; 4. Mikkelsen a 6"2; 5.

RALLY A TUTTE LE LATITUDINI

Protasov ha vinto una prova in Svezia con la Fiesta e le Pirelli, sopra. Longhi a Franciacorta ha fatto da navigatore ad Alessio Bormolini, in basso

Neuville a 9"2; 6. Meeke, Kubica a 11"8; 8. Evans a 11"9; 9. Tanak a 12"9; 10. Solowow, Abbring a 15"2.

PS6 Kirkenær 2: 1. Protasov in 5'34"4; 2. Latvala a 2"2; 3. Kubica a 3"1; 4. Neuville a 3"3; 5. Mikkelsen a 4"1; 6. Meeke a 5"5; 7. Ostberg a 6"3; 8. Ogier a 8"; 9. prokop a 9"5; 10. Evans a 9"6.

PS7 Finnskogen 2: 1. Latvala in 11'04"3; 2. Ostberg a 1"1; 3. Mikkelsen a 2"2; 4. Ogier a 2"3; 5. Neuville a 3"; 6. Evans a 5"6; 7. Tanak a 9"5; 8. Prokop a 10"7; 9. Paddon a 10"8; 10. Protasov a 12"1.

PS8 Rojden 2: 1. Mikkelsen in 10'01"1; 2. Meeke a 0"8; 3. Neuville a 3"5; 4. Ogier a 4"1; 5. Tanak a 4"8; 6. Latvala a 6"; 7. Paddon a 6"2; 8. Abbring a 10"9; 9. Ostberg a 12"1; 10. Solberg a 15"8.

PS9 Torshy 2: Neuville in 8'40"4; 2. Mikkelsen a 1"; 3. Meeke a 2"2; 4. Evans a 2"3; 5. Tanak a 4"1; 6. Paddon a 4"3; 7. Abbring a 5"6; 8. Ostberg a 6"; 9. Protasov a 10"4; 10. Solberg a 17"6.

PS10 SSS Karlstad 2: 1. Ogier in 1'51"2; 2. Latvala a 1"6; 3. Mikkelsen a 1"9; 4. Ostberg, Neuville a 2"5; 6. Kubica a 3"5; 7. Meeke a 3"9; 8. Bertelli a 4"1; 9. Tanak a 5"; 10. Evans a 5"1.

PS11 Fredriksberg (18,15): 1. Mikkelsen in 10'33"9; 2. Latvala a 3"1; 3. Ogier a 6"; 4. Meeke a 7"7; 5. Neuville a 8"2; 6. Kubica a 9"7; 7. Tanak a 12"8; 8. Prokop a 16"; 9. Bertelli a 17"8; 10. Evans a 20"3.

PS12 Rammen (22,76): 1. Ogier in 11'36"5; 2. Latvala a 1"3; 3. Ostberg a 5"5; 4. Mikkelsen a 8"; 5. Neuville a 11"3; 6. Kubica a 13"6; 7. Tanak a 14"9; 8. Evans a 16"6; 9. Meeke a 18"; 10. Paddon a 19"1.

PS13 Hagfors Sprint (1,87): 1. Ogier in 1'51"2; 2. Latvala a 1"6; 3. Mikkelsen a 1"9; 4. Ostberg, Neuville a 2"5; 6. Kubica a 3"5; 7. Meeke a 3"9; 8. Bertelli a 4"1; 9. Tanak a 5"; 10. Evans a 5"1.

PS14 Vargasen (24,63): 1. Ogier

in 13'34"1; 2. Neuville a 0"3; 3. Meeke a 3"3; 4. Ostberg a 6"3; 5. Tanak a 17"1; 6. Mikkelsen a 19"1; 7. Prokop a 19"7; 8. Evans a 20"5; 9. Paddon a 21"2; 10. Kubica a 23"1.

PS15 Fredriksberg 2: 1. Neuville in 10'27"6; 2. Mikkelsen a 3"7; 3. Meeke a 3"8; 4. Evans a 4"3; 5. Tanak a 5"1; 6. Kubica a 6"9; 7. Abbring a 8"1; 8. Prokop a 9"5; 9. Latvala a 10"8; 10. Protasov a 11"3.

PS16 Rammen 2: 1. Meeke in 11'38"5; 2. Ostberg a 1"7; 3. Latvala a 3"2; 4. Tanak a 3"3; 5. Ogier a 4"; 6. Neuville a 4"2; 7. Evans a 4"4; 8. Mikkelsen a 6"2; 9. Paddon a 8"3; 10. Kubica a 12"9.

PS17 Hagfors Sprint 2: 1. Kubica in 1'57"1; 2. Tanak a 1"2; 3. Meeke, Protasov a 1"3; 5. Mikkelsen a 1"4; 6. Ostberg, Evans a 1"6; 8. Abbring, Gorban a 1"8; 10. Ogier, Neuville, Paddon 2".

PS18 Vargasen 2: 1. Neuville in 13'24"4; 2. Meeke a 0"8; 3. Ogier a 5"9; 4. Ostberg a 6"; 5. Evans a 7"3; 6. Paddon a 8"6; 7. Mikkelsen a 8"8; 8. Latvala a 10"8; 9. Tanak a 11"2; 10. Prokop a 14"5.

PS19 Lesjöfors (15,00): 1. Ogier in 9'05"8; 2. Mikkelsen a 1"3; 3. Neuville a 6"6; 4. Latvala a 9"8; 5. Evans a 13"; 6. Meeke a 14"9; 7. Tanak a 20"7; 8. Kubica a 22"8; 9. Solberg a 23"4; 10. Paddon a 25"1.

PS20 Varmuldsasen (15,87): 1. Latvala in 8'14"1; 2. Ogier a 0"9; 3. Mikkelsen a 4"7; 4. Neuville a 5"5; 5. Ostberg, Kubica a 11"1; 7. Meeke a 12"3; 8. Evans a 13"2; 9. Bertelli a 15"8; 10. Solberg a 16"8.

PS21 Varmuldsasen 2 (Power Stage): 1. Ogier in 8'05"6; 2. Neuville a 4"8; 3. Ostberg a 9"9; 4. Latvala a 11"5; 5. Evans a 15"2; 6. Paddon a 19"3; 7. Kubica a 20"5; 8. Tanak a 21"7; 9. Protasov a 22"5; 10. Bertelli a 25"1.

RALLY CIRCUIT

Rally Franciacorta

Resoconto della gara a pag. 44
Franciacorta (BS),
14-15 febbraio 2015

Assoluta: 1. Rossetti-Maurigi (Ford Focus Wrc) in 57'49"96; 2. Di Benedetto-Pedretti (Peugeot 207 S2000) a 1'41"04; 3. Ogliari-Falzone (Peugeot 208 T16 R5) a 1'42"32; 4. Tosini-Peroglio (Ford Fiesta Wrc) a 1'46"37; 5. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta) a 2'07"77; 6. S.D'Aste-L.D'Aste (Citroën Ds3 Wrc) a 2'32"29; 7. Caffi-Morello (Ford Focus Wrc) a 2'38"99; 8. Zanardini-Reccagni

(Citroën C4 Wrc) a 2'44"89; 9. Puricelli-Palà (Citroën C4 Wrc) a 2'51"49; 10. Baccaga-Ottaviani (Peugeot 208 T16 R5) a 3'04"05.

GRUPPO A

Classe A6: 1. Mondin-Trovò (Citroën Saxo) in 1:12'37"09; 2. Bertucci-Bertelè (Citroën C2 Trophy) a 2'21"48.

Classe A7: 1. Boscarol-Paronuzzi (Renault Clio) in 1:04'50"96; 2. Lazzeri-Alicervi (Renault Clio) a 2'13"32; 3. Ronchi-Legena (Renault Clio) a 2'32"79; 4. Begher-Adrian (Renault Clio) a 3'05"89; 5. Carigi-Mino (Renault Clio) a 1'48"45.

Classe A8: 1. Rossetti-Maurizi (Ford Focus Wrc) in 57'49"96; 2. Tosini-Peroglio (Ford Fiesta) a 1'46"37; 3. Freguglia-Vozzo (Ford Fiesta) a 2'07"77; 4. D'Aste-D'Aste (Citroën Ds3) a 2'32"39; 5. Caffi-Morello (Ford Focus Wrc) a 2'38"99; 6. Zanardini-Reccagni (Citroën C4) a 2'44"89; 7. Puricelli-Palà (Citroën C4) a 2'51"49; 8. Ducoli-Malfredini (Citroën Ds3) a 3'57"09; 9. Bissa-Ungaro (Skoda Fabia Wrc) a 4'18"76; 10. Franchini-Calufetti (Mitsubishi Lancer Evo) a 5'59"16.

Classe K10: 1. Vavassori-Pulici (Peugeot 106 Kit) in 1:16'03"08.

Classe K11: 1. Pagnoni-Zardoni (Renault Clio Maxi) in 1:07'23"10.

Classe S-1600: 1. Sprea-Terrasan (Renault Clio) in 1:04'26"79; 2. Fioriani-Borgolotto (Citroën C2) a 1'18"74; 3. Paroli-Bonaiti (Renault Clio) a 5'22"94; 4. Pilati-Pozzo (Renault Clio) a 5'59"42.

Classe S-2000: 1. Di Benedetto-Pedretti (Peugeot 207) in 59'31"00; 2. Marchetti-Bracchi (Skoda Fabia) a 1'40"32; 3. Terrini-Ruggieri (Peugeot 207) a 2'49"03; 4. Papaleo-Ferraro (Peugeot 207) a 3'08"91; 5. Garcia-Menchini (Fiat Punto Abarth) a 4'42"28; 6. Bondioni-Rocco (Skoda Fabia) a 5'31"70; 7. Riccio-Caniggia (Fiat Grande Punto S2000) a 5'33"26.

GRUPPO N

Classe N2: 1. Liberini-Nalli (Suzuki Swift Sport) in 1:08'28"45; 2. Soliani-Guzzi (Suzuki Swift Sport) a 1'31"40; 3. Cristoforetti-Tonin (Peugeot 106) a 1'13"33.

Classe N3: 1. Dalle Vedove-Mari (Renault Clio) in 1:14'00"69; 2. Curto-Bellè (Renault Clio) a 24"23.

GRUPPO R

Classe R1b: 1. Straballo-Bianchi (Suzuki Swift Sport) in 1:11'29"04; 2. Straballo-Rossi (Suzuki Swift Sport) a 42"37.

Classe R1t: 1. Novaglio-Rebaldi (Mini Cooper) in 1:08'13"20; 2. Pozzi-Petissi (Mini Cooper) a 2'50"88.

Classe R2b: 1. Toninelli-Tonasi (Renault Twingo) in 1:05'36"65; 2. Nember-Ouaresmini (Citroën

C2 Trophy) a 8"72; 3. Trevisani-Cresta (Peugeot 208) a 2'09"08; 4. Pederzani-Mometti (Peugeot 208) a 2'28"07; 5. Paccagnella-Cattaneo (Renault Twingo) a 5'51"41; 6. Norris-Grigis (Renault Twingo) a 8'23"90.

Classe R3c: 1. Spatti-Cotti (Renault Clio) in 1:03'44"61; 2. Speranza-Ambrosio (Renault Clio) a 4'07"93; 3. Bormolini-Longhi (Renault Clio) a 4'49"46.

Classe R3t: 1. Tonella-Pedretti (Citroën Ds3) in 1:08'06"13.

Classe R4: 1. Terranova-Fenoli (Subaru Impreza) in 1:02'44"66.

Classe R5: 1. Ogliaresi-Falzone (Peugeot 208 T16) in 59'32"28; 2. Baccaga-Ottaviani (Peugeot 208 T16) a 1'21"73; 3. Oliva-Arici (Citroën Ds3) a 1'29"64; 4. Dionisio-Rocchi (Peugeot 208 T16) a 3'10"74; 5. Salerno-Portzo (Ford Fiesta) a 5'12"05; 6. Bonanno-Panato (Peugeot 208) a 13'36"28.

GRUPPO RS

Classe Rstb: 1. Ducoli-Avanzi (Mini Cooper) in 1:15'41"06.

GRUPPO SS

Classe Ss: 1. Buseti-Blaseotto (Renault Clio) in 1:07'24"02; 2. Miotto-Meneano (Renault Clio) a 2'21"28.

NEVE&GHIACCIO ICE SERIES

Pragelato

Resoconto della gara a pag. 47

Pragelato (TO), 14-15 febbraio 2015

Gara: 1. Carmellino 36 giri in 23'54"584; 2. Pettenuzzo A. 24'30"839; 3. Pistono 24'35"397; 4. Antonazzo 24'53"743; 5. Pregolato 25'02"415; 6. Nale 25'10"530; 7. Silvestri 25'13"086; 8. Petrella 25'13"881; 9. Coti Zelati 25'24"592; 10. Riva 27'02"183; 11. Capella 28'10"548; 12. Cola 29'32"834; 13. Togni a 6 giri; 14. Sottosanti a 9 giri; 15. Cantoni a 12 giri; 16. Durante a 12 giri; 17. Zoppetto a 27 giri.

Campionato: 1. Carmellino 1402 punti; 2. Pettenuzzo A. 1270; 3. Pistono 1238; 4. Silvestri 1160; 5. Durante 1157; 6. Antonazzo 1134; 7. Petrella 1050; 8. Coti Zelati 1027; 9. Togni 928; 10. Riva 923; 11. Zoppetto 837; 12. Giaccon 700; 13. Sottosanti 660; 14. Capella 626; 15. Pettenuzzo M. 624; 16. Cantoni 618; 17. Bormolini 615; 18. Cola 600; 19. Bormolini A. 456; 20. Bormolini L. 428.

KART

PISTA LA CONCA

Otranto (LE),
7-8 e 14-15 febbraio 2015

Wsk Champions Cup

Mini - **Prefinale-1:** 1. Coluccio

(Tony-Lke) 8 giri; 2. Fusco (Lenzo-Lke) a 1"339; 3. Michelotto (Top-Parilla) a 5"661; 4. Moya Lopez (Tony-Lke) a 6"754; 5. Hauger (Crg-Lke) a 6"901. **Finale-1:** 1. Coluccio 10 giri; 2. Fusco a 0"081; 3. Hauger a 3"334; 4. Michelotto a 3"383; 5. Marseglia (Crg-Lke) a 3"454; 6. Moya Lopez a 4"859; 7. Mini (Lenzo-Lke) a 5"423; 8. Moretti (Tony-Lke) a 5"483; 9. Skocdopole (Tony-Lke) a 5"565; 10. Ferrari (Tony-Lke) a 7"782. **Prefinale-2:** 1. Marseglia 8 giri; 2. Michelotto a 0"059; 3. Hauger a 0"126; 4. Muller (Energy-Lke) a 0"185; 5. Moretti a 4"256; **Finale-2:** 1. Hauger 10 giri; 2. Moretti a 0"029; 3. Negro (Top-Lke) a 0"179; 4. Muller a 0"275; 5. Fusco a 0"277; 6. Marseglia a 0"817; 7. Coluccio a 3"978; 8. Kadapik (Energy-Parilla) a 4"096; 9. Sommerlund (Crg-Lke) a 4"622; 10. Pizzi (Lenzo-Lke) a 5"756. **Classifica:** 1. Hauger 108 punti; 2. Coluccio 96; 3. Fusco 73; 4. Marseglia 71; 5. Moretti 58; 6. Michelotto 55; 7. Negro 36; 8. Muller 30; 9. Moya Lopez 22; 10. Sommerlund 20.

KF - Prefinale-1: 1. Nielsen (Tony-Vortex) 16 giri; 2. Verschoor (Exprit-Vortex) a 5"623; 3. Fewtrell (Fa-Vortex) a 5"789; 4. Basz (Kosmic-Vortex) a 5"984; 5. Andersen (Fa-Vortex) a 7"583. **Finale-1:** 1. Verschoor 20 giri; 2. Stupenkov (Tony-Vortex) a 1"396; 3. Skaras (Tony-Vortex) a 2"458; 4. Becamel (Kosmic-Parilla) a 7"628; 5. Bacuska (Energy-Tm) a 10"813; 6. Trivisanutto (Pcr-Tm) a 11"013; 7. Dahlberg (Tony-Vortex) a 17"798; 8. Correa (Energy-Tm) a 24"230; 9. Szyzsko (Kosmic-Vortex) a 35"344; 10. Marcu (Crg-Parilla) a 38"175. **Prefinale-2:** 1. Nielsen 16 giri; 2. Basz a 1"486; 3. Andersen a 10"670; 4. Verschoor a 10"850; 5. Vips (Fa-Vortex) a 12"393. **Finale-2:** 1. Nielsen 20 giri; 2. Basz a 0"318; 3. Andersen a 5"025; 4. Verschoor a 8"637; 5. Vartanyan (Tony-Vortex) a 8"878; 6. Armstrong (Tony-Vortex) a 9"703; 7. Van Leeuwen (Crg-Tm) a 9"948; 8. Lorandi (Tony-Vortex) a 11"120; 9. Bale (Fa-Vortex) a 11"499; 10. Correa a 11"894. **Classifica:** 1. Nielsen 130 punti; 2. Verschoor 100; 3. Basz 84; 4. Andersen 58; 5. Stupenkov 37; 6. Trivisanutto 29; 7. Skaras 24; 8. Correa 24; 9. Vartanyan 23; 10. Bacuska 19.

KFJ - PrefinaleA-1: 1. Lundgaard (Tony-Vortex) 16 giri; 2. Drugovich (Kosmic-Vortex) a 4"003; 3. Vesti (Energy-Tm) a 4"027; 4. Fernandez (Exprit-Vortex) a 4"595; 5. Milell (Exprit-Vortex) a 12"429. **PrefinaleB-1:** 1. Sargeant (Fa-Vortex) 16 giri;

Dovesicorre

VELOCITÀ
19-22 febbraio
TEST F1
2ª sessione invernale di test
Montmeló
www.acbsprint.it

20-21 febbraio
TEST GT OPEN
Sessione invernale
Jerez
www.gtopen.net

TEST EURO F OPEN
Sessione invernale
Jerez
www.euroformulaxopen.net

RALLY
21-22 febbraio
RALLY DEL CARNEVALE
RallyDay
Capannori
www.balostrom.it

RONDE VALLI ARNARESÌ
RallyRonde
Arnara
www.rallyvalliarnaresi.it

FIUME RALLY RONDE
Ronde Circuito
Fiume
www.rallyvalliarnaresi.it

VARIE
21-22 febbraio
MASTER CITTÀ DI TORINO
Formula Challenge
Torino Lingotto
www.rallycameretti.it

NEVE E GHIACCIO
21-22 febbraio
CERVINIA
IceSeries
Cervinia
www.iceseries.it

2. Yue Yang (Fa-Vortex) a 0"692; 3. Maini (Tony-Vortex) a 2"810; 4. Simmenauer (Tony-Vortex) a 5"188; 5. Martinez (Praga-Lke) a 9"129. **Finale-1:** 1. Lundgaard 16 giri; 2. Drugovich a 7"007; 3. Sargeant a 2"006; 4. Maini a 12"295; 5. Vologov (Tony-Parilla) a 21"171; 6. Lombardo (Exprit-Vortex) a 21"998; 7. Martinez a 24"019; 8. Novalak (Tony-Vortex) a 35"608; 9. Simmenauer a 36"260; 10. Roosens (Kosmic-Parilla) a 36"684. **PrefinaleA-2:** 1. Sargeant 16 giri; 2. Lombardo a 1"152; 3. Fetisov (Tony-Parilla) a 1"727; 4. Yue Yang a 4"034; 5. Vesti a 6"034. **PrefinaleB-2:**

1. Drugovich 16 giri; 2. Simmenauer a 0"176; 3. Maini a 1"246; 4. Fernandez a 1"823; 5. Martono (Tony-Vortex) a 2"350. **Finale-2:** 1. Sargeant 16 giri; 2. Maini a 0"939; 3. Yue Yang a 1"630; 4. Novalak a 2"548; 5. Lundgaard a 2"709; 6. Simmenauer a 5"149; 7. Colombo (Tony-Lke) a 5"577; 8. Fernandez a 5"735; 9. Petrov (Dr-Tm) a 6"750; 10. Ponomarenko (Tony-Vortex) a 7"139. **Classifica:** 1. Sargeant 150 punti; 2. Lundgaard 95; 3. Drugovich 90; 4. Maini 85; 5. Yue Yang 60; 6. Simmenauer 58; 7. Lombardo 47; 8. Novalak 36; 9. Fetisov 30; 10. Fernandez 28.



AUTO SPINT

CONTI EDITORE

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40018 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051 8227111 - Fax: 051 8227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3095 del 25/2/1969
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Orla 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06 78 14 73 11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06 93 38 78 88
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 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 10981 03290 00009 0721178 (dall'estero BIC: DIFFITRRXXX).
Gli arretrati sono disponibili dal 2011 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici Borgo S.r.l. - Via del Utografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034881.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-ds Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02 25821 - Fax 02 25825302 - e-mail: info-service@m-ds.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Vigezzano, 4 - 20144 Milano - Tel. 02 43962263 - Fax 02 43916438
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
SPORT NETWORK Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Ufficio Milano: Via Messico, 38 - 20154 Milano - Telefono 02 349821 - Fax 02 3496450
Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06 482461 - Fax 06 48246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'articolo 1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica" ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003, la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7 s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno indirizzare: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40018 San Lazzaro di Savena (BO) - Tel. 051 8227101 - Fax 051 8227309.
Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Alberto Sabbatini
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.

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa

In strada **BMW X6M**

**CON LA STESSA MECCANICA
C'È ANCHE LA X5M**

Assieme alla X6, Bmw ha introdotto sul mercato anche la X5 M. Adotta la medesima meccanica e la stessa caratterizzazione estetica. Anche le prestazioni sono identiche, l'unica cosa che cambia è il prezzo: 124.100 euro.



LA VERSIONE ESTREMA DA 575 CAVALLI AFFERMA DI ESSERE A SUO AGIO ANCHE IN PISTA. COSÌ SIAMO ANDATI AD AUSTIN PER SCOPRIRE SE È VERO...

Il **SuperSuv** sfida il



IL DESIGN CHE SERVE PER RAFFREDDARE

Le feritoie laterali, oltre ad assolvere una funzione estetica, servono a smaltire il calore dei freni e dei pneumatici anteriori, che in pista si stressano facilmente. A fianco, l'evoluzione del V8 4.4 biturbo, già sulla M5





Cota

di **Roberto Gurian**

Con orgoglio, gli uomini del reparto M della Bmw affermano che ogni loro vettura può affrontare a testa alta i rigori della guida in pista. Il loro banco di prova preferito, quasi inutile aggiungerlo, è il vecchio Nürburgring. Dopo avere fatto provare la prima generazione della X6 M a Road Atlanta, non sorprende dunque che abbiano scelto Austin per il test della nuova. Quello che è conosciuto anche come Circuit of The Americas, per gli amici Cota, si sta guadagnando la stima di tutto il mondo da corsa. E non solo perché nel Texas vanno a correre le F.1, i prototipi del Wec e pure la Moto Gp. Tra tutte le nuove piste, quella di Austin è infatti la più interessante per il disegno del tracciato e per il profilo altimetrico.

Alla sfida con il circuito, la X6 M non si è fatta trovare impreparata. Le enormi prese d'aria anteriori sottolineano il fabbisogno d'aria per raffreddare un motore che prende le basi dal noto V8 biturbo di 4.4 litri del reparto sportivo. Nella sua ultima evoluzione eroga ben 575 cavalli tra 6000 e 6500 giri, con una impressionante coppia massima di 750 Nm tra 2200 e 5000 giri. Nonostante un peso a vuoto di ben 2265 kg, ce n'è a sufficienza per accelerare da 0 a 100 km/h in 4"2 con l'ausilio del launch control. La velocità massima è autolimitata a 250 km/h, ma scegliendo il solito pacchetto M Driver si può alzare l'asticella sino ai 280 orari. La trazione è ovviamente integrale con una gestione elettronica legata al controllo di stabilità Dsc. Quest'ultimo può essere usato in modalità normale, dinamica Mdm e infine essere disinserito del tutto. A seconda delle necessità, la coppia motrice viene applicata sino al 100% davanti oppure al retrotreno. Anche per lo sterzo, gli ammortizzatori e le risposte di motore e cambio ci sono regolazioni separate in tre modalità: Comfort, Sport e Sport+. Il

cambio è esclusivamente lo Steptronic automatico a otto marce con le leve al volante per usarlo con comandi manuali.

Ad Austin abbiamo avuto la fortuna di avere Timo Glock come anfitrione nell'aiutarci a scoprire la pista alla guida di una vettura gemella davanti alla nostra, con tanto di loghi Pace Car e su cui si alternava anche Augusto Farfus (foto sotto, di traverso...). Dopo la carriera in F.1, Timo è approdato con successo al Dtm e conosce il Cota ormai quasi come le sue tasche. Cercare di tenere il suo passo è un compito impegnativo che, alla fine, si è rivelato meno drammatico del previsto anche grazie alle caratteristiche della nuova Bmw. Il peso si fa ovviamente sentire ma, in generale, la X6 M rimane un'auto facile da guidare anche al limite grazie al comportamento prevedibile e una chiara tendenza sottosterzante. Più della ripida rampa che porta alla prima curva, impressiona la serie di esse successive, che richiedono precisione di guida per non trovarsi dalla parte sbagliata durante la sequenza. Sul rettilineo più lungo abbiamo superato i 220 all'ora, prima di entrare nella serie finale di curve che riporta sul traguardo. Con le ruote da 21" della nostra prova, la vettura monta gomme Michelin Pilot Super Sport. I cerchi da 20" prevedono invece la presenza di pneumatici Pirelli PZero. Più che i freni, in pista finiscono per soffrire proprio le gomme, con le anteriori che dopo qualche tornata accentuano il naturale sottosterzo in entrata di curva. Il motore è generosissimo, potente e progressivo prima che entri in funzione il limitatore, a quota 7000 giri. Il cambio a otto marce è altrettanto soddisfacente, così come la possibilità di seguire il contagiri tramite l'head-up display, che però è in opzione. Già in vendita, la X6 M è in listino a partire da 128.500 euro. ●



CON UN MOTORISTA DI RANGO QUALE MARIO ILLIEN

Le prospettive di **Red Bull**

Adrian Newey è un genio puro e cristallino e se come progettare una monoposto vincente. Tutte le idee, i progetti, le ambizioni, se vogliamo le fantasie (che riesce spesso e volentieri a trasformare in splendide realtà), le esperienze maturate sul campo dagli esordi con la Leyton House sino ad oggi se li porta dentro di sé custodendoli come delle preziose risorse a cui far appello quando trasferisce armi e bagagli da una scuderia all'altra. Non è un caso, ad esempio, che la Williams campione del mondo del '92 era la logica evoluzione della Leyton House di Ivan Capelli, così come la Red Bull del quasi debuttante Vettel aveva dei contenuti strettamente "McLarenici"... Ecco proprio la McLaren ha rappresentato per New-

ey un punto di svolta della sua carriera perché a Woking ha incontrato tecnici altrettanto validi in tutti quei settori in cui il buon Adrian non poteva/sapeva metterci becco. Uno di questi era un certo Mario Illien che ha sempre ammirato perché gli ha messo a disposizione un gioiellino di motore che si sposava a meraviglia con la filosofia progettuale di Newey: un propulsore compatto, leggerissimo (grazie al massiccio uso di leghe alluminio-berillio), potentissimo (grazie alla speciale sequenza di scoppi nelle camere di combustione che creavano una sorta di "big bang") e facile da installare in un telaio cucito addosso a tutta la meccanica in versione ultra-light. Così, quando già nei test di un anno fa, si accorse che la Renault era

in seria difficoltà a tenere il passo della Mercedes, ecco che pescò dal cilindro il nome del suo vecchio amico rimasto fuori dal giro dopo aver ricevuto il ben-servito dalla Mercedes: si sta insomma ricreando alla corte di Herr Mateschitz quel circolo di menti geniali che operava a Woking fino a qualche anno fa. L'idea di Newey potrebbe apparire geniale perché risolverebbe due problemi in un colpo solo: realizzare, da una parte, un motore finalmente competitivo in grado cioè di (tentare di) scalzare la leadership indiscussa dei rivali tedeschi e, dall'altra, creare una scuola (o reparto come volete chiamarlo) di motoristi che possa svincolare la Red Bull dai rapporti di mera fornitura in essere con Renault. Però restano due dubbi: accetterà la Regie che qualcuno di esterno alla sua struttura possa metter mano alle sue power unit coperte da segreti industriali e brevetti? Inoltre, se per assurdo l'unità modificata da Illien dovesse dimostrarsi superiore come performances alla versione originale made in France cosa potrebbe accadere? (...) Non vorrei che alla fine la mentalità accentratrice di Newey finisse per deteriorare definitivamente i rapporti tra Red Bull e Renault e anche quelli all'interno del suo stesso team. Questo sarebbe l'ennesima ripetizione degli antichi mali legati alla personalità così complessa e contorta di "The Genius".

Lettera firmata, tratta dal web di Autosprint

Ecco un'analisi approfondita, che traccia un quadro nitido e ragionevole della situazione, aprendo il fianco a scenari e quesiti che stanno in piedi. Ma le cui risposte sono affidate non a noi o a chicchessia, bensì al futuro. Di certo ci sono due dati di fatto: la Red Bull, tramite Newey, si è premurata di avere in casa un superconsulente come Illien che rappresenta una carta preziosa ma anche scomoda nei confronti della Renault. E la stessa Casa francese sta guardando al futuro in modo nuovo, non solo sviluppando power unit ma riacquizzando l'idea di rilevare un team per tornare in prima persona e in modo più totalizzante sui campi di gara della Formula Uno. Le vere risposte a questo punto le darà il tempo.

LA PRESA DI POSIZIONE DI MINARDI RISCUOTE CONSENSI

Addio, piccoli **team**

Sono del tutto d'accordo con Gian Carlo Minardi quando ha detto nei giorni scorsi che «per la F1 perdere due "cenerentole" (ovvero la Marussia e la Caterham) vuol dire avere quattro auto in meno in griglia, cosa che porterà l'ultima fila ad essere occupata da scuderie con budget e ambizioni molto più grandi con relative conseguenze commerciali». Bastava fare di tutto per permettere almeno alla Marussia di correre con la vettura dell'anno prima. Il Circus è sempre più spietato coi piccoli team. Ne prendo atto. Peccato.

Giulio@armtecnica.cr

Ancora una volta Gian Carlo Minardi ha fatto una considerazione all'insegna dell'acutezza e del buon senso. Una F1 priva di piccoli team ha meno sale e rende meno grandi gli stessi grandi. Appunto: peccato.

COLOMBO



AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Andrea Cordovani

(caporedattore)

a.cordovani@autosprint.it

051.62.27.147

Sergio Remondino

(caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci

(inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.6227111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercole Colombo,**

Alberto Crippa, Mario Chiarappa

Fotografie: Sutton-images.com,

Massimo Bettiol, Getty Images, Oliver,

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Giorgio Piola**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Roberto Chinchero,**

Gianni Cogni, Massimo Costa,

Alfredo Filippone, Alessandro

Gargantini, Marco Giordo, Martin

Holmes, Piero Libro, Dario Lucchese,

Domenico Luiso, Fernando Morandi,

Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,

Daniele Sgorbini, Alessandro Stefanini,

Leonardo Todisco Grandi, Tatsuya

Tsuzuki, Maurizio Voltini,

Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlinio**

Roberto Argenti, Italo Benedetti,

Alessandro Biagi, Shvana Burgaretta,

Francesco Candido, Agnes Carrier, Lito

Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Jerry

Costanza, Andrew Cotton, Ezalio

Guglielmotti, Andrea Ialongo, Mario

Lastretti, David Legangneux, Alfonso

Liberi, Gianluca Lioce, Gianni Mancini,

Ricardo Muñoz, Gabriele Michi, Giovanni

Carlo Nuzzo, Gianni Perotti, Maurizio

Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto SPRI NT **IN MOTO**

AM Gs **SPORT STYLE**

Versione iPad

Direttore responsabile: **Alberto Sabbatini**

Il nostro lettore è sempre protagonista



CLAY REGAZZONI
SULLA FERRARI 312 F1L 1972



Abbonati subito ad

**AUTO
SPRI
NT**

Un anno di Autosprint
a **80,00 euro** invece di 147,00 euro,
a casa tua con il servizio **POSTAPRESS VENTIQUATTRORE**

con il
45%
di sconto

Mi abbono per un anno ad **Autosprint** al prezzo speciale di **€ 80,00**

Cognome e nome _____

Via _____ n° _____

Cap _____ Città _____ Prov. _____

Telefono _____

e-mail _____

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data _____ Firma _____

Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:

Diffusione Editoriale Srl
Via Clelia 27 - 00181 Roma
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11
da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.93.38.79.68

Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito
www.abbonatiweb.it

L'offerta è valida solo per l'Italia,
con scadenza 31/12/2015.
Per abbonamenti all'estero, visita
www.abbonatiweb.it o contattaci
ai recapiti sopraindicati per ulteriori info.



L'RBS 6 NAZIONI È PRONTO.

TORNA IL PIÙ GRANDE TORNEO DI RUGBY.
IL 28 FEBBRAIO ALLE 14.50, NON PERDERTI SCOZIA-ITALIA
LIVE SU DMAX CANALE 52 E IN STREAMING SU DMAX.IT.

VIVI ANCHE TU LO SPETTACOLO DEL RUGBY, ENTRA NELLA MISCHIA.

dmax.it   

In onda su
sky Canal
136
137

 RBS  NATIONS

DMAX

CANALE 52