

SPECIALE MONOMARCA TUTTE LE NOVITÀ DEI TROFEI 2017 IN CIRCUITO

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
MC, CÔTE D'AZUR 5,50 € - PE 5,00 € - P 4,50 €
CH 7,70 CHF - GB 6,00 CHF

AUTO SPRINT

n. 1-2

Anno LVI Settimanale 3-16 gennaio 2017

3 Euro (Italy only)

FERRARI ITALIA

Con **Antonio Giovinazzi** terzo pilota e un team di tecnici del **Belpaese** al lavoro a Maranello, nasce la **nuova Rossa** che debutterà in pista a Fiorano il **24 febbraio**. Il Presidente **Marchionne** stuzzica l'orgoglio nazionale



Posti in vendita in P.F. - D.L. 33/2013 (art. 1, L. 29/4) - art. 1, D. 208/2013



Multistrada 1200 Enduro

The Wild Side of Ducati

Ovunque ti spinga l'avventura, oggi puoi seguirla fino in fondo. Su qualsiasi terreno, in qualsiasi condizione, Multistrada 1200 Enduro è progettata per vivere il viaggio con un nuovo stile, nuove performance e nuova tecnologia. Motore Ducati Testastretta DVT 1200 da 160 cv, serbatoio da 30 litri, ruota anteriore 19", ruote a raggi ed escursione ruote 200 mm.

Ducati Multistrada 1200 Enduro. Le abbiamo dato tutto, tranne i confini.



2017 l'anno delle grandi rivoluzioni

Non sarà un anno come tanti questo 2017. Passerà alla storia come quello che ha introdotto le grandi rivoluzioni regolamentari nel Circus della Formula Uno e nel Mondiale Rally. Un vero e proprio anno zero per le due grandi specialità dell'automobilismo da corsa, una ripartenza in piena regola con auto ancora più cattive, prestazionali, veloci. Comincia la stagione delle percorrenze in curva quasi a violare le leggi della fisica, di gomme e vetture extralarge, di abbondanza di cavalli mentre sullo sfondo si potrebbero ridisegnare nuovi scenari, livellare le prestazioni, premiare l'originalità, le soluzioni innovative o peggio creare gap ancora più profondi tra una vettura e l'altra. C'è insomma un bellissimo punto interrogativo sugli effetti che partorirà il nuovo giro di regole studiate dalla federazione internazionale che hanno prodotto una vera scossa e aperto in molti casi la porta alla speranza: ogni cambiamento si trascina in dote delle novità. Buone o cattive: lo scopriremo solo vivendo.

Ma oltre ai regolamenti tecnici in Formu-

la Uno quella 2017 potrebbe essere l'ultima stagione di Bernie Ecclestone che a 86 anni tragherà la specialità nelle mani di Liberty Media con Chase Carey pronto a diventare l'uomo di riferimento dei Gp. Ma tutto questo avverrà ad aprile quando l'acquisizione tra il colosso Usa e Cvc si sarà completata e successivamente la nuova società Formula One andrà in Borsa a Wall Street. Nella prossima primavera cambieranno molte cose nel Circus. Anche in questo caso vedremo se le novità saranno positive o negative.

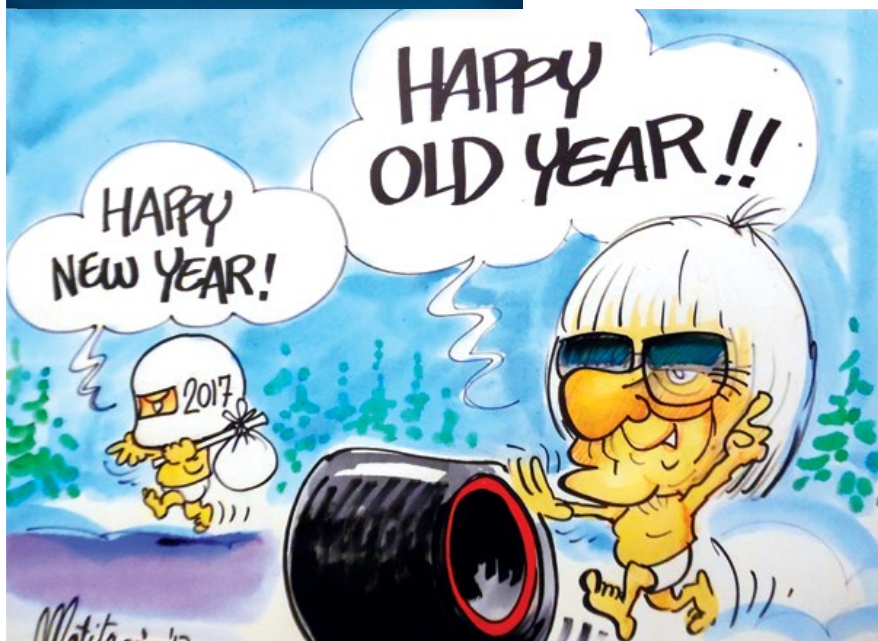
Nel frattempo, però, già si corre. Con la Dakar che imperversa tra Bolivia, Paraguay e Cile siamo già sintonizzati sulla lunghezza d'onda giusta. Appena finirà il Grande Raid scatterà subito il Rally di Montecarlo, gara d'apertura nel primo Mondiale della storia delle

Wrc Plus. Poi a chiudere un gennaio che più da corsa non si può ecco la grande saga della 24 Ore di Daytona. Così la stagione 2017 inizia a far parlare di se con le sue consuete gare-icona, vere ricorrenze scritte in rosso nel calendario delle competizioni a quattro ruote. ●

Questo numero 1/2 è stato chiuso in tipografia il 27 dicembre. Ritroverete Autosprint, in edicola, martedì 17 gennaio

**BUON 2017
A TUTTI!**

domenicaserre



FORMULA UNO

- 12 FERRARI ITALIA
- 18 ALFA ROMEO BELLA PALESTRA
- 22 GIOVINAZZI CAVALLINO DI RAZZA

L'ALTRA STORIA

- 32 PIERO FERRARI LE MIE 10 FERRARI

VELOCITÀ

- 42 GHIOTTO MA NON SAZIO
- 63 SPECIALE MONOMARCA
- 76 BALDAN CACCIATORE DI TAGLIE
- 78 CIVM LAVORI IN CORSO

RALLY

- 44 MONDIALE CITROEN C3 WRC PLUS
- 52 MONDIALE GRAN PIERO DI MONACO
- 56 SAINZ SEI FORTE PAPÀ!
- 58 CECCOLI COI PIEDI PER TERRA

RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 20 BASTIAN CONTRARIO
- 26 CUORE DA CORSA
- 30 INTERVISTA RITROVATA
- 60 RALLYSPRINT
- 61 PISTASPRINT
- 81 OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT

SCATTO FISSO

ETIHAD AIRWAYS
ABU DHABI GRAND PRIX

YAS MARINA



PRIX

Attori protagonisti della **telenovela**

È quasi uno scatto premonitore quello che vi proponiamo stavolta. Contempla tutti i protagonisti che animano il mercato piloti in Formula Uno dopo l'effetto terremoto provocato dall'uscita di scena del campione del mondo in carica Nico Rosberg. Con effetti da telenovela. C'è Massa che si prepara a rimandare il ritiro, c'è Toto Wolff che punta molto su Hamilton e Bottas destinato a salire sulla Mercedes lasciata libera dal fresco iridato...



F1 2017

RIVELAZIONE SEMISERIA DI TUTTO CIÒ CHE ACCADRÀ NELLA STAGIONE CHE CI ATTENDE, COME FOSSE UN FILM GIÀ VISTO IN ANTEPRIMA MONDIALE DAGLI INEFFABILI ESTENSORI DI QUESTE PAGINE. A SPASSO NEL FUTURO...



La questione è molto semplice: abbiamo trascorso il Natale in un monastero himalayano in compagnia di un anziano veggente appassionato di F1. Potrà apparire strano che un anziano veggente che vive in un monastero himalayano sia appassionato di Formula Uno, eppure è così, tanto è vero che da lui ci siamo recati per conoscere in anticipo i fatti salienti prossimi e clamorosi. Che vi raccontiamo subito e in via esclusiva, con l'aria di chi ha capito l'antifona. Nel frattempo, buon anno.

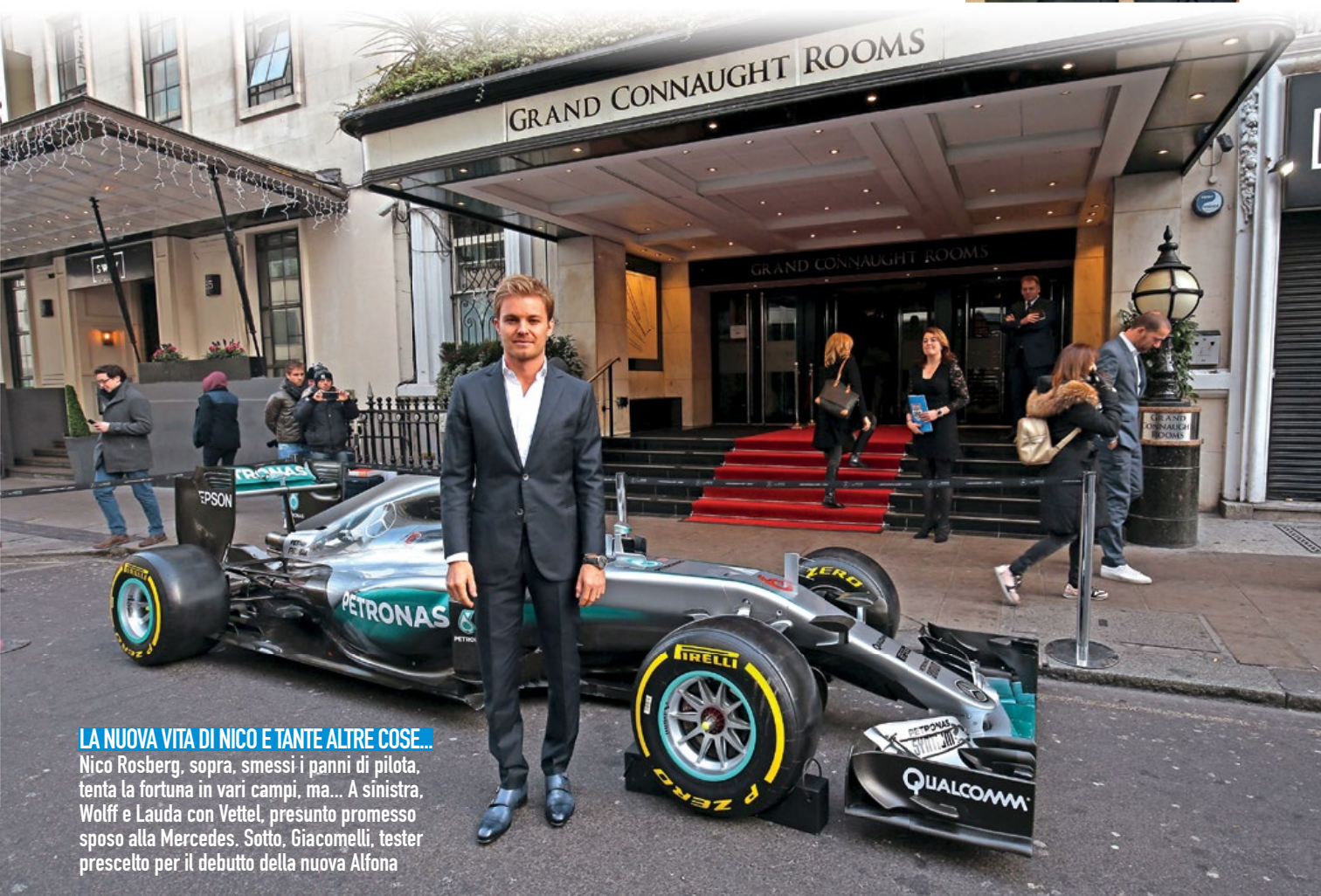
GENNAIO

Scossa

La Mercedes, completata la squadra per il 2017, è scossa da una clamorosa indiscrezione. Sebastian Vettel è destinato a entrare nel team nel 2018. La trattativa, iniziata 37 secondi dopo l'annuncio del ritiro di Rosberg, pare in via di definizione. Vettel nega. La Mercedes smentisce. Hamilton conferma.



andrà così



LA NUOVA VITA DI NICO E TANTE ALTRE COSE...

Nico Rosberg, sopra, smessi i panni di pilota, tenta la fortuna in vari campi, ma... A sinistra, Wolff e Lauda con Vettel, presunto promesso sposo alla Mercedes. Sotto, Giacomelli, tester prescelto per il debutto della nuova Alfa

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Riscaldamento

In gran segreto, ha mosso i primi passi, nei vialetti attorno allo stabilimento di Pomigliano d'Arco, la nuova Alfa Romeo di F1. L'ha portata al debutto Bruno Giacomelli, che già correva con l'Alfa di Chiti: Marchionne ha voluto la continuità. Non sono stati comunicati i tempi sul giro, ma pare siano incoraggianti.

Inaugurazione

La Force India ha inaugurato un nuovo Centro Tecnologico vicino a Nuova Dehli. Banchi prova, Cfd, simulatori, un tappeto "roulant" Technogym sul quale possono provare indifferentemente piloti, macchine, camion del team. La Ferrari, grazie all'interessamento della Tata, è riuscita a prenotare 25.000 ore di test entro novembre.

Rosberg 1

Nico Rosberg medita di intraprendere l'attività di stilista. L'idea sarebbe quella di realizzare una collezione di costumi da bagno e accessori per il ma-



re. Per realizzarla Nico avrebbe deciso di trasferirsi alle Maldive dove poserebbe anche come modello per le sue creazioni. Come fotografo esige Ercole Colombo.

FEBBRAIO

Melbourne

Prime indiscrezioni da Maranello. La nuova Ferrari pare dia risultati strepitosi tra la galleria del vento e i banchi prova italiani, in attesa dei test nella megastruttura Force India. Sergio Marchionne, durante una tappa nell'area transitiva di un aeroporto qualunque, dichiara: «*Batteremo la Mercedes sin dalla prima gara a Melbourne*». Maurizio Arrivabene dichiara: «*Testa bassa e piedi per terra*». Mattia Binotto commenta: «*Non rilascio dichiarazioni e Melbourne non so neanche dove si trovi*».

Rosberg 2

Nico Rosberg è intenzionato a costruire una linea di biciclette dal design avveniristico. Per realizzarla punta di trasferirsi a Morbegno dove certi rapporti fanno la differenza. Nico avrebbe deciso di testare le sue stesse bici in Valtellina e in Val Camonica, con Colombo al seguito per relative foto.

MARZO

Test

Nei test precampionato la Mercedes si nasconde, la Red Bull fila di brutto, la Ferrari ottiene tempi di rilievo e nessuno, come al solito, capisce una mazzetta. Sergio Marchionne, appena atterrato in un aeroporto qualsiasi dichiara: «*Vincere subito, come minimo*». Maurizio Arrivabene accusa problemi di stomaco. Mattia Binotto accusa il colpo. Nelle prove, miglior tempo di Magnussen con la Haas davanti a Palmer con la Renault: la F.1 cambia pelle?

Anticipazione

Chase Carey, l'uomo che dovrebbe prendere il posto di Ecclestone, ha dichiarato che la F.1 potrebbe fare tappa sullo Stelvio. Problemi di traffico? Nessuno, la gara si farebbe a gennaio, quando il Passo è chiuso alla normale circolazione.

Rosberg 3

Nico Rosberg pare intenzionato ad intraprendere la carriera di attore. Dovrebbe debuttare nel film dal titolo "Lavorare stanca" ispirato alle poesie di Cesare Pavese. Nico dovrebbe trasferirsi nelle Langhe per imparare la parte ma preferirebbe le Maldive per imparare a fare snorkeling.

Australia

Prima gara del Mondiale. Vittoria a sorpresa di Ricciardo che sul podio beve direttamente dalla calzamaglia indossata sotto la tuta. Vettel, dopo aver dichiarato via radio che l'Australia gli fa schifo, si consola per aver battuto nettamente il compagno di squadra. Binotto fa perdere le sue tracce nel bush, nonostante un manipolo di aborigeni ingaggiato da Marchionne per riportarlo in ufficio. È stata fatta un'offerta a Byrne per tornare a tempo pieno. Si attende la risposta dalla Thailandia.

APRILE

Gino

Hamilton fa sapere di essersi esibito con un gruppo punk nella periferia di Denver. A chi gli chiede come mai, risponde: «*Ho già detto tutto su twitter*». A chi gli chiede se non rischia di perdere concentrazione, risponde: «*Su twitter non l'ho detto*». A chi gli chiede di piantarla di fare il somaro risponde: «*Lo saprete su twitter*».

Ritorno

Gerhard Berger è candidato a guidare l'Alfa Romeo per il grande rientro. È sta-



BUTTON, UNA NUOVA VITA TUTTA DA SCOPRIRE

Button, a lato, uscito dalla F.1 attiva è sempre più dedito al triathlon. A destra, Carey di Liberty Media spiega come e perché vorrebbe portare la F.1 sullo Stelvio, mentre, sopra ecco Verstappen, felice per il suo ottimo inizio di stagione, qui in compagnia di Lewis Hamilton





TANTE SCINTILLE PER L'APERTURA IRIDATA

In Australia 2017, subito la Red Bull al top, sopra a sinistra, mentre Byrne viene riconvocato dalla Ferrari per un incarico di nuovo a tempo pieno... A lato, Raikkonen, che vede Vettel giungergli davanti, mentre quella sotto è l'ultima foto scattata a Binotto in presenza di Arrivabene, prima della sua clamorosa defezione antipodale...



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

to scelto perché al debutto nelle corse guidava un'Alfasud e quindi c'è continuità. Come ingaggio, ha chiesto lo stabilimento di Termini Imerese.

Rosberg 4

Interpellato sull'ottimo inizio di stagione di Verstappen, Nico spiega che non segue più le corse perché impegnato nella creazione di una nuova linea di dopobarba dal titolo "Uè, sbarbato!". Ercole Colombo ha già fatto le foto da distribuire nell'attesa conferenza-stampa.

Caos

Curiosamente il nuovo Mondiale è attraversato da polemiche sulle decisioni dei commissari, sull'utilizzo delle gomme, sulle complessità del regolamento tecnico. Bernie Ecclestone sgonfia ogni attrito ricordando che ai suoi tempi si correva a piedi, massimo a cavallo. Paul Hembery, con il consueto giro di parole ha fatto capire che 2 più 2 fa 4 e che 7 per 7 fa 49. Bene!

Alternativa

Poiché anche le gare di quest'anno non si stanno rivelando particolarmente spettacolari, Liberty Media sta valutando la possibilità di inserire, a sorpresa, un Gp sui ghiacci dello Stretto di Bering. Ma va fatto in fretta perché il ghiaccio sta scomparendo. E il pubblico? Liberty Media ha pensato a un trasbordo con voli charter dall'America e dalle capitali europee. Ma a Bering manca l'aeroporto. La discussione continua.

Attesa

Rory Byrne ha risposto no alla Ferrari. È stata fatta un'offerta per un rientro all'ingegner Mauro Forghieri.

MAGGIO

Rosberg 5

Nico Rosberg pare si sia clamorosamente offerto alla Bimota per tornare alle corse del Motomondiale con lui in sella. La Bimota pare abbia cambiato immediatamente tutti i numeri di telefono.

Coppia

A quanto pare la Ferrari nel 2018 non avrà più Vettel e nemmeno Raikkonen, ormai deciso a dedicarsi alla pesca del tonno in altura. In lizza ci sarebbero Button, fresco reduce dal Triathlon dell'Emilia Romagna, e Rosberg che, dopo aver perso le tracce della Bimota, ciondola al bar davanti alla fabbrica di Maranello dalla mattina alla sera. In attesa di Hamilton dato in arrivo per certo nel 2018. Forghieri ha detto no, è stata avanzata una proposta ad Antonio Tomaini, tecnico di fiducia di Gilles Villeneuve.

Novità

Liberty Media, a sorpresa, ha fatto correre le MotoGp insieme alle F.1 a Montecarlo. Questa sì che è innovazione! Ha vinto Alonso, alla guida della Honda (moto ovviamente), davanti a Dovizioso con la Ducati e a Iannone, che ha ottenuto di poter gareggiare con una Force India biposto per non staccarsi da Belen. Quarta la Pellegrini, in tempo compensato ovviamente, essendole stato concesso di disputare il Gp a nuoto, 235 volte da Mentone al Principato e ritorno. Il lavoro di Liberty Media per la comunicazione si vede, il pubblico apprezza.

GIUGNO

Ritiro

Rosberg, non appena compreso che stando alla Ferrari ritroverebbe Hamilton prima o poi, ha annunciato il suo ritiro dalle corse senza aver ripreso a correre: «Arriva sempre il momento di farsi da parte, ho meditato a lungo, ho chiesto il parere a papà e a Mika Hakkinen, tutti d'accordo, meglio chiudere qui. But never say never...».





Jenson

Button, una volta compreso che cosa significhi correre per la Ferrari, ha preso su la bicicletta a Maranello, ha raggiunto pedalando il Lago di Garda e si è messo a nuotare come una bestia. Il resto del percorso sino alla periferia di Londra lo farà a piedi.

Prima

Finalmente è il momento della prima vittoria McLaren-Honda. Alonso, dopo aver fatto tre pernacchie a Vettel dal podio alto, si è detto disponibile a sostituire Vettel alla Ferrari. Quindi, pare si sia allontanato con sette ragazze della zona con le quali prenderà parte ad una convention dal titolo "Aiutati che Dio ti aiuta". La Ferrari annuncia che è già partita la progettazione della nuova SF 2019, il disegno dopo il no di Tomaini (impegni golfistici) è stato interpellato Gioachino Colombo, che fece lo studio della prima Ferrari, la 125 del 1947.

LUGLIO

Sostituzione

Helmut Marko sostituisce improvvisamente Kvyat con suo cugino Peter. La Toro Rosso annuncia che Peter Marko non rilascerà interviste per i prossimi 8 anni. Però si accettano già le prenotazioni per il 2025.

Cuciture

L'intera squadra Ferrari appare all'improvviso con una nuova scritta cucita sui cappellini e sulle divise: "Guardare avanti!". La decisione è stata presa dopo una vertenza sindacale innescata dal fatto che a furia di tenere la testa bassa, troppi meccanici andavano a sbattere contro dei pali della luce, anche in bici. Bernie Ecclestone ha depositato il marchio "Guardare avanti!" e quindi sarà lui a riscuotere gli utili del merchandising.

AGOSTO

Voce

Una sola voce si leva nel mese del relax della F1. E' quella di Ginetto Hamilton che ogni 10.15 secondi fa partire un tweet da luoghi doversi del pianeta. Si sospetta che a mandare i messaggi siano i suoi due cani, molto intelligenti come tutti ormai sanno.

Liberty

Liberty Media sta mettendo a punto il piano della futura F1. Ecclestone ha accompagnato nei box degli ultimi Gp il nuovo direttore delle operazioni, Chase Carey, che finalmente comincia a riconoscere i piloti, salvo la gaffe di aver confuso Vettel per Hamilton e aver preso Jean Todt per Ross Brawn. «Faremo un mondiale di 52 Gp - ha detto Carey - ma al momento solo sei sono garantiti per l'anno prossimo: quelli di Uzbekistan, Minnesota, Norvegia (a dicembre, sul ghiaccio), Pennabilli, Caucaso, Roncobilaccio. Ma - ha proseguito - siamo in contatto per avere pure la Lituania, la Costa d'Avorio e Andorra». Buon lavoro!

SETTEMBRE

Trattativa

Nei giorni precedenti il Gp d'Italia l'Acì e la Regione Lombardia organizzano una fitta serie di conferenze stampa per discutere del rinnovo del contratto con Ecclestone. Quando qualcuno fa notare che il rinnovo è già stato firmato, l'Acì e la regione Lombardia assicurano di non saperne nulla da mesi. Bernie riceverà entrambe le delegazioni in pista, per le quali sono stati richiesti 3.754 pass.

Blackout

Durante il Gp Singapore un blackout genera il caos. Raikkonen, convinto di dover continuare a tirare, ha raggiunto un chiosco sul lungomare dove era in pieno svolgimento un party a lume di candela. Sceso dalla vettura ha chiesto un Negroni per non dare nell'occhio.

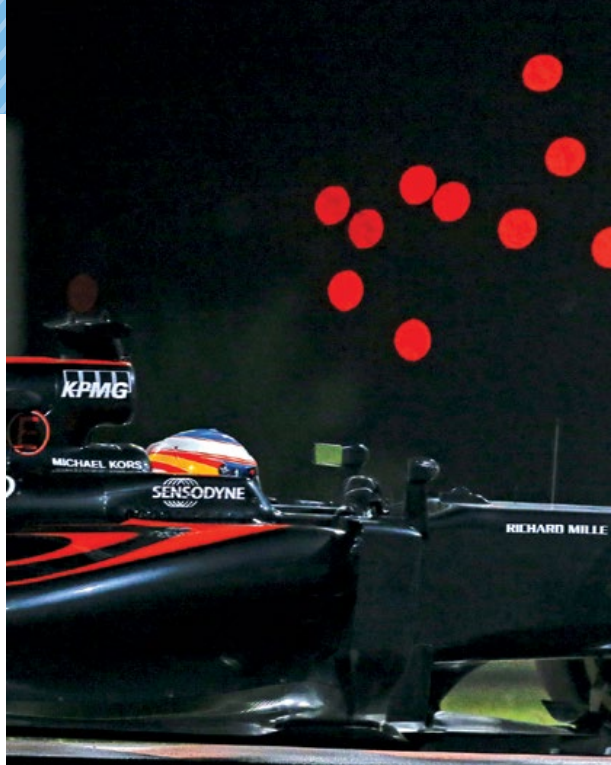


Foto: SUTTON IMAGES.COM



Complessi

La Ferrari va così così, Gioachino Colombo ha risposto «no grazie» ed è stato contattato Vittorio Jano. Vettel ha scoperto che la Ferrari ha un'opzione su di lui e quindi non può (o potrebbe) muoversi. La Ferrari per liberarlo e cederlo alla Mercedes chiede in cambio i complessi di Brixworth, Brackley e Stoccarda, con relativi dipendenti. La Mercedes vorrebbe cedere, anche subito, solamente Hamilton.

OTTOBRE

Fermento

Mercato piloti in pieno fermento. Nasr, in quanto codice fiscale, passerà all'Ufficio Anagrafe. Bottas, in quanto spento, passerà alla F.E. C'è sempre il problema di dove piazzare Rosberg che vuol rientrare, ma prima o poi una soluzione la si trova.

Flobert

La celeberrima rubrica di Autosprint pubblica lo scoop dell'anno. Quale? Seee, ciao...aspettate ottobre no?

NOVEMBRE

Ultima

L'ultima gara del Mondiale si disputa come al solito ad Abu Dhabi. Sono ben tre i piloti in lizza per il titolo. Compreso Verstappen, ma certo, che nel frattempo ha ottenuto la separazione dal padre Jos, il quale potrà vedere il bambino un weekend su cinque e durante le feste di Natale. Chi vincerà ad Abu Dhabi avrà un bonus di 200 punti grazie a un accordo fatto – ma sarà valido? – da Liberty Media, che in tal modo intende galvanizzare lo spettacolo. A questo punto il mondiale costruttori si riapre per i piloti della Manor.

Dichiarazione

Dopo la fine del Mondiale, Nico Rosberg pare abbia raggiunto un accordo con la Canottieri Marinai d'Italia per disputare le prossime Olimpiadi. Solievo da parte di Bernie Ecclestone che non ne poteva più, anche perché Rosberg stava sdraiato sul (suo) divano, a Londra, tutto il giorno, tutti i santi giorni.

DICEMBRE

Certezza

Pare certo l'arrivo del Natale. Dunque, di nuovo, auguri. ●

A FINE GIUGNO NANDO TORNA A VINCERE

Sopra, Alonso, che spezza il digiuno a estate appena iniziata, riportando alla vittoria la McLaren-Honda. A lato, c'è fermento nel team Toro Rosso, laddove Marko sostituisce Kvyat con suo cugino Peter. Sotto a sinistra, la festa Rossa dei ferraristi a Monza e, a destra, il Gp di Singapore che piomba nel caos per colpa di uno spiazzante black-out



IN COPERTINA



Ferrari, It

**LA NUOVA ROSSA CHE DEBUTTA A FIORANO
IL PROSSIMO 24 FEBBRAIO PUNTA FORTE
SUI CERVELLI DEL BELPAESE. E MARCHIONNE
CHIEDE FIDUCIA: «FATECI LAVORARE
E I RISULTATI ARRIVERANNO».**

di [Andrea Cordovani](#)



Italia



BATTUTI MA NON VINTI!

A Maranello si lavora senza soste per la realizzazione della nuova monoposto, quella che deve cancellare un 2016 senza neanche una vittoria nel Mondiale di F1. Dopo aver ridisegnato la squadra lo scorso agosto, adesso Marchionne si aspetta una pronta riscossa dalla squadra diretta da Arrivabene e che ha come direttore tecnico Binotto

Sotto la lente

Onore alla bandiera

Se la mossa sarà vincente o meno lo scopriremo poi. Ma una cosa è certa, Sergio Marchionne gioca con decisione la carta Italia. Ci punta forte. E con estrema convinzione. Stuzzica l'orgoglio tricolore, esalta il made in Italy. Si stizzisce quando gli viene chiesto il perché e il perché non sia stato contattato qualche tecnico straniero, nomi di grido, santoni made in England capaci di trasformare la monoposto e riaprire un ciclo vincente. Chiede alla sua squadra di giocare d'anticipo, di marcare gli avversari, anzi di stargli davanti quanto a innovazione e sviluppo, senza fare melina, neutralizzare il gioco, difendere uno striminzito pareggio. Vuole giocare in Champions League, Marchionne e forse in questo un po' di ragione ce l'ha anche l'ex F1 Marc Surer quando dice che il presidente della Ferrari si comporta come fosse un allenatore di calcio.

Nel mondo dello sport c'è un linguaggio universale e una formula semplice che si risolve solo quando arrivano i risultati. Il resto sono parole. Che fanno sorridere se non sono seguite dai fatti. Per il 2017 il presidente stavolta non si sbilancia. E si affida ai suoi tecnici italiani. «Ora però lasciateli lavorare», sottolinea con il piglio e l'intonazione della voce che ricorda quello dei Carabinieri vecchio stampo; il Maresciallo che dice ai curiosi di circolare davanti all'incidente all'incrocio perché a fare i rilievi ci pensa l'Arma. Non a caso Marchionne è figlio di un Maresciallo dei Carabinieri. E sa anche quant'è elevato l'onore della bandiera alla quale ora si aggrappa per rimotivare la sua truppa. La sfida se vogliamo è intrigante. Chiudere la bocca a tutti con la squadra che ha ridisegnato sembra ancora un sogno mostruosamente proibito. Pensate ai botti se ci riuscisse... Adesso che Maranello ha annesso nel suo comune anche le nuove frazioni di Piedi per Terra e Testa Bassa, c'è l'obbligo di silenziare il facile entusiasmo. Davanti agli occhi c'è ancora l'incubo di un 2016 senza vittorie con le Mercedes stelle filanti e le Rosse anche dietro alle Red Bull. Una Via Crucis per il Cavallino. Così mentre i tecnici negli altri team in questo inverno girano quasi vorticosamente, Marchionne riconferma e rilancia la sua organizzazione orizzontale. Se fallisce, ha detto, sarà colpa sua. Nel frattempo prova a riconquistare il cuore dei tifosi Ferrari puntando tutto sull'orgoglio biancorossoverde: i colori della nostra bandiera. ●

MARANELLO - C'è un mondo che viaggia a testa bassa e piedi (ben saldi) per terra a Maranello. Non si sente neanche un soffio del suono della fanfara (che aleggiava a fine 2015) tra la Galleria del Vento e il serpentine del Reparto Corse dove nasce la Ferrari 2017, progetto in codice 668. Venerdì 24 febbraio visto da queste parti è proprio dietro l'angolo. Quel giorno sulla pista di Fiorano debutterà la nuova monoposto con un filming day, vero e proprio shakedown in vista dei primi test collettivi previsti a Barcellona che scatteranno tre giorni più tardi. Ferie? Non previste. Pronostici? Vietati. «*La squadra è impegnata e ha una gran voglia di vincere*», spiega il presidente Sergio Marchionne. Non una parola di più sul fronte previsioni. Perché dopo un 2016 senza neanche una vittoria e il vizio originale di una vigilia troppo infarcita da sicurezze e progetti fantasmagorici è arrivata «*una figuraccia che non è stata piacevole*», per dirla ancora con parole presidenziali. Stavolta meglio usare cautela. Ogni considerazione sulle prestazioni della nuova monoposto è calibrata col bilancino di precisione. Sottolinea il Presidente della Scuderia: «*Ci siamo riorganizzati e preferisco pensare al futuro in modo diverso. Non ho rimpianti per le scelte fatte, sono state ragionate, non c'è motivo per cambiare idea. Ci mancano ancora tantissime cose, ma la squadra è la squadra, è stata creata in un percorso di anni e non andiamo a cambiarla adesso. La nostra metodologia di lavoro è già diversa dallo scorso agosto, con l'arrivo di Mattia Binotto. Abbiamo fatto un cambiamento organizzativo anche per darci tranquillità. Fateci lavorare, i risultati arriveranno*». Poco prima di Natale lo statomaggiore della Ferrari ha fatto il punto della situazione. Che è poi un punto di ripartenza verso migliori fortune...

FIDUCIA RIBADITA ALLO STAFF TECNICO

Batte un cuore tutto tricolore

È una Ferrari che chiede fiducia quella che nasce dalla cosiddetta struttura orizzontale tanto cara al Presidente, coordinata da Mattia Binotto e con una triade di tecnici di riferimento composta da Simone Resta (responsabile del progetto), Enrico Cardile (aerodinamica), Lorenzo Sassi (sviluppo power unit): tanti cervelli italiani a far crescere la Rossa. Per molti un vero azzardo.

Marchionne precisa il suo punto di vista: «*Non credo nell'eroe che arriva da fuori alla Ross Brawn e risolve tutti i problemi. Questa è una fissa di voi giornalisti. Paddy Lowe? Tutti parlano con tutti, ci è stato proposto, un grande tecnico, ma noi abbiamo replicato che in quel ruolo eravamo coperti. Non c'è bisogno di Paddy Lowe: ci mancano tante cose, ma ripeto la squadra è questa. Guardate che io sono un sostenitore dell'italianità! È assurdo affermare che in Italia mancano buoni ingegneri aerodinamici. Ma chi l'ha deciso, scusate?*». E a chi gli fa notare che proprio per rinforzare la Ferrari sull'aerodinamica non ha preso ingegneri di F1 ma di Gt, il presidente ribatte deciso: «*Il vento è lo stesso. Anzi, essere bravi in Gt è più difficile. Chi è arrivato, è capace. E*



QUELLA RIMEDIATA NEL 2016 È STATA UNA FIGURACCIA POCO PIACEVOLE. MA ORA CI SIAMO RIORGANIZZATI

SERGIO MARCHIONNE



pronto a dare il massimo per la Ferrari, Nelle scelte fatte anche in passato non ho alcun rimpianto. È come sui soldi: non vince chi spende di più. Ma chi spende meglio». Sulla valorizzazione dei tecnici del Belpaese che lavorano senza soste e senza feste alla realizzazione della nuova monoposto dice la sua anche Maurizio Arrivabene: «*Abbiamo tante risorse all'interno dell'azienda e un grande potenziale per il futuro. Trovo davvero strane tutte queste storie sull'italianità...*».

ORGOGLIOSO DELL'INGEGNO DEL BELPAESE

Non mi vergogno di essere italiano

L'Italia viene evocata a più riprese dal Presidente Sergio Marchionne anche quando annuncia l'ingaggio come terzo pilota di Antonio Giovinazzi e

SUTTON-IMAGES.COM





GIOVINAZZI È BRAVO, UN GRAN PILOTA E IL FATTO CHE SIA ITALIANO PROPRIO NON GUASTA!

SERGIO MARCHIONNE



IL PASSATO È PASSATO

Alla fine del 2016 al pranzo di Natale della Ferrari assieme ai giornalisti, il presidente Sergio Marchionne ha cercato di mettersi alle spalle la stagione appena conclusa senza neanche una vittoria preferendo concentrarsi sul futuro. Un futuro ancora tutto da scrivere anche per Vettel e Raikkonen

va ben oltre il tricolore che ha adornato l'air-scope della SF16H. «È bravo, un gran pilota e il fatto che sia italiano non guasta. Io quando vado in giro per il mondo non mi vergogno di essere italiano. Noi le cose le sappiamo fare. È un giovane che si mette in gioco e ne abbiamo bisogno. Senza però pensare che sia un nuovo Verstappen. La Red Bull ha fatto un gran colpo. E non è replicabile».

IL DIRETTORE TECNICO FISSA LE LINEE GUIDA PER IL 2017

Binotto vuol giocare d'anticipo

Al pranzo di Natale della Ferrari, seduto alla destra di Marchionne, Mattia Binotto si prende diverse pacche sulle spalle dal suo Presidente. «Ora ci saranno tanti cambiamenti regolamentari sull'aerodinamica, avremo monoposto molto più veloci in cur-

NON CREDO PROPRIO CHE A MARANELLO NON SI SAPPIA COSTRUIRE UNA MONOPOSTO PER I NUOVI REGOLAMENTI

MATTIA BINOTTO



va, accelerazione, frenata – spiega il Dt della Rossa, classe 1969 – Ma non credo proprio che a Maranello non si sappia costruire una macchina così... È solo questione di tempi, quello che ci è mancato nel 2016 a volte è stata la reattività. Dobbiamo arrivare a introdurre nuove soluzioni prima che lo facciano gli altri». L'ingegnere nato a Losanna, gli occhiali dalla montatura spessa, che dallo scorso agosto ha preso il posto di James Allison racconta: «Nel 2016 sicuramente ci è mancata la vittoria. A volte la differenza è stata minima. Stiamo parlando di qualche decimo dai nostri avversari. Quest'anno se le vetture saranno più veloci o meno di 5" credo che nessuno lo sappia attualmente. Sarà importante vedere quanto saremo veloci noi. Quanto lo saranno gli altri, onestamente, non ho risposta. Noi ci stiamo impegnando, ce la stiamo mettendo tutta, stiamo lavorando sodo per essere competitivi e abbiamo tutti il medesimo obiettivo. Per colmare il gap dagli avversari siamo intervenuti su tutte le aree della monoposto. In Formula Uno non ci si può accontentare. Non c'è un'area in cui possiamo accontentarci. L'aerodinamica avrà un'importanza maggiore il prossimo anno per effetto del nuovo regolamento, ma anche le gomme larghe saranno nuove così come le power unit che dal 2014 ha sicuramente guadagnato importanza di anno in anno. È un elemento importante nelle prestazioni della macchina. Non avremo più i vincoli dei gettoni che hanno limitato lo sviluppo, ma non faremo quattro motori diversi nel corso della stagione. Stiamo lavorando a 360 gradi su tutti gli aspetti della vettura. Non ci si deve riposare».

VETTEL E RAIKKONEN DEL FUTUR NON V'E CERTEZZA

Seb e Kimi vediamo come va nel 2017

Mentre la Ferrari progetto in codice 668 nasce a Maranello senza fare pronostici, orgogliosamente italiana, tornano alla mente le parole del presidente Marchionne, alla festa di Natale davanti a una ventina di giornalisti.

A chi chiede lumi sul futuro di Vettel e Raikkonen spiega: «Quello dei piloti è un cantiere aperto. Ammetto che per il futuro ci stiamo guardando attorno, studiando in maniera dettagliata la situazione degli altri. Ciò non significa che non si abbia fiducia nei nostri, però è giusto dire che sono sotto esame. Del 2016 di Raikkonen sono contento, quest'anno correrà ancora, ma poi cosa farà? Vuole ritirarsi o andare avanti? Con Vettel non ha senso parlare ora di rinnovo, dobbiamo capire se nel 2017 si troverà a suo agio con noi. Dobbiamo dargli una macchina vincente, altrimenti è inutile discutere del futuro. Vuole vincere con noi, lo sappiamo. Riusciamo a garantirglielo? Lui in cambio deve guidare con serenità. Essere più tranquillo, meno agitato». Maurizio Arrivabene aggiunge: «Con Vettel e Raikkonen abbiamo in squadra due campioni del mondo. Sebastian alla domenica prima di Natale era qui a lavorare al simulatore, ha detto e ripetuto che vuole vincere con la Ferrari. Sta a noi dargli una macchina adeguata per farlo».

SUTTON-IMAGES.COM



VISTO CHE LA F1 COSTA UN SACCO DI SOLDI...

Non vincere rompe le balle

Nessuna vittoria, undici podii, diverse recriminazioni: il 2016 è un nervo ancora scoperto per Sergio Marchionne che pensa al futuro per dimenticare il recente passato anche perché «La F.1 alla Ferrari costa un sacco di quattrini e non vincere rompe le balle». Ribadisce: «Abbiamo due piloti che sono stati campioni del mondo, una grande smania di vincere, una squadra ristrutturata e più capace ora di essere reattiva negli sviluppi. Un team che abbiamo voluto riformare e soprattutto rendere più trasparente nel flusso di informazioni. Ora la squadra è una, a prescindere dai reparti e dalle competenze, come una è la macchina. In passato non è mai stato così. Ed è anche il motivo per cui un anno fa ho sbagliato ad essere così ottimista. Se uno dei miei collaboratori mi dice qualcosa, io non vado a verificare, a calcolare, io ci credo e basta. Poi si va in Australia e si sbaglia la strategia, capendo però che si può essere forti. Dopo però non si migliora, mentre la concorrenza va al galoppo. La cosa più brutta dell'anno scorso, al di là della casella vuota alla voce successi, è proprio questo. La macchina è rimasta la stessa per tutto l'anno, non è cresciuta in prestazione. Per cui da agosto abbiamo deciso di cambiare la metodologia di lavoro. In F.1 la differenza la fanno i millimetri e i millesimi. Noi ci proveremo, io ho fiducia in questo gruppo, da Arrivabene in giù. Se non vinceremo nel medio termine, mi prenderò la responsabilità».

UNA SITUAZIONE SPESSO EVOCATA NEL 2016

Arrivabene misura la pressione

Insalata verde e uova sode, sigaretta elettronica e acqua naturale Maurizio Arrivabene siede alla sinistra di Marchionne. Maglione verde come la speranza di uscire da una situazione difficile poco prima di mettersi a tavola guarda Binotto vestito con la giacca e gli dice: «Mattia come sei figo!». Uomini spesso nel mirino Arrivabene e Binotto nella seconda metà del 2016, chiamati adesso a risolvere le sorti della Scuderia.

«Ai tifosi - spiega Arrivabene - voglio dire che siete stati molto pazienti e che ce la metteremo tutta per non deludervi». Magari senza l'agitazione, l'ansia da prestazione, la pressione. «Vorrei chiarire il concetto di pressione - sottolinea il direttore della Ges - A volte senti più la pressione quando lotti con tutte le forze per la conquista di un risultato positivo. L'importante è non mettere questa pressione alla squadra perché non va bene. Io ho visto una squadra nell'ultimo Gp 2016 ad Abu Dhabi che ha reagito alla grande. Abbiamo avuto otto ritiri nell'arco di tutta la stagione e solo due sono riconducibili a guasto tecnico, gli altri sono stati incidenti provocati o subiti dai nostri piloti. Detto questo posso dire che abbiamo davvero una squadra con un grande cuore».



RICERCA DELLE COMPETITIVITÀ

Nel 2016 Raikkonen e Vettel hanno portato alla Ferrari un totale di undici podii, senza mai conquistare la vittoria. In basso il presidente della Ferrari con Sebastian Vettel al quale vuol affidare una Rossa finalmente competitiva prima di andare a parlare di un rinnovo di contratto



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

AI NOSTRI TIFOSI VOGLIO DIRE CHE SONO STATI MOLTO PAZIENTI E CHE CE LA METTEREMO TUTTA PER NON DELUDERVI

MAURIZIO ARRIVABENE



MARCHIONNE CI METTE LA FACCIA

Se non vinciamo la colpa è mia

Già, il cuore. Basterà? Sarà sufficiente a limare il gap con la Mercedes e a ridurre a più miti consigli anche la Red Bull? La Ferrari che sta nascendo nell'anno della rivoluzione regolamentare con le gomme XXL e una velocità di percorrenza in curva più elevata nasce da un progetto che il presidente Marchionne ha sposato da tempo. «Tutti assieme, lavorando nella maniera giusta, possiamo farcela - analizza - Io non voglio cambiare la squadra di continuo. Se continueremo a non vincere, la colpa sarà mia. Del resto è quello che già dico oggi ai ferraristi che mi fermano per strada e si lamentano del lungo digiuno: ho sbagliato io, aspettate il 2017. Se uno si sdraia per terra, non può essere picchiato. È giusto però avere fiducia: per la nuova macchina siamo intervenuti su tutte le aree. Speriamo di aver fatto un buon lavoro, a cominciare dall'aerodinamica, il nostro storico punto debole». ●



Quelle pacche del **Presidente**

OLTRE LE PAROLE I GESTI DI SERGIO MARCHIONNE SOTTOLINEANO LA FIDUCIA CHE RIPONE NELLA SUA SQUADRA. LO SA BENE BINOTTO...

Non aspettatevi proclami. L'altra volta sono stato incauto. Ora chiedo solo di fare meglio del 2016, non mi sembra difficile». Sguardo deciso Sergio Marchionne sospira e aspira mentre spirali di fumo escono dalla sua bocca assieme alla consapevolezza di aver tappato il pronostico della stagione appena passata. Eccolo lì, l'uomo che dal 13 ottobre del 2014 guida le sorti del Cavallino. Le parole sono importanti. Ma a volte manca la mimica. Come in questi casi. Non c'è la sigaretta fumata con avidità e impugnatura decisa, non ci sono le pacche che in più di un'occasione assesta sulle spalle (belle larghe) di Mattia Binotto seduto lì accanto. Mancano i suoi occhi che si accendono e a volte accecano.

«Conosco quelli di Liberty Media e credo che faranno cose diverse rispetto al passato. In F1 c'è bisogno di voltare pagina. Occorre arrivare a un livello di collaborazione più efficace per sviluppare la F1, c'è bisogno di spettatori», spiega agitando le mani e annuendo quando viene ribadito che gli ascolti della F1 in Italia sono in calo anche perché la Ferrari non vince. «Non vincere rompe le balle», sibila l'uomo che come un tifone è arrivato a Maranello due anni fa. Sorride quando gli viene ricordato che l'anno scorso ha tappato il pronostico, ma non ricade in tentazione. Come disse Mourinho quando si presentò all'Inter: non sono mica pirla. Rifila all'occorrenza un'altra pacca sulla spalla di Binotto che sorride dietro agli occhiali di ingegnere. A ribadire che il direttore tecnico gode di ottima fiducia, che la struttura orizzontale che porterà alla nascita della Ferrari 2017 figlia del gruppo è una precisa bolla presidenziale. Forse non è neanche un caso che l'ingegnere sieda alla destra del Presidente. Forse è solo una coincidenza. Chissà. «Io quando vado all'estero mica mi vergogno di essere italiano», lo dice più volte Marchionne incontrando i giornalisti a Natale. Una ventata di orgoglio tricolore, un senso di appartenenza ancora più bello quando il Presidente parla col suo slang a stelle e strisce e poi torna a interloquire nel suo italiano che prende origine dalla provincia di Chieti. «Lasciateli lavorare», dice guardando i suoi. Poi spegne la sigaretta nel posacenere e chiude: «Vettel è agitato? Deve guidare con maggiore serenità, ma noi dobbiamo dargli una monoposto competitiva con la quale giocare le sue chances. L'anno scorso non l'abbiamo fatto». ●

NEL 2016 SONO STATO INCAUTO. ORA CHIEDO DI FARE MEGLIO DEL 2016: NON MI SEMBRA DIFFICILE

SERGIO MARCHIONNE





Alfa Romeo bella palestra

IL RITORNO IN FORMULA UNO? MARCHIONNE INSISTE: «POTREBBE DIVENTARE UN'OTTIMA FUCINA PER I GIOVANI PILOTI ITALIANI»



foto: SUTTON-IMAGES.COM

Il ritorno dell'Alfa Romeo in Formula Uno? Se ne parla da un po' e ogni volta Sergio Marchionne aggiunge un elemento in più. Dopo aver accennato la cosa nel Natale del 2015 il presidente al lancio della SF16-H spiegava: «L'Alfa Romeo per ribadirsi come marchio sportivo può e deve considerare le possibilità di tornare a correre in F1. L'Alfa è capace di farsi un telaio, così come è capace di farsi i motori». Poi in Cina al Gp di Shanghai del 2016 era tornato sull'argomento. «Il contesto della F1 rappresenta la massima espressione tecnica del mondo automobilistico, considerando gli obiettivi dell'Alfa Romeo credo che l'opzione debba essere considerata. Il mito Alfa è nato con le corse e in qualche maniera qui deve tornare. Quando accadrà? Non lo so». A fine 2016 a Maranello Marchionne

LO SPAZIO PER UN'OPERAZIONE COME QUESTA ESISTE E UNA CHIAVE PUÒ ESSERE LA COLLABORAZIONE CON LA FERRARI

SERGIO MARCHIONNE

”

ne sollecitato dalle domande dei giornalisti ha ribadito il suo pensiero: «Lo spazio per un'operazione come questa esiste e una chiave può essere la collaborazione con la Ferrari. Non ora, perché prima deve produrre cassa, con la Giulia e la Stelvio. Ma l'Alfa Romeo in Formula Uno potrebbe diventare un'ottima fucina per giovani piloti italiani. Il migliore, Giovinazzi, lo abbiamo già preso, nel 2017 sarà il nostro terzo pilota. Ma dietro di lui ce ne sono altri, che faticano a trovare spazio. L'Alfa Romeo, più dei nostri team clienti, potrebbe offrirglielo. Sono convinto anche io che debba tornare un pilota italiano in Formula Uno». I tempi? Nessuna certezza sulla data. Ma quando al presidente è stata paventata la data del 2020 ha storto la bocca. Troppo lontano o troppo presto? ●

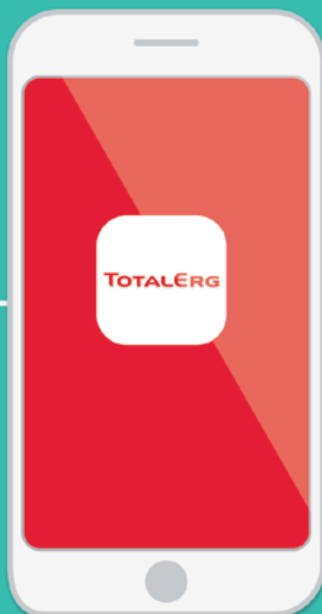


GIOCA IL TUO CODICE. IN PALIO CARBURANTE E PREMI DA GOL.



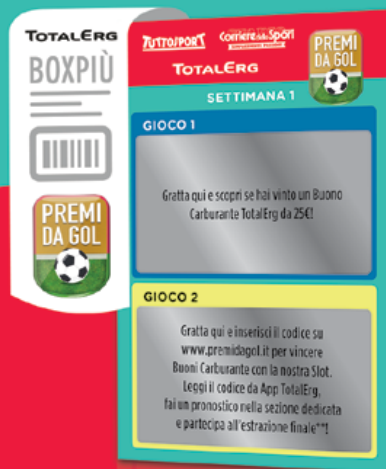
FAI UN
PRONOSTICO

SCOPRI SE
HAI VINTO!



SCARICA
L'APP

TOTALERG



IN PALIO 500.000 € DI BUONI CARBURANTE TOTALERG E FANTASTICI PREMI.

RICHIEDI LA CARTOLINA OGNI LUNEDÌ INSIEME AL CORRIERE DELLO SPORT - STADIO E TUTTOSPORT OPPURE FAI UN RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€ CON CARTA FEDELTA' BOX PIÙ TOTALERG PRESSO UN PUNTO VENDITA ADERENTE DURANTE TUTTO IL PERIODO PROMOZIONALE E GIOCA IL CODICE IN APP TOTALERG. PER TE IN PALIO FINO A 32.000€ IN BUONI CARBURANTE TOTALERG OGNI SETTIMANA. CON L'APP TOTALERG PUOI GIOCARRE IL TUO PRONOSTICO E PARTECIPARE ALL'ESTRAZIONE DI OLTRE 100 PREMI TRA BIGLIETTI PER LE PARTITE E MAGLIETTE AUTOGRAFATE PER VIVERE UNA GRANDE EMOZIONE.

Iniziativa valida dal 24 ottobre 2016 al 5 febbraio 2017.
Montepremi di 513.200€. Regolamento completo su www.premidagol.it

SEMPRE TIPO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT TOTALERG

Felipe, l'uomo dell'eterno ritorno

Per come pare che vada, su youtube stanno rimontando al contrario il filmato del ritiro di Massa nel finale di Interlagos 2016. Con la prima scena che vede lui, piangente, abbracciare meccanici e famiglia, per tornare indietro sulla pit-lane avvolto da una bandiera brasiliana, quindi togliersela di dosso nel risalire a bordo della sua Williams che da ammaccata torna precisa, si riaccende e rientra in pista, bella incazzata e rombante.

F.1 in subbuglio. L'umarell Felipe richiamato dalla pensione abbandona due cantieri. La Fornero è in lacrime.

Nell'era della crisi globale e dei voucher, l'ex ragazzo di San Paolo diventa improvvisamente un ex vecchio e si sente pronto a indossare i gradi di prima guida Williams accanto alla ricca recluta Stroll.

In fondo nel mondo milioni e milioni di suoi coetanei trentacinquenni lavorano come non ci fosse un domani, ignorando se un giorno avranno il lusso di ritirarsi e adesso, molto semplicemente, Felipe Massa può tornare a far parte della folta schiera. E poi c'è anche un modo diverso per leggere e gustare questa che appare come una delle svolte più clamorosamente fantasy ma verosimili nella storia moderna della F.1.

Posso dirlo? L'idea di rivedere per almeno un anno intero Felipe risparmiarsi a razzo sui circuiti di tutto il mondo al volante di una Williams in livrea Martini, fa solo bene al cuore.

Primo, perché lui ama le corse come il primo momento e pazzamente la F.1. Tutta la sua storia è una specie di lotta tra lui e la sfiga che lo vuole allontanare dal Circus. Debuttò nel 2002 e già a fine anno Peter

Sauber lo mise a piedi bruscamente, ritenendolo immaturo. Sembrava finita. Lo ricordo a fine anno a cena a Bologna studiarle tutte, pur di cercare di restare in F.1. «Cavolo, magari metto d'accordo i concessionari brasiliani della Ford per farmi infilare alla Jordan, ma io senza Gp non ci so e non ci voglio stare», diceva, spostando posate e guardando nel piatto vuoto. Che piangeva pure lui all'idea di un 2003 senza corse e fatto solo di collaudi in Ferrari. Andò così e fu la sua salvezza.

La Sauber lo riprese, lui ben figurò e il management di Todt jr si rivelò perfetto per farlo rientrare alla Rossa dalla porta principale, da gregario di Schumi. Infine, quel 2007 in cui al culmine Felipe a casa sua aiutò Kimi a vincere l'iride.

Poi il 2008 in cui il vero campione del mondo resta lui, altro che Hamilton. Ma c'è quel motore che va in pappa in Ungheria mentre è in testa e pesa Singapore 2008, quando Felipe riparte dal box portandosi via incolpevole tutto il distributore Ferrari.

Una gara falsata e falsa come Giuda, quella, con rei confessi, parti lese ma nessun risarcimento, per lui che fu il più danneggiato dalla trama finta di un Gp tutto rovinato.

Poi quell'epilogo bastardo a Interlagos, con l'ultimo tuffo salvifico di Hamilton e la gioia dionisiaca del clan Massa che si tramuta in disperazione. L'urlo incontenibile del trionfo iridato si strozza in gola, togliendogli per sempre l'angolazione bambina del sorriso. Una gran brutta storia, che a Felipe scava l'anima, lede la fiducia negli astri ma non smorza l'innamoramento con cui contempla la sua orgogliosa

appartenenza al Circus. Che è poi, in gran parte, il senso della sua vita, il cui unico altro ingrediente caldo e nobile è il culto assoluto della famiglia e dell'amicizia.

Poi c'è quel pomeriggio orrorifico di Hungaroring 2009, quando un detrito della BrawnGp di Barrichello gli sfonda la visiera in prova e quasi lo uccide. Downgrade terrificante, cinico e baro, che lo vede restare in Ferrari nel nuovo ruolo, ingrato, diciamo pure ingiusto e immeritato, di Barrichello moro. Ma ancora una volta Felipe tiene i denti stretti, mostra le palle e in F.1 ci resta eccome, anche se a volte bisogna dare strada con la scusa che "Fernando is faster than you". Okay, fatto. Fedele alla causa fino all'ultimo, a costo di sembrar moscio anche se mica lo è.

Infine dal 2014 al 2016 tre annate alla Williams con cui dimostra al mondo d'essere ancora manico dignitosissimo, quattro volte sul podio anche senza l'adorata Ferrari e senza più avere vent'anni.

Poi quell'addio di Rio. Teatrale. Neolatino al cubo, torrido, esagerato, struggente e un pizzico bailado. L'addio più bello della storia della F.1, tra i più televisivi e telegenici nell'ultimo secolo di Sport.

Invece no. Pare proprio che la sorte non debba essere questa. Ancora una volta, l'ennesima, alla soglia dell'uscita del Circus, una mano invisibile ghermisce Massa e lo ricolloca, fermando il tempo. Dandogli una chance di ritorno.

Jorge Luis Borges amava ripetere che chiamano cieco destino un disegno immenso e complesso di cui non riusciamo a comprendere l'ordine bellissimo.


Forse quello di Felipe Massa è quello di vedersi restituire a rate, quasi a retribuzione delle sfortune patite, sprazzi corrisposti della storia più bella e importante della sua vita. Quella che lo lega a una F.1 che inventa mille scuse per riaverlo solo perché anch'essa, ormai, non riesce a dirgli addio.

Acelera, Felipe. ●



**DON'T CRY FOR ME
ELSA FORNERO**
A sinistra, Elsa Fornero, simbolo del pianto delle istituzioni per il traguardo della pensione che si allontana. A destra, Felipe Massa, che ora sembra assai felice dell'opportunità innescatasi a seguito del terremoto che ha colpito Mercedes e Williams... Il tutto mentre abbraccia la moglie Rafaela



 **TOTAL**
QUARTZ
ENGINE OIL



Per un motore più giovane, più a lungo.



Giovinazzi Cavallino di ra

“BON GIOVI” SVELA IN ESCLUSIVA SENSAZIONI, SPERANZE E TARGET CHE CARATTERIZZERANNO IL SUO RUOLO DI TERZO PILOTA DELLA FERRARI

di **Mario Donnini**

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

Antonio Giovinazzi scende dall'aereo che lo riporta a Bari martedì 20 dicembre, alle ore 15 in punto. La sera prima ha preso parte alla festa di commiato della Prema, il suo ex team di Gp2, presso Vicenza, dove ha incontrato Pierre Gasly, compagno di squadra che lo aveva superato nello shootout di Abu Dhabi, aggiudicandosi il titolo della formula cadetta, e pure Lance Stroll, neocampione Euro F.3 fresco accasato alla Williams.

Ma a conti fatti l'uomo del momento è lui, perché nel frattempo la Ferrari ha annunciato l'ufficializzazione del pilota di Martina Franca quale terzo uomo del team di F.1 in chiave 2017, al fianco di Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen.

Fossimo nel calcio, Bon Giovi si sarebbe appena seduto sulla panca Rossa, bello felice e sereno agli ordini del mister. Faccenda stuzzicante assai, perché comunque su di lui da adesso si concentrano le spe-

È ZONA SOGNO. VOLEVO LA ROSSA DA QUANDO AVEVO TRE ANNI E PER LA PRIMA VOLTA HO TOCCATO UN KART

ANTONIO GIOVINAZZI

”



zazi zza

ranze degli appassionati Ferrari e insieme a loro di tutti quelli che sognano di rivedere un pilota italiano correre in Formula Uno, dopo un lustro maledetto d'astinenza.

E, sempre restando nella metafora calcistica, è come se nelle future notti di Champions League Antonio rappresentasse allo stesso tempo Juventus, Inter e Milan, indossando tre maglie perché tutta la voglia di rivale tricolore si concentra su di lui. Ma questo non deve e non vuole essere un simbolismo ansiogeno. Al contrario, consente di sottolineare e capire fino in fondo il valore del gesto intelligente che ha fatto la Rossa mettendolo sotto contratto.

Da diplomato adulto. In una posizione comunque altra e diversa rispetto ai bravissimi baby della Ferrari Driver Academy. Tutto il resto è vita e spetta a lui dettagliatamente raccontare in esclusiva co-

me e perché.

«Be' direi che siamo in zona sogno - debutta Bon Giovi -. Sì, sì, lo so che la Ferrari è il sogno di tutti - è un paradiso desiderato e condiviso, nel Motorsport -, ma nel mio caso lo è in modo specialissimo da un ventennio esatto, da quando, a tre anni d'età, per la prima volta mi capitò di toccare un kart. C'è qualcosa di molto bello in questa storia e in tutto ciò. Da gustare chiudendo gli occhi e concentrandosi sul presente, senza troppo pensare a quello che sarà, perché già qui e ora è semplicemente bellissimo».

- Okay, concentriamoci. In pratica su cosa?

«Concretamente, direi su tre cose. Tre bei punti fermi. Sarò terzo pilota Ferrari nel mondiale di Formula Uno 2017. Effettuerò molti test al simulatore. E resterò disponibile al cento per cento per tutto quello che mi verrà chiesto».

- Hai già parlato con Vettel e Raikkonen?

«Non ancora. Succederà presto».

- Ma con Marchionne e Arrivabene sì.

«Poche parole e molto piacevoli».

- Non ti hanno mica preso come ragazzo ancora da svezzare, coltivare e soppesare, ma da vero terzo pilota. Né maturo panchinaro, né baby. Un giusto mezzo, auspicabilmente e sicuramente niente a che vedere con un'aurea mediocritas.

«Ho 23 anni, il mio ruolo è diverso da quello di appartenente alla Fda e penso sia logico e normale».

- Terzo pilota Ferrari vuol dire anche la possibilità di salire

**VICE CAMPIONE IN GP2
CON LA PREMA**

Antonio, sotto, a Jas Marina in Gp2 nel 2015 in un test con la Arden. Nell'altra pagina è a Kuala Lumpur mentre la butta sullo scherzo...



ragionevolmente presto su una Sauber. Minimo per fare il friday driver, il ragazzo del venerdì, massimo chissà...

«Non tocca a me darti una risposta precisa. Posso solo dirti che farò di buon grado ciò che mi verrà chiesto dalla Ferrari. All'evenienza, compreso salire su una Sauber».

- Limitandoci alla realtà delle cose, diciamo allora che Leclerc ha Haas l'ha già assaggiata, Fuoco la Ferrari pure e tu sei il solo, rispetto a loro, che a oggi non è mai neanche salito su una qualsiasi Formula Uno, neanche per farci un giro. È ora che ti cavi lo sfizio...

«Come fotografia della realtà in questo momento, ciò che dici è corretto. A oggi le cose sono andate effettivamente così. E tutto ciò è giusto e spiegabile: non ho avuto le opportunità che hanno avuto gli altri ragazzi, perché io sono arrivato alla Ferrari solo da pochi giorni. È giusto, bello e legittimo che loro abbiano già fatto le loro esperienze. Quindi okay così».

- Sinceramente, come vedi questa faccenda d'essere neo-ferrarista? T'è già aumentata la pressione addosso o vivi la cosa con una filosofia ben diversa e sdrammatizzante?

«Guarda, vivo tutto con semplicità e buon senso. La verità è che sono consapevole di poter assaporare un'esperienza che mi fa sentire un privilegiato, in senso

positivo. Nello stesso tempo mi sento onorato, con la consapevolezza che tutto ciò che accadrà aiuterà certamente a farmi crescere, come pilota e pure come persona».

- Alla recente festa della Prema hai incontrato Gagsly, il compagno e rivale che ha vinto il titolo Gp2 combattendo con te fino all'ultima prova. Cosa vi siete detti?

«Sono stato contento di rivederlo, è stata una bella serata, visto che sono restato molto legato alla squadra e con lo stesso Pierre regna un bel clima, abbiamo stabilito tanto rispetto reciproco. Non c'è mai stato niente di negativo tra noi, solo della sana rivalità in pista. Con lui come personalità siamo diversi ma complementari: io sono più calmo lui è più... come dire... flamboyant e siamo molto compatibili, come tipi. Niente, ci siamo detti simpaticamente arrivederci al 2017: lui sarà terzo pilota Red Bull e io terzo uomo Ferrari. Ci sarà la possibilità di vedersi a ogni Gp».

- Pertanto sarai nel Circus a tempo pieno.

«Non lo dico io né lo pretendo, è possibile che accada, a meno che mi venga chiesto di restare a casa per dei weekend di Gp perché è meglio che io stia al simulatore. Dipenderà dalle esigenze della squadra, che per me hanno priorità assoluta».

- In questa tua nuova esperienza alla Rossa, c'è un ferrarista del passato al quale ti rifai o che consideri comunque un ideale punto di riferimento?

SENZA DUBBIO UN MODELLO NOBILE E UN ESEMPIO ALTO DA SEGUIRE PER ME È QUELLO DI MICHELE ALBORETO

ANTONIO GIOVINAZZI



QUESTA CON LA FERRARI SARÀ UN'ESPERIENZA IMPORTANTE CHE MI FARÀ CRESCERE ANCHE COME UOMO

ANTONIO GIOVINAZZI



NEL RUOLO PARTICOLARE DEL TERZO UOMO ROSSO

Sopra, Gutierrez con la Ferrari: il messicano è stato terzo pilota della Rossa nel 2015, prima di accasarsi per la stagione successiva alla Haas. Un buon precedente, per "Bon Giovi", in alto, il cui atteggiamento resta sottotraccia e concentrato

- Anche se non sei figlio unico.

«Infatti ho una sorella di 21 anni, Valentina. E, a proposito, vorrei anche ringraziare, già che ci sono, la mia famiglia per tutti i sacrifici che ha fatto al fine di consentirmi di dire la mia nelle corse. Non è stato facile, ma ci hanno creduto tanto».

- L'anno scorso dopo Monza hai saggiato per la prima volta il simulatore Ferrari e mi raccontasti sulle prime d'aver provato un po' di nausea.

«Vero, ma era roba del primissimo momento, un minimo di scotto per l'adattamento. Per quello che ho capito, ci lavorerò moltissimo, con profitto e non ci sarà alcun problema».

- Credi molto nel concetto di simulatore? Esistono due scuole di pensiero, in materia.

«Credo in quello della Ferrari, molto, molto vicino alla realtà, con una tecnologia a livelli altissimi e presumibilmente il migliore del mondo. Questo direi che mi basta...».

- Il contratto ti lascia libero di disputare gare spot con qualcun altro o...?



«No, no, con nessuno. Ferrari, in esclusiva».

- La Rossa corre pure in Gt.

«Eseguo ciò che mi viene chiesto. Comunque sono stato preso per la F1, anche se non escludo nulla».

- Dentro non ti senti un predestinato? Non senti che da qualche parte sta scritto che tocca a te riportare l'Italia in F1 e nondimeno essere il boy tricolore che farà di nuovo sognare al volante di una Ferrari? Marchionne ha avuto belle parole per te, nell'incontro di fine anno con la stampa, definendoti un gran pilota. Lui non dice mai nulla per niente, mica erano frasi in libertà, quelle.

«Sentire queste cose mi fa bene, tanto bene. Ma resto coi piedi per terra e penso solo a lavorare sodo, sottotraccia, per centrare il mio target, che a oggi è quello di gettare solide basi per quello che verrà».

- Per la tua età hai la saggia e avveduta cautela del maturo. Specie nel parlare di futuro. Ma guardando al passato prossimo, non puoi cavartela solo con frasi improntate all'umile buon senso. Cavolo, il titolo Gp2 lo meritavi e le cose non sono an-

**A VOLTE PIÙ
CHE VINCERE
E STRAVINCERE
NELLE CORSE
È IMPORTANTE
SORPRENDERE**

ANTONIO GIOVINAZZI



date come speravi, a Abu Dhabi. Quanto ti è pesato quell'epilogo a metà tra l'ingiusto e il deludente?

«Eh, è stata una bella delusione... Peccato davvero, ma le cose sono andate così e non ho colpe da distribuire né rimpianti. Piuttosto, ho metabolizzato questa esperienza, leggendola e collocandola all'interno dello svolgimento di un disegno più ampio».

- Sarebbe a dire?

«Guarda, ero alla mia prima annata di Gp2. In fin dei conti la cosa migliore che potevo fare non era vincere il campionato, ma sorprendere. Fare breccia emotivamente e non solo, far sì che ci fosse gente in grado di credere in me da subito, indipendentemente dall'esito finale del campionato, in considerazione non solo e non tanto di quanto ho vinto - e non ho vinto poco - ma anche per come ho corso. Ecco, se ci pensi, è andata esattamente così. Ora nel curriculum non ho il titolo vinto in Gp2, ma la fiducia della Ferrari, che è la cosa più bella cui a inizio 2016 potessi ambire. Questa è la chiave di lettura giusta per valutare l'esperienza recente che mi ha visto protagonista. E non è una frase fatta, ma un ragionamento ben preciso».

- Fa' un altro esempio, per convalidare la tua argomentazione.

«Prendi Max Verstappen nell'Euro F3, nel 2014: il campionato lo vinse Ocon davanti a Blomqvist e lui fu terzo, alla fine. Ma il giovanissimo olandese in realtà

fu quello che seppe sorprendere davvero, lanciandosi più degli altri due e arrivando subito dopo alla F1. Tanto che adesso è dov'è... Come vedi, questo tipo d'analisi fila in generale, non solo per me. Non è fondamentale se vinci un titolo in una serie promozionale, ma conta ciò che dimostri in pista e in base a ciò la fiducia che ottieni. Anche se questo non vuol minimamente dire che io stia facendo paragoni con Verstappen, ma sto solo valutando i risultati alla luce di dove portano. Credimi, in sintesi, a volte è meglio sorprendere che vincere».

- Quindi per te il 2016 è stato... come?

«All'inizio avrei fatto la firma per avere una stagione così come è poi andata. La quale, tutto compreso, è terminata ben oltre le mie più rosee aspettative, compreso l'epilogo Rosso, ovvio».

- Ora la domanda più agghiacciante rivolgibile a essere umano: che hai fatto a capodanno?

«Ahahaha, ho passato il Natale in famiglia, senza alcuna pressione per il Capodanno, per me normalissimo. Vedi, io parto sempre dal gran vantaggio d'essere single e di non aver alcun condizionamento nella programmazione, no?».

- Wow, sei single sempre più convinto, a quanto pare...

«Ma anche no, perché ormai sono tutto concentrato in quella che per ora è la storia più importante della mia vita di oggi e domani: la storia tra Antonio Giovinazzi e la Ferrari». ●

**È VERO, NON HO
VINTO IL TITOLO
GP2, MA QUESTO
INGRESSO
IN FERRARI È BEN
PIÙ PRESTIGIOSO**

ANTONIO GIOVINAZZI



CON L'ARRIVO DI GIOVINAZZI RISCOPRIAMO LA STORIA RECENTE DI TERZI PILOTI, COLLAUDATORI, RISERVE E PREMIATI SULLE FERRARI DI F1 AL DI FUORI DEI GP. UN'EPOPEA COMPLESSA E AFFASCINANTE

di **Mario Donnini**
foto Sutton-Images.com

I buoni segnali ci sono, il resto bisogna mettercelo ricorrendo all'ottimismo. Già, non resta che sperare e credere in una cosa: che Antonio Giovinazzi in Ferrari non sia la classica terza guida Rossa, ma, per così dire, una seconda guida e mezzo. In una posizione speciale, speciale quanto lui ha dimostrato d'essere come pilota maximum attack nella passata annata di Gp2. Perché a ben guardare la panchina della Ferrari, storicamente, somiglia a quella della Juventus per il secondo portiere bianconero: ti dà una certa notorietà, okay, ma dati alla mano giochi di rado assai, in quanto il fortissimo titolare non ti concede mai spazio e ti ritrovi spesso a trascorrere una carriera nell'ombra, tutta partitelle e docce, fino al momento della meritata pensione.

Nascita della panca rossa

A Maranello le protoforme embrionali di collaudatori riservisti si hanno tra il 1959 e il 1960, con Severi e Ginther. Quest'ultimo poi, con merito, viene promosso pilota titolare. Ma la regola negli Anni '60 e '70 è che i piloti ufficiali si sobbarchino l'onere dei test, anche se, in caso d'emergenza, non mancano interessanti eccezioni. Dopo Cheever nel 1977 e De Angelis, visto nel 1978, nel gennaio 1979, in mezzo ai mucchi di neve, il collaudatore Giorgio Enrico, spesso incaricato di deliberare le vetture per i Gp, gira a Fiorano per i primi test del nuovo cambio elettroidraulico, su una T3 modificata. In verità è dalla seconda metà degli Anni '80 che, in piena era turbo, fa comodo avere tester, causa l'ampliarsi della quantità e della qualità dei test richiesti per lo sviluppo incessante delle monoposto, che per la Rossa avviene day by day.

Il boom del terzo pilota

È così che nel 1985 arriva il visconte Johnny Dumfries e quindi, tre anni dopo, all'inizio dell'era Barnard, con la necessità di svezzare l'avveniristica e recalcitrante Ferrari "Papera" viene ingaggiato il brasiliano Roberto Moreno, al quale dà man forte alla bisogna il bravissimo e casalingo Dario Benuzzi, mentre nel 1989 a "Pupo" Moreno s'affianca il finlandese Lehto e a fine anno arriva pure il neocampioncino di F3 Gianni Morbidelli. "Morbidello" nel 1991 fa parte di gran bel un tridente di riservisti, insieme al forte Andrea Montermini e al fedelissimo Dario Benuzzi. Fatto sta che a fine

Storie d



LA NOMINA A TERZO PILOTA FERRARI DI ANTONIO GIOVINAZZI RENDE D'ATTUALITÀ UNA RICOGNIZIONE SULL'IMPORTANZA DELL'UOMO IN PIÙ DELLA ROSSA NELLA STORIA DELLA F1. UN'ANALISI DALLA QUALE EMERGE CHE LA PANCHINA RAMPANTE NON HA MAI AVUTO TROPPIA FORTUNA, MA L'ECCEZIONE MASSA SI È COSTRUITO UNA CARRIERA COL CAVALLINO PARTENDO PROPRIO DA TESTER, NEL 2003

a fuori di **tester**



MISANO 2002. QUANDO LA FERRARI SI FECE ADDIRITTURA IN QUATTRO!

Schumi, Burti, Badoer e Barrichello entrano nelle F2002 a Misano per la festa di fine stagione 2002. Al centro, nell'altra pagina, Fuoco, boy Fda, col manager Enrico Zanarini, che ha portato Giovinazzi alla Rossa. In alto Leclerc, pure lui della Fda, prova la Haas il venerdì del Gp, in Brasile 2016



1991 avviene una clamorosa rottura tra la Rossa e il suo primo pilota, il professor Alain Prost, e così il Cavallino pesca dalla panca, schierando il baby Morbidelli in Australia, bravissimo sesto.

L'era di Nicola Larini

Nel 1992 a Morbidelli si riaffianca Lehto e, soprattutto, c'è l'arrivo di Nicola Larini, che fino al 1998 ricoprirà con merito il ruolo di numero uno dei collaudatori, tanto da andare addirittura vicino, in chiave 1996, a una clamorosa promozione al fianco dell' appena arrivato Michael Schumacher. Ma, per bocca dello stesso Nicola, Schumi fin dall'inizio non vede di buon occhio la presenza di un italiano al suo fianco. Stima Larini, ma preferisce avere come secondo ai Gp un uomo sul quale non si concentrino troppe pressioni e aspettative mediatiche, così viene scelto l'irlandese Irvine. E a Nicola non resta che consolarsi macinando test, nel ricordo dei 2 Gp corsi a fine 1992 al posto del licenziato Ivan Capelli e soprattutto degli altri due del 1994, a Aida e Imola, per sostituire l'infortunato Alesi, ottenendo uno stupendo 2° posto nel maledetto Gp di San Marino, nel giorno della morte di Senna. Poi per lui ci sarà solo un inizio stagione in Sauber-Ferrari, nel 1997.

Badoer, tester sopraffino e stakanovista

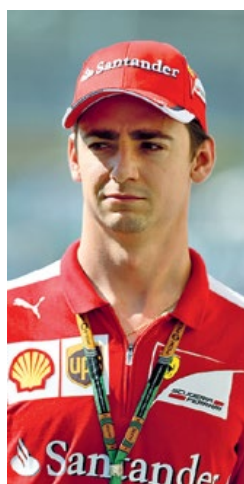
Nel 1998 alla Rossa arriva da tester il 27enne Luca Badoer, reduce dalla delusione con la Forti targata 1996. Luca nel 1999 disputa un'annata con la Minardi e da lì in poi si dedica ai collaudi per la Rossa, di fatto raccogliendo l'eredità di Nicola Larini. Sono anni in cui il terzo uomo corre un campionato a parte, percorrendo anche oltre 20mila km in solitaria a stagione, da vero stakanovista del volante. Il 1999 è pure l'anno che vede l'infortunio di Schumi al Gp di Gran Bretagna, ma la Rossa, piuttosto che sostituirlo col riservista italiano di turno, preferisce prendere Mika Salo, che per la verità svolge bene il suo compito, addirittura cedendo e regalando a Irvine la vittoria nel Gp di Germania.

Massa, esempio di terzo pilota poi promosso

Un gran bell'esempio - davvero un'eccezione -, che potrebbe caricare di speranze Giovanazzi, è quello di Felipe Massa, il quale nel 2003 - reduce dalla momentanea rottura con la Sauber -, si spara un anno di collaudi panchinosi, gettando le basi per il suo ingresso da titolare, nel 2006, dopo altre due stagioni di ricucitura con il team svizzero di Hinwil. Diciamo pure che quello di Massa è il caso più glorioso di terzo pilota Ferrari elevato in seguito a titolare, addirittura per otto stagioni consecutive con una continuità seconda solo a quella complessiva di Schumi, il quale, nel 2007, lasciate (per ora) le corse, resta nell'orbita Rossa a sua volta da assaggiatore rombamte, limitando l'attività in pista ai soli collaudi.

Nel 2009 Massa si fa male e...

All'inizio del terzo millennio la Rossa la collaudano mica in pochi. A parte Burti e Giovanardi, dal 2005 arriva Marc Gené, che dal punto di vista contrattuale stabilirà da lì in poi un record di fedeltà ultradecennale sulla panchina maranelliana, pur senza mai disputare un Gp in Ferrari. Nel 2009, nel pri-



LA LUNGA SCHIERA DELLE RISERVE FERRARI

Sopra, Gutierrez in Rosso, terzo uomo nel 2015 e, in basso Morbidelli, tester e sostituto di Prost fine 1991. Dall'alto, Irvine, Larini, Montezemolo e Schumi a inizio 1996, quindi Bertolini con la F2004 a Monza, Bianchi e di seguito De la Rosa, entrambi a Silverstone 2014, nonché, infine, sotto, Badoer in azione a Barcellona nel gennaio 2002



TUTTI I COLLAUDATORI FERRARISTI DAL 1999 A OGGI

PILOTA	KM DI TEST	HA CORSO IN GP PER FERRARI?	ANNI	TIPO	CIRCUITI
Luca Badoer	129.763	Sì	1999-2009	Tester	Diversi
Michael Schumacher	100.630	Sì	1999-2008	Titolare fino al 2006, poi tester	Diversi
Felipe Massa	73.338	Sì	2003-2013	Tester fino al 2005, poi titolare	Diversi
Rubens Barrichello	62.467	Sì	1999-2005	Titolare	Diversi
Kimi Räikkönen	32.982	Sì	2007-2009 e 2014-2016	Titolare	Diversi
Marc Gené	24.933	No	2004-2008	Tester	Diversi
Luciano Burti	19.733	No	2002-2004	Tester	Diversi
Fernando Alonso	16.283	Sì	2010-2014	Titolare	Diversi
Eddie Irvine	12.229	Sì	1999	Titolare	Diversi
Sebastian Vettel	5.831	Sì	2015-2016	Titolare	4
Jules Bianchi	4.831	No	2009-2012, e 2014	Tester	4
Andrea Bertolini	4.816	No	2004-2005	Tester	4
Mika Salo	4.231	Sì	1999	Titolare	4
Davide Rigon	1.865	No	2012-2013	Test giovani	Magny Cours, Silverstone
Raffaele Marciello	1.087	No	2014-2015	Tester Fda	Yas Marina, Catalunya
Valentino Rossi	1.042	No	2004, 2006, 2008	Test promozionale	Fiorano, Valencia, Mugello
Esteban Gutiérrez	1.030	No	2015	Tester	Red Bull Ring, Catalunya
Antonio Fuoco	856	No	2015-2016	Tester	Red Bull Ring, Catalunya
Pedro de la Rosa	514	No	2013-2014	Tester	Jerez, Silverstone
Max Biaggi	170	No	1999	Test promozionale	Fiorano
Fabrizio Giovanardi	166	No	2001	In sostituzione di Badoer	Varano
Charles Leclerc	112	No	2016	Test giovani	Silverstone
Carlos Reutemann	51	Sì	2004	Test promozionale	Fiorano

Ricerche statistiche MICHELE MERLINO

mo anno dei test calmierati e quasi azzerati, Massa nelle qualifiche del Gp d'Ungheria resta vittima di un grave infortunio e per sostituirlo prima si pensa a Schumi, che rinuncia poiché infortunato in moto (e pure perplesso dalla scarsa competitività della Ferrari, per dirla tutta), poi tocca a Badoer. Luca, dopo 10 anni di inattività agonistica in F.1, fa fatica e viene sostituito da Fisichella - prelevato da Force India -, il quale però non può certo fare miracoli...

Panchina lunghissima nel 2010

Il 2010 è l'anno della panchina lunghissima, con gli esperti Fisico, Gené e Badoer ai quali si aggiunge il giovane Jules Bianchi, dallo sfortunatissimo destino. Nel 2011 Rigon prende il posto di Fisico e, in piena era Alonso, alla Rossa arriva l'amico Pedro De la Rosa, fino al 2014, ma son dettagli. Nell'ultimo biennio, agli stabili contrattualizzati Gené e Rigon, si affiancano prima il messicano Gutierrez e poi il francese Vergne, senza seguito nei Gp. Il posto da riservista della Rossa continua a non essere collegato con un futuro impiego nelle corse iridate. Una consuetudine che Antonio Giovinazzi può e deve superare, per riportare la scuola italiana al via di un Gp, dopo un lustro intero di inopinato digiuno. ●

BADOER IL RE DEL CHILOMETRAGGIO

Il terzo uomo per antonomasia in casa Ferrari è stato Luca Badoer, in esercizio effettivo da collaudatore per ben dieci anni filati. Ecco comunque i nominativi di tutti coloro che hanno svolto test per la Rossa

ECCO GLI ALTRI PILOTI CHE HANNO SAGGIATO LE ROSSE "ONE SHOT"

Giorni belli da ferraristi

Poi, ci sono i collaudi one-shot o quasi. Il più continuativo dei quali fa capo a Vale Rossi, a intermittenza, dal 2004 al 2008, quando sfogliava la margherita circa un suo ingresso in F.1, con riscontri incoraggianti. Stessa sorte tocca a Max Biaggi, anche se giusto per vedere l'effetto che fa. Quindi ci sono i test recenti di matrice Ferrari Driver Academy, vedi Marciello, Fuoco e Leclerc, dopo i più premianti avvenuti nel segno Csai per i top boys della F.3, dal 2008 al 2012, con Bortolotti, Cicatelli, Piscopo, Zampieri, Sanchez, Zipoli, Ramos, Richelmi, Caldarelli, Campana, Lewis, Cheever, Agostini e Juncadella. Infine, ritorni di fiamma per urgenze aerodinamiche, tipo Giovanardi nel 2001, o per nostalgia, vedi Reuteamnn, classe 1942, nel 2004. E va detto che con la Ferrari-Everest data a Minardi nel 1976 Giacarlo Martini girò e fece esperienza in gare non iridate.

È il nome nuovo del momento. Sebbene corra solo da tre stagioni, Andrea Montermini ha già avuto l'immensa soddisfazione di guidare una Ferrari 641 a Fiorano. Sassuolese di 26 anni, in poco tempo ha materializzato un sogno che altri hanno vanamente inseguito per una carriera intera. Nel '91 Andrea sarà il pilota-collaudatore per eccellenza: oltre a dividersi nell'abitacolo delle rosse con Gianni Morbidelli, sarà chiamato a portare avanti anche lo sviluppo della Bms Dallara della Scuderia Italia.

«Vivo una grande occasione, ma non voglio montarmi la testa. Ho l'opportunità di imparare a guidare una Formula 1 senza subire lo stress della gara per cui posso maturare un'esperienza incredibile che contribuirà a maturarmi professionalmente».

— Sarà, sta di fatto che nei primi giri con la Ferrari hai subito raggiunto tempi più che incoraggianti...

«È chiaro che faccio il possibile per dare il meglio: per la Formula 1 sono ancora un pivello e ho quindi molto da imparare. Mi fa piacere, comunque, poter dimostrare a chi mi ha scelto di aver visto bene. Ma non sono stato chiamato per spiccare dei tempi o cercare dei record, per quello ci sono Prost e Alesi, ma per trasferire ai tecnici quante più informazioni è possibile. In questo senso sarà importante il mio ruolo».

ANDREA MONTERMINI

MI SENTO UN PILOTA IN... PROVA

— Sei arrivato alla Ferrari non avendo vinto alcun titolo. Come è stato possibile?

«Non lo so nemmeno io. Probabilmente le persone che hanno avuto fiducia in me hanno trovato quello che gli serviva in quel preciso momento. Del resto ho cominciato a gareggiare da poco e non ho fatto in tempo a conquistare risultati eclatanti. Ho dovuto bruciare le tappe».

— La carriera in effetti è stata prodigiosa: in tre anni sei passato dalla F. Alfa Boxer alla Formula 1...

«Finora mi è andata sempre bene riuscendo nel salto di categoria. Non mi sono lasciato scappare le occasioni: ho 26 anni e non ho molto tempo da perdere».

— Come è stato il debutto su una F.1?

«È avvenuto nei test di agosto a Monza con la Bms Dallara. Ero molto intimorito perché muovevo i primi passi in mezzo ai mostri sacri dell'automobilismo mondiale: Senna, Prost e tutti gli altri. Non nascondo che nei giri iniziali guardavo più negli specchi che davanti. Non me la sarei mai perdonata se avessi commesso un errore anche minimo. Poi, svanita l'emozione, ho cominciato a concentrarmi sulla monoposto per vedere se ero in grado di guidare una monoposto di Formula 1, anziché essere guidato dalla vettura».

— E con la rossa...?

«L'approccio è stato meno traumatico, anche se devo ammettere di aver avuto qualche perplessità per il cambio automatico. Per fortuna tutti i dubbi si sono sciolti come neve al sole: è stato più facile di quanto pensassi. La 641 è una monoposto semplicemente eccezionale che permette anche a un neofita di fare la sua figura. Non oso pensare cosa possa essere la 642...».

— Lehto e Morbidelli, gli ultimi collaudatori di Maranello, hanno trovato facilmente sistemazione in Formula 1...

«Beh, mi auguro di seguire il loro esempio e

Andrea tester Rosso

A inizio 1991 Andrea Montermini vive uno dei suoi momenti più intensi. Impegnato nella prossima edizione del campionato internazionale di F.3000 con un team ancora da definire (in realtà andrà due volte a podio con la Ralt del team 3001, in un'edizione che per lui si presentava sotto auspici migliori), vive una chance parallela anche in F.1, dove sarà tester non solo della Bms Dallara, ma anche pilota collaudatore della Ferrari - insieme a Gianni Morbidelli -, che nel mondiale schiera Alain Prost e Jean Alesi. Questo è il momento in cui il pilota di Roteglia, al tempo 27enne, guarda con fiducia al futuro immediato. Ma poi in Australia con la Rossa al posto di Prost, licenziato, correrà Morbidelli... ●

da **As n.7**

12 febbraio 1991



di essere l'anno prossimo uno dei piloti del mondiale di Formula 1. Non nascondo che questo 1991 sarà l'anno decisivo della mia carriera: finora tutto è filato liscio, senza intoppi, ora devo fare il salto di qualità. Con la Scuderia Italia c'è già un interessamento volto al futuro: toccherà al dottor Lucchini e alla sua équipe valutare il mio operato. Anche perché il mio obiettivo primario sarà correre in Formula 3000, dove ho intenzione di vincere qualche gara».

— *Intanto devi scegliere una squadra. Aiello, firmando con la Dams, ti ha chiuso una porta importante...*

«Al momento sono ancora indeciso: sto trattando con il team Magdwick-Mansell e con la Onyx. Preferirei restare con la squadra con cui ho corso nel '90 perché conosco bene gli elementi e nutro una grande fiducia. Se siamo riusciti a metterci in mostra l'anno scorso nonostante ci siano stati gravi problemi di budget non possiamo che migliorare, ora che i guai finanziari sembrano risolti».

— *È Nigel Mansell, che è stato prodigo di consigli nel corso della stagione, a dissuaderti dall'andare via?*

«Con Nigel ho instaurato un rapporto molto bello. Il pilota della Williams ha lavorato sodo per garantire al team un finanziamento adatto per puntare al titolo. Ci sono delle garanzie tecniche che mi fanno ben sperare per il campionato Internazionale di Formula 3000: la Reynard ha battezzato la



Magdwick-Mansell come la squadra privilegiata nello sviluppo. Ho avuto precise garanzie che se la monoposto non dovesse rivelarsi competitiva, cosa che ovviamente non speriamo, verrà Rory Byrne in persona a curare lo sviluppo. Partendo da queste basi non saprei proprio cos'altro potrei pretendere».

— *Nel '90 sei risultato un pilota promettente che però commetteva troppi errori. Perché?*

«Ho commesso degli sbagli e li ho pagati duramente. Il bilancio comunque è stato positivo: ho maturato molta esperienza per pre-

sentarmi quest'anno con spirito bellicoso. Vorrei entrare nei primi tre della classifica finale».

— *Come mai sei stato spesso protagonista di incidenti?*

«Intanto erano meno frequenti di quanto sembri. Devo imparare a gestire meglio la tattica di gara. Nei primi giri di corsa devo tenermi di più a freno evitando attacchi inutili. Sto facendo un grandissimo allenamento psicologico per essere più tranquillo prima del via. L'agitazione mi mette addosso uno stato di tensione che svanisce dopo qualche tornata. Ritengo che tutto ciò accada per la mancanza di esperienza».

— *Come mai hai cominciato a correre solo a 23 anni?*

«Prima non avevo trovato i soldi necessari a iniziare nel modo giusto. Ho dovuto un po' impormi per farcela e per fortuna ho trovato un galantuomo come Vallicelli che mi ha fatto correre a metà stagione in F. Alfa Bo-

xer con un budget limitato. Ho vinto subito e ho iniziato così una progressione che ancora oggi mi sembra impossibile. Quando penso che ho l'opportunità di avere fra le mani una Ferrari talvolta mi viene il panico: e se fosse un sogno?».

— *Cosa temi in questo '91?*

«Mi sento sicuro, ma non vorrei apparire presuntuoso. Quest'anno mi gioco tutte le carte: sono fiducioso perché disporrò di quello che serve per fare bene. Toccherà a me non deludere le attese...».

Franco Nugnes



Monteferrini al volante della Ferrari 641 durante i test a Fiorano (foto Giovanelli); oltre che collaudatore del Cavallino è tester anche della Scuderia Italia e disputerà il campionato di Formula 3000

Le mie 10 Ferrari

**PIERO FERRARI APRE ECCEZIONALMENTE L'ALBUM
DEI SUOI RICORDI E SVELA LE DIECI ROSSE
CHE GLI HANNO FATTO BATTERE DI PIÙ IL CUORE**

di Alberto Sabbatini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

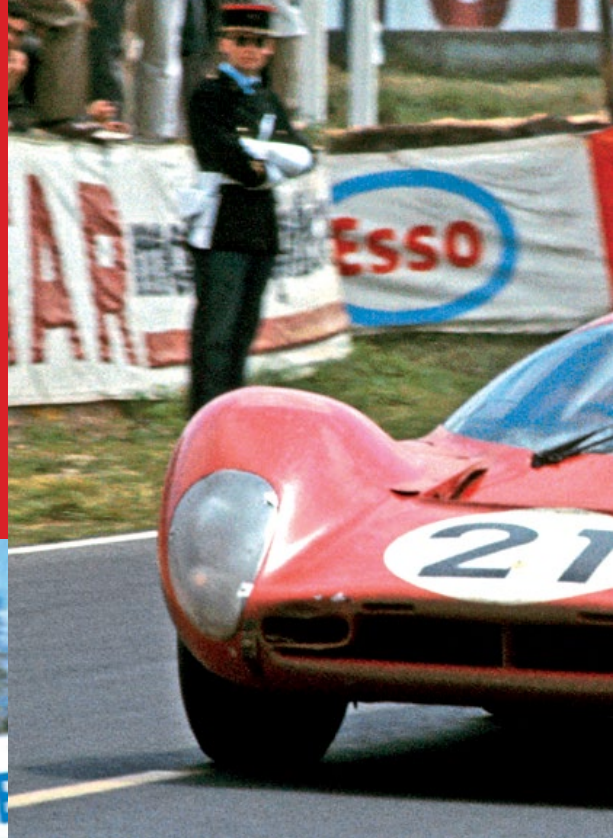
Vettel e Raikkonen rappresentano oggi la Ferrari in pista, proprio come Marchionne identifica la Ferrari nel business, presso le banche d'affari americane e gli investitori americani. Sono loro i protagonisti del presente e del futuro più immediato del Cavallino. Ma diciamoci la verità: piloti e presidenti passano (come ci ha insegnato l'epopea Montezemolo), la famiglia invece resta. Il nome non si cancella. E non c'è nessuno che simboleggi la Ferrari e la sua leggenda più di Piero Ferrari in persona. Il figlio del grande Enzo. L'erede. Il vero fil rouge che unisce il presente del marchio automobilistico più famoso del mondo con il suo leggendario passato. Piero Ferrari oggi ha 71 anni, possiede il 10% dell'azienda fondata da suo padre e da tempo non è più direttamente coinvolto nell'attività gestionale della fabbrica. Ma rimane il simbolo vivente di quel marchio prestigioso nonché la memoria storica della Ferrari d'un tempo. Quella più casereccia, meno orientata al lusso ma che si era imposta nel mondo come simbolo di tecnologia e di arte automobilistica. Per oltre trent'anni Piero Ferrari è stato al fianco del padre in fabbrica, ombra silenziosa che raccoglieva le confidenze più intime del grande Drake. Ma era anche un "filtro" verso l'esterno: l'unico in grado di smorzare parzialmente la ruvidezza del padre verso piloti e collaboratori. Piero Ferrari ha anche guidato il team F.1 per alcune stagioni - oggi diremmo che faceva il team principal ma allora, negli Anni '80, certi anglicismi non si usavano - poi a lungo ha rappresentato la Ferrari nel mondo. Cresciuto a pane, corse e motori V12, in Piero Ferrari la passione per le automobili e per le competizioni è sempre andata di pari passo con quella per la meccanica. Come d'altronde il padre. Dai primi Anni '60, quando appena diciottenne il Drake cominciò a portarlo con sé in fabbrica per mostrargli co-





LE MIE 10 FERRARI

me funzionava l'azienda e lo mise per regalo al volante di una delle coupé del Cavallino, Piero Ferrari ha visto passare sotto i propri occhi centinaia di Ferrari da corsa e da strada. Ma quali sono state a suo parere le più significative? Quelle che gli sono rimaste più impresse? Quelle che gli hanno fatto battere di più il cuore? Chiedere a un Ferrari di giudicare le Ferrari più belle è cosa ostica e suona anche un pochino irriverente. Ma Piero è un grande appassionato di automobili e di tecnologia prima di tutto. Perciò si è prestato volentieri al gioco. Noterete nella sua storia come il filo comune delle scelte di Piero siano giustificate soprattutto da motivazioni tecniche. Con un solo distinguo: ha voluto parlare soltanto delle auto che ha visto, vissuto e "sofferto" di persona, non di quelle che non ha conosciuto direttamente. Ecco perché il racconto delle Ferrari che hanno fatto battere di più il cuore a Piero Ferrari parte dai primi Anni '60 e non più indietro. ●





FERRARI P4 - 1967

Stella nella parata di Daytona 1967

È stata un'automobile mitica perché ha ottenuto tanti successi nelle gare di durata e mancò soltanto la 24 Ore di Le Mans che quell'anno fu conquistata dalla Ford. Però la Ferrari P4 entrò nella leggenda per l'arrivo in parata alla 24 Ore di Daytona, proprio a casa degli americani, che ha ispirato tanti gesti analoghi negli anni successivi. La P4 era l'ultima discendente del filone delle P iniziato proprio con la 330, fino alla P2 e P3. Rispetto a quest'ultima, la P4 aveva un motore 4 litri più potente, da circa 450 cavalli. Fu guidata e portata alla vittoria da tanti piloti, ma io ricordo in particolare Jackie Stewart che con noi non corse mai in F.1 nonostante fossimo andati vicinissimi all'accordo, però il secondo posto che ottenne alla 6 Ore di Brands Hatch con la P4, nell'unica gara in cui Jackie ha guidato una Ferrari, ci consentì quell'anno di ottenere i punti mancanti per vincere il titolo mondiale Prototipi. La P4 era incredibilmente bella a dispetto delle assurde regole della federazione che fummo costretti a rispettare per omologarla come Prototipo: basti pensare che nel costruirla dovevamo tenere conto dello spazio per alloggiare due valigie (!) come voleva la normativa dell'epoca perché considerava le Sport derivazioni da vetture GranTurismo. Perciò dietro alle ruote posteriori avevamo ricavato un vano a quello scopo.

FERRARI 312 F1 - 1968

Su di essa poi fiorì l'alettone posteriore

Non fu una monoposto particolarmente vincente: trionfò soltanto in un Gran Premio F.1, quello di Francia con Jacky Ickx perché quell'anno incoccò contro la Lotus 49 che era velocissima. Ma considero la 312 del 1968 simbolica per la storia agonistica Ferrari perché su quella introducemmo per la prima volta un elemento tecnico che poi avrebbe contraddistinto la F.1 moderna: l'alettone. Sfoggiammo questa novità sulla 312 nella gara di Spa-Francorchamps. Ce lo copiò subito la Brabham, poi tutti gli altri. Ci avevamo lavorato in gran segreto durante l'estate, ispirati dalla Chaparral che l'ave-

FERRARI 275/330 P - 1964

Le prime Sport col V12 posteriore

Sono le prime due macchine della mia lista. Sono significative e simboliche perché si tratta delle prime vetture sport da corsa con motore V12 posteriore. Fino all'anno precedente la Ferrari aveva fatto correre nelle gare Sport la GTO che aveva ancora il motore anteriore, oppure la 246 Sp che però era motorizzata da un 6 cilindri. La 275 fu la prima Sport in cui montammo il motore 12 cilindri posteriormente. La sigla identificava la cilindrata unitaria, come tradizione Ferrari: quindi la 275 aveva un propulsore di 3300 centimetri cubici, mentre l'anno dopo l'auto prese la sigla 330 P perché il motore fu maggiorato a 4 litri. Dal punto di vista tecnico quindi rappresentarono un caposaldo importante, ma dal punto di vista stilistico forse ancor di più: per bellezza e design le considero una pietra miliare nella storia Ferrari. A mio parere, la 330 P è la più bella Sport che abbiamo mai costruito. Come eleganza surclassa la P4 di qualche anno dopo.

LA 330 P4HA

UN'ELEGANZA AL TOP

Piero Ferrari spiega che per quanto la P4, sopra, sia bellissima, la 330P la batte quanto a eleganza. In basso,

la 312 F1 che complessivamente vinse solo un Gp, con Ickx in Francia 1968. Nacque senza ala, come viene mostrata nella foto, ma poi l'acquistò a partire dal Gp del Belgio e fu subito storia



LE MIE 10 FERRARI

va montato l'anno prima sulla vettura Prototipo ma a lungo ci eravamo chiesti se avrebbe avuto utilità in F.1. Dopo Spa migliorammo il concetto per la gara di Monza dove l'alettone diventò attivo: si poteva comandare dall'abitacolo per variarne l'incidenza fra curva e rettilineo. Di quella 312 F1, alettone a parte, ricordo il design molto filante grazie anche agli scarichi al centro delle bancate del motore: i famosi "spaghetti". Una novità che avevamo introdotto per rastremare le fiancate. A quell'epoca i serbatoi benzina passavano lateralmente lungo tutta la fiancata. Si soleva dire che i piloti dell'epoca guidavano fasciati dalla benzina, ed era vero perché i serbatoi delle F.1 partivano dal muso e proseguivano sulle fiancate fino ai lati del motore. Per non allargare troppo la vettura e non far passare gli scarichi a contatto col serbatoio, escogitammo la soluzione di far uscire gli scarichi al centro delle bancate del V12.

FERRARI 312 PB - 1972

L'ultimo Proto dal destino iridato

È stata l'ultima Ferrari Sport Prototipo, e vinse il titolo mondiale marche del 1972. Ufficialmente non si chiamò mai PB ma tutti la definivano in quel modo dove la B stava a simboleggiare l'impiego del motore boxer 3 litri derivato da quello di Formula Uno. Non era altro che una F.1 "vestita", per la categoria Sport Prototipi. Costruimmo un'auto molto compatta, dal passo cortissimo, tirata all'estremo. Il progetto era quello di realizzare un'auto molto leggera che fosse in grado con un motore di minor cilindrata, appunto il 3 litri, di eguagliare per agilità e dinamica di guida le prestazioni delle grosse Sport 5 litri dell'epoca. Lavorammo molto per renderla affidabile perché era veramente una vettura estrema. Purtroppo ebbe vita breve: fu introdotta nel 1971, perfezionata nell'anno successivo in cui ottenne la maggior parte dei successi e abbandonata dopo il 1973 quando la Ferrari chiuse il programma Sport.

FERRARI 312 T - 1975

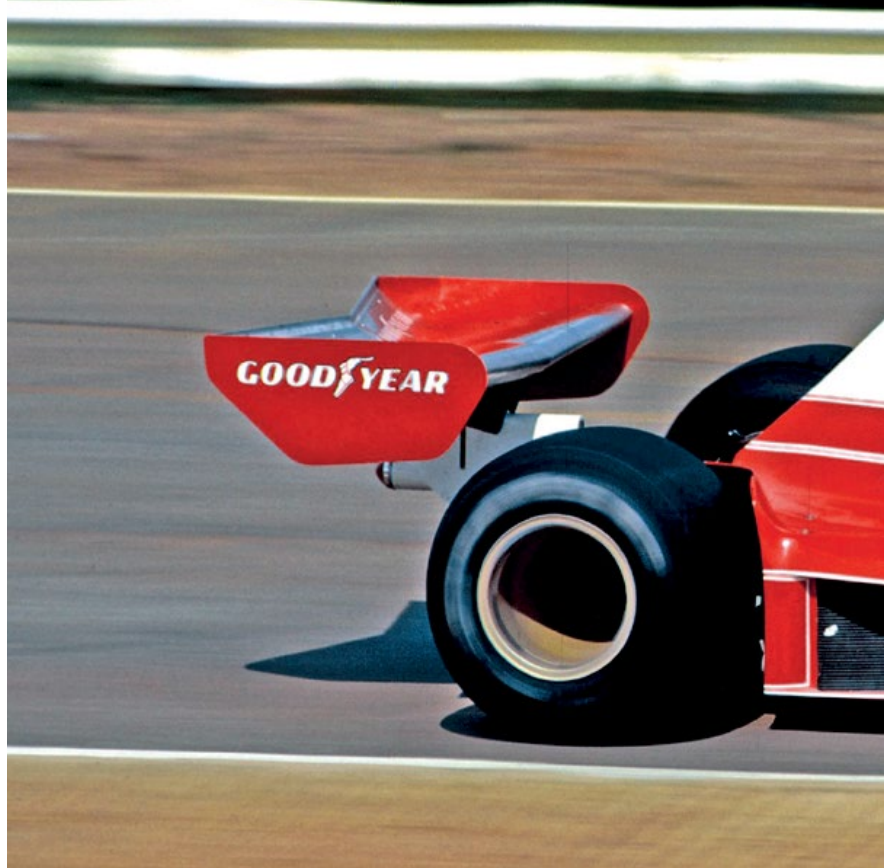
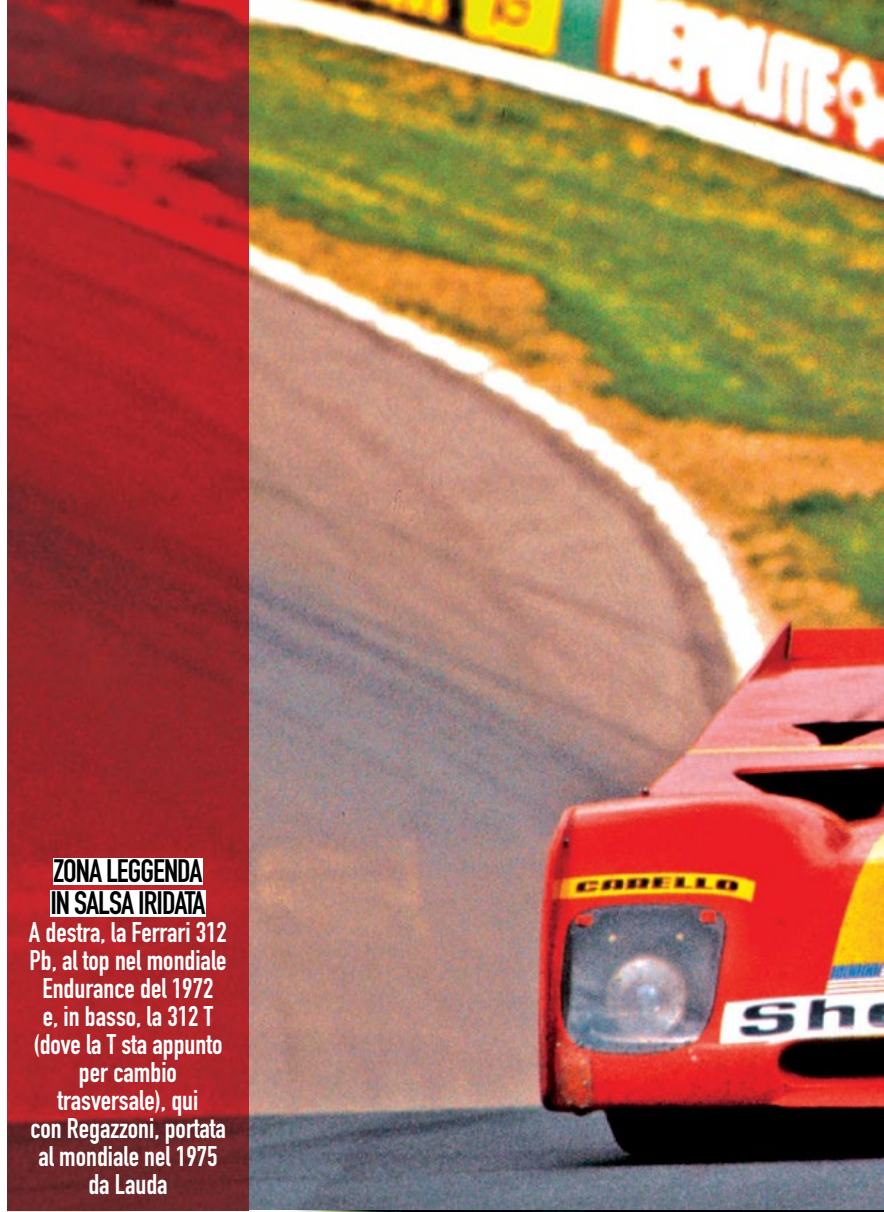
La F.1 mondiale a cambio trasversale

Una Ferrari simbolica sia a livello sportivo per i successi conseguiti, che a livello tecnico per l'importanza delle novità che la caratterizzavano. La Formula Uno del 1975 rappresentò una vera svolta perché questo progetto introdusse il cambio trasversale. Fu un'idea di Forghieri e con questa soluzione tecnica cercò con successo di non avere più il peso dell'intero blocco del cambio a sbalzo dopo le ruote posteriori, ma entro l'asse delle ruote per ottimizzare il baricentro.

La sigla T del nome simboleggiava proprio la parola Traversale. Un'altra particolarità della 312 T era lo spostamento dei radiatori dietro le ruote anteriori per liberare il muso a vantaggio di un'alettone anteriore a tutta larghezza. Il progetto funzionò perfettamente e la T fu subito vincente. Nel 1976

ZONA LEGGENDA IN SALSA IRIDATA

A destra, la Ferrari 312 Pb, al top nel mondiale Endurance del 1972 e, in basso, la 312 T (dove la T sta appunto per cambio trasversale), qui con Regazzoni, portata al mondiale nel 1975 da Lauda





la monoposto cambiò molto a livello estetico perché la federazione proibì le prese d'aria dinamiche del motore eccessivamente rialzate, ma i concetti tecnici della T rimasero negli anni successivi fino al termine del decennio sulle Ferrari F.1 anche se col passare degli anni perse di competitività perché l'aerodinamica cominciò ad assumere un ruolo sempre più importante per la performance delle F.1.

FERRARI 126 C TURBO - 1981

La prima F.1 Rossa turbocompressa

La Ferrari più vincente degli Anni '80 è stata la C2 del 1982, ma io ricordo con maggior piacere la prima 126 turbo: la C del 1981, perché vinse il Gran Premio di Montecarlo con Gilles Villeneuve. Quella prima vittoria di una F.1 a motore turbo su un circuito stradale stretto e angusto come quello del Principato, la considero una svolta epocale che sancì la superiorità della tecnologia del motore turbo. Fu la dimostrazione che con l'evoluzione delle conoscenze tecniche si potevano raggiungere traguardi fino ad allora impensabili. Quella 126 C non sarà stata la Ferrari più bella dell'epoca, né la più tecnologica, ma ha dimostrato qualcosa di importante. In quel Gran Premio di Montecarlo Gilles partiva in prima fila, mentre la Renault, che correva con un turbo anche lei, scattava dall'ultima fila. A riprova di quanto avessimo lavorato bene noi per adattare e rendere competitivo un motore sovralimentato su quelle curve così strette. Avevamo curato con attenzione la combinazione fra potenza massima e turbolag (il ritardo della risposta della turbina, ndr) perché più cavalli si cercavano, più ritardo aveva il turbo a reagire. Quella vittoria a Montecarlo fu una pietra miliare. Poi arrivò anche la vittoria al Gp Spagna, al Jarama, a dimostrare definitivamente la superiorità in accelerazione e in potenza del motore turbo nei confronti dell'aspirato: Villeneuve quando era in testa, riusciva ad accelerare con una tale superiorità che nessun'altra monoposto riusciva a tenergli dietro né a prendergli la scia per attaccarlo in staccata. Da quel momento la F.1 ha preso la strada del turbo.

FERRARI F1/87 - 1987

L'ultima Ferrari vista vincere dal Creatore

La Formula Uno del 1987 era un grande progetto che avrebbe meritato maggior successo. Ed è anche l'ultima Ferrari F.1 che mio padre ha visto vincere, nelle ultime due gare del mondiale 1987 in Giappone e Australia. La Ferrari del 1987 aveva un motore turbo che aveva raggiunto prestazioni eccezionali: nonostante la presenza della valvola pop-off che limitava per regolamento la pressione di sovralimentazione, quel V6 turbo 1,5 litri superava i 900 cavalli. Pensiamo ai turbo di oggi... Fu il primo motore Ferrari V6 ad avere le bancate a V di 90 gradi invece che di 60°, e aveva il basamento in ghisa per poter resistere alle sollecitazioni pazzesche del



LA PRIMA ROSSA COL TURBO E GILLES

Sopra, Gilles Villeneuve al volante della prima F.1 turbo della Ferrari, vista per le prime volte nelle prove del Gp a Imola nel 1980 e poi effettivamente schierata in gara solo dall'inizio della stagione successiva, con la sigla 126 Ck. A destra, Gerhard Berger con la F1/87 del 1987





← turbo. Era un motore avanzatissimo, il primo Ferrari con l'accensione statica. La scelta del basamento a V di 90° la prendemmo per dare più robustezza al propulsore ma soprattutto per avere una vettura dal baricentro più basso perché con l'angolo più aperto le testate si trovavano più vicine al suolo. Quella monoposto fu disegnata dal tecnico austriaco Gustav Brunner e sviluppata da Barnard che avevamo assunto da poco a Maranello. Aveva fatto sorgere ottime premesse per il 1988. Purtroppo ci sono stati tanti altri fattori che hanno determinato l'insuccesso l'anno successivo, fra cui l'aver incocciato contro il trionfo Honda-Senna-McLaren.

FERRARI 640 - 1989

La mitica "Paperera" by John Barnard

La prima Ferrari F.1 di John Barnard era talmente strana che si era subito presa il soprannome di "paperera" per via di quel curioso musetto piatto. È una delle Ferrari F.1 più significative perché rappresentava il ritorno al motore aspirato V12 dopo otto anni di propulsore turbo. Ma soprattutto perché è stata la prima F.1 della storia con cambio semiautomatico al volante. Con le palette per cambiare e scalare marcia invece della tradizionale leva nell'abitacolo. Una soluzione tecnica che all'inizio ebbe tantissimi problemi di affidabilità, ma che ha cambiato per sempre la tecnologia della Formula Uno. Contrariamente a quanto si pensi, non fu un'idea originale di Barnard. Già dieci anni prima, nel 1980 avevamo provato una soluzione del genere, a livello sperimentale. Un cambio a bottoni sulle razze del volante che Villeneuve collaudò a Fiorano su una T4. Ma l'elettronica dell'epoca non permetteva grandi velocità operative, poi cominciammo a concentrarci sul motore turbo e non ci fu più tempo per sviluppare quella tecnologia. Quando Barnard venne a lavorare con noi anni dopo, trovò quel progetto in un cassetto e decise di adottarlo sulla F.1 che stava disegnando: la 640. Ma lui non era attratto dall'idea di velocizzare la cambiata o di permettere al pilota di avere sempre le due mani sul volante; a lui interessava il cambio al volante per motivi aerodinamici: così avrebbe tolto dal cockpit la leva del cambio e realizzato un abitacolo più stretto che ostacolasse meno il flusso dell'aria che scorreva lungo la vettura fino all'alettone.

FERRARI 333SP - 1994

Una Rossa di ritorno nell'endurance

Mi permetto una mia personale vanità e voglio inserire fra le dieci Ferrari da corsa che ricordo con maggior passione anche la 333SP del 1994 a cui ho personalmente contribuito. Fu una vettura Sport costruita per le gare americane del campionato IMSA; non ha mai corso con i colori ufficiali Ferrari né fu mai direttamente schierata in gara dalla Scuderia, ma è stata realizzata esclusivamente per i nostri clienti da corsa. Ma la 333SP era tremen-



QUELLA "PAPERERA" VINCENTE AL DEBUTTO
Sopra Mansell, subito al top con la nuova Ferrari in Brasile nel 1989. Sotto, la 333 Sp del team di "Momo" Moretti con Papis al volante

damente competitiva, tanto che ha permesso a un gentleman come Giampiero Moretti di vincere la 24 Ore di Daytona e tante altre corse di durata.

Tutto nacque proprio su volontà di Moretti e mia: lui ci propose di costruire una Ferrari per il nuovo regolamento americano: avrebbe abbandonato la Porsche con cui aveva corso tanti anni se ci fosse stata la possibilità di portare in gara un'auto del Ca-





li ed era un'auto facile da guidare e facile da gestire, fatta apposta per le esigenze di piloti e team non professionisti. Infatti vinse facilmente molte gare in Usa. Ancora oggi, a vent'anni di distanza, ne esiste qualche modello adattato a biposto per trasportare passeggeri in pista e far vivere loro le emozioni di una Ferrari da corsa.

FERRARI F2004 - 2004

Capace di **vincere** ben 15 Gp su 18!

La mia preferenza fra le monoposto F.1 che ricordo con più piacere ed emozione nella lunga storia della Ferrari va alla F2004 di quell'anno semplicemente perché è stata una monoposto micidiale. Aveva una superiorità incredibile sulle concorrenti. Un'arma letale per i rivali. Quell'anno la F2004 vinse 15 gran premi su 18 disputati. Era una monoposto eccezionale sotto tutti i punti di vista. Era la perfezione assoluta. Aveva un equilibrio perfetto e trovò uno Schumacher nel punto più alto della sua carriera. Infatti quella macchina e Michael si aggiudicarono matematicamente il titolo mondiale in grandissimo anticipo, fin dall'estate. Fu anche la F.1 che raggiunse l'apice delle prestazioni nel decennio; era una macchina velocissima perché quelle F.1 avevano ancora un carico aerodinamico elevatissimo che la federazione negli anni successivi ridusse drasticamente. I propulsori dell'epoca erano i più evoluti 3 litri V10 della storia della F.1 tanto che poco dopo, per limitare le potenze che superavano i 900 cavalli, furono ridotti di cilindrata e depotenziati. ●

vallino. Così dopo tanti anni di lontananza dal mondo delle Sport decidemmo di costruire una Ferrari Sport soltanto per piloti privati; il progetto fu realizzato in collaborazione con la Dallara; impiegammo il motore V12 derivato dalla supercar stradale F50 - che a sua volta proveniva dal propulsore F1 degli anni precedenti, con cilindrata portata a 4 litri. Ne realizzammo una trentina; erogava circa 650 caval-

F2004 SIMBOLO DI SUPERIORITÀ

Sotto, la F2004, qui con Schumi, F.1 che dominò completamente l'annata 2004, aggiudicandosi ben 15 Gp su 18



Ghiotto ma non sa



PRIMA STAGIONE COL BOTTO

Dopo la grande annata in Gp3, dove è andato vicino al titolo, il veneto è salito nella categoria cadetta, e dopo una stagione in crescendo è arrivato anche alla vittoria in Malesia, sotto sul podio nel suo primo anno in Gp2

Da ragazzo estremamente concreto, Luca Ghiotto si era posto due obiettivi per la sua stagione d'esordio in Gp2: salire sul gradino più alto del podio e raggiungere una posizione tra le prime cinque nella graduatoria di campionato. Il primo traguardo, il ventunenne di Arzignano l'ha raggiunto cogliendo il successo in Malesia. Il secondo è invece sfumato soltanto nel finale, principalmente a causa dei frequenti ritiri nelle prime corse dell'anno. Sì, perché a partire dalla tappa di metà maggio 2016 a Spielberg tutto ha iniziato a girare per il verso giusto per il pilota del Team Trident, che grazie a quattro podi, due seconde piazze e la vittoria di Sepang si è mantenuto su un livello di rendimento molto convincente, che gli è valso l'ottava piazza finale. Il nome di Luca Ghiotto dal 2015 è nel taccuino di Helmut Marko e non è da escludersi un 2017 per il veneto con i colori dell'energy drink austriaco.

- Luca, soddisfatto dell'esordio in Gp2?

«In generale, valuto abbastanza positiva la stagio-

DOPO UN OTTIMO ESORDIO IN GP2, È PRONTO A TENTARE L'ASSALTO AL TITOLO NEL 2017, MA PRIMA LUCA DEVE TROVARE IL BUDGET NECESSARIO

di **Alessandro Gargantini**

ne che si è appena conclusa. La mia partecipazione al campionato è stata definita soltanto lo scorso febbraio, in ritardo rispetto ad altri piloti, e mi sono ritrovato a rincorrere sin dall'inizio. Pensavo che sullo slancio della precedente annata, dove sono stato molto vicino al titolo della Gp3 Series, sarei riuscito più agevolmente a reperire il budget necessario per trovare un accordo con una delle squadre al top della categoria. Invece, abbiamo fatto fatica a far quadrare tutto, anche perché il mio budget familiare è limitato. Quando il Team Trident è riuscito a formulare un'offerta alla mia portata, eravamo comunque in ritardo rispetto ai nostri avversari. Inoltre, in pista ci siamo trovati una squadra come la Prema Racing che spesso si è posta ad un livello superiore rispetto agli altri team, monopolizzando le prime due posizioni. Se consideriamo questi due elementi, l'ottava posizione finale e la vittoria in Malesia rappresentano un risultato di valore».

- Analizzando la tua stagione, emerge che a parti-

ZIO

re dall'appuntamento di metà maggio a Spielberg hai trovato la necessaria costanza di rendimento. Cosa è cambiato in Austria?

«I numeri dicono questo. Ma se andiamo a vedere quello che è successo in pista ci rendiamo conto che nel 2016 nelle prime due corse di Barcellona e Monaco siamo andati male a causa di situazioni totalmente al di fuori dal nostro controllo. In Spagna, un avversario mi ha tagliato un pneumatico, mentre nel Principato l'alternatore è andato in tilt, costringendomi a fermarmi quando ero settimo nella Feature Race. Poi, a partire dalla corsa in Stiria, insieme alla squadra abbiamo mostrato il nostro potenziale che, senza le battute d'arresto di inizio stagione, ci avrebbe consentito di chiudere nei primi cinque della classifica di campionato. Ad inizio stagione c'è stata una concentrazione di episodi negativi, ma anche in altre corse come a Monza eventi sfavorevoli ci hanno privato di ottimi risultati».

- Hai ricoperto, al debutto, il ruolo di pilota di riferimento del team Trident. Quali sono stati i pro e i contro?

«Essere il numero uno in una squadra aiuta, visto che consente di correre più serenamente e con minor pressione. Io avrei comunque preferito avere al mio fianco un pilota forte e più esperto, in modo da potere anche imparare e avere un riferimento. Un po' come è successo a Giovinazzi con Gasly al team Prema, che è ora il paragone più facile. Un compagno di squadra molto competitivo costringe a spingere e consente di avere un numero maggiore di dati da analizzare e trarre insegnamento. La squadra ha poi l'opportunità di provare un numero maggiore di soluzioni tecniche».

- Pronto a svolgere tu il ruolo di leader?

«L'esperienza di quest'anno mi ha aiutato ad essere più indipendente nelle scelte e a lottare contando esclusivamente sulle mie armi. Questo aspetto potrebbe rivelarsi un elemento prezioso, anche perché, se diamo un'occhiata alla classifica di fine

anno, penso che almeno sei su sette piloti che mi hanno preceduto lasceranno la Gp2. Di conseguenza dovrò avere un ruolo più senior in squadra»

- Come stanno andando le trattative per il 2017?

«Penso che il secondo anno sia quello decisivo in Gp2: non avrò scuse se le cose non andassero per il verso giusto. Dal terzo anno in poi, qualsiasi risultato nella categoria perde valore. Sarà quindi fondamentale scegliere bene dove correre l'anno prossimo. Al momento siamo ancora in alto mare nelle trattative. Le scuderie chiedono dei budget che non siamo al momento in grado di reperire. Non escludo nemmeno la possibilità di dover cambiare categoria. Nei giorni successivi alla finale di Abu Dhabi ho sostenuto dei test con il Team Rapax e la Arden e mi sono trovato bene con entrambe le scuderie. Con il team italiano avevo provato anche l'anno scorso e c'è stata subito sintonia: tutto è stato molto facile e naturale. Con la Arden, mi sono trovato per la prima volta a lavorare con un team inglese, ed è stata un'esperienza inedita e difficile all'inizio. Una discontinuità, rispetto al passato, alla quale devo comunque abituarci. Con il team britannico abbiamo avuto qualche problema tecnico. Per questo i tempi sul giro non sono stati in linea con il potenziale. Penso

LE SCUDERIE CHIEDONO DEI BUDGET CHE AL MOMENTO NON SIAMO IN GRADO DI REPERIRE

LUCA GHOTTO



che i miei riscontri cronometrici vadano confrontati soprattutto con quelli degli altri piloti saliti sulla stessa macchina (Giovinazzi e Gelael). Stiamo parlando anche con altre squadre. Esco da due buone stagioni con il team Trident, ma non so se sarebbe la scelta giusta rimanere per tre anni nello stesso posto».

- L'anno scorso sei stato spesso accostato alla Red Bull. Sei ancora in contatto con Helmut Marko?

«Prima occorre definire dove correrò nel 2017. Solo successivamente, a mio avviso, si potrebbe aprire un discorso con la Red Bull. Al momento nulla è definito e, sinceramente, sono più lontano dal dottor Marko rispetto a quanto lo fossi dodici mesi fa, quando praticamente in tutti i fine settimana avevamo un incontro nel motorhome Red Bull. L'anno scorso ho ricevuto dal dottor Marko soltanto qualche telefonata. In questo momento non c'è nulla di concreto che bolle in pentola».

- Sempre in tema F.1, cosa ne pensi del ruolo di Antonio Giovinazzi come terzo pilota Ferrari?

«Credo che sia una soddisfazione e un'ottima opportunità per lui. Spero soltanto che non debba concentrarsi soprattutto sul simulatore, come era accaduto ad altri piloti che si sono trovati nella medesima situazione. Andare in Ferrari è fantastico, ma io non ci andrei per stare al simulatore e svolgere il lavoro soprattutto da casa. Piuttosto, andrei a correre nel Gt. In questo momento, non riesco quindi a valutare al cento per cento il tenore dell'opportunità che la Ferrari sta dando ad Antonio. Lo vedremo soltanto tra qualche mese. Intanto gli faccio un grosso in bocca al lupo!».

QUEST ANNO MI HA AIUTATO AD ESSERE PIÙ INDIPENDENTE NELLE SCELTE E LOTTA CONTANDO SULLE MIE ARMI

LUCA GHOTTO



Una C3 nel deserto

CITROËN HA PRESENTATO LA VETTURA DEL RITORNO AI RALLY A CASA DEL TITLE SPONSOR. ECCO COME SONO SQUADRA E VETTURA CHE PUNTANO AL TITOLO

di Sergio Remondino

ABU DHABI - Tra la sabbia e le dune che circondano Abu Dhabi, sbucca la C3 Wrc "Plus" che si mostra al mondo finalmente senza veli, una settimana dopo essere stata omologata dalla Fia.

Una vettura francese, quella del ritorno del Double Chevron ai rally in forma ufficiale, che non viene presentata in Francia ma nell'emirato che dal 2013 investe sulla Citroën e ora intende fare il salto di qualità. Curioso. Ma, come dicono i cugini d'oltralpe, "l'argent fait la guerre", i soldi fanno

vincere o perdere. E qui, di soldi in ballo, ce ne sono tanti e la vittoria è l'unico obiettivo plausibile. Logico, visto che parliamo di Citroën, cioè della Casa che dal 1999 al 2016 ha vinto 17 titoli - 9 Piloti con Loeb e 8 Costruttori - e 96 rally di campionato del Mondo.

E che è divenuta una vera e propria icona della disciplina prima di passare alla pista, vincere tutto nei tre anni del programma Wtcc e poi decidere che... «*Quel che c'interessa sono i rally, il nostro posto è qui*». Sono parole di Jean Marc Finot, di-



rettore del motorsport del Gruppo Psa. L'uomo insomma che "tiene i cordoni della borsa", determina le scelte sportive del Gruppo.

E che è fermamente convinto della bontà di un progetto ambizioso, quello del ritorno ai rally di Citroën. L'inizio di una nuova era per uno dei marchi fondamentali nella galassia Psa, che completa la presenza del gruppo nelle corse con il marchio Ds nella Formula E e la Peugeot nei raid.

Talenti cresciuti in casa Citroën

La cosa bella è che per dar vita all'operazione ritorno, in Citroën non hanno fatto shopping di cervelli e talenti sul mercato ma sono ricorsi alle professionalità che hanno già in casa. E non è un caso che il concepimento della C3 Wrc 2017 sia iniziato con Xavier Mestelan Pinon e arrivato alla fine con Laurent Fregos e Alexis Avril, tecnici che lavorano in Citroën da anni. Ed il risultato è una vettura che va abbastanza per il fatto suo lungo la strada dell'aerodinamica, risultando già a prima vista abbastanza differente da tutte le altre Wrc di nuova generazione. La varietà di forme e proporzioni, e anche la fantasia, nelle vetture 2017 non mancherà di certo e questo non può che essere accolto con grande interesse. La C3 ha vistose bandelle sottoporta, un modo molto personale di fare entrare ed uscire l'aria dal corpo vettura ed un alettone unico tra le nuove Wrc ad avere un grosso "padellone" centrale posto proprio fra il profilo superiore e il diffusore inferiore. Pur essendo anch'essa molto squadrata, la Wrc francese appare più compatta

I NUMERI DI CITROËN

2

LE C3 WRC 2017 AL VIA
DEL MONTECARLO

4

I PILOTI: MEEKE, BREEN,
LEFEBVRE, AL QASSIMI

8

TITOLI COSTRUTTORI
VINTI NEL WRC

9

TITOLI PILOTI VINTI
(CON LOEB)

96

GARE VINTE NEL WRC

della Hyundai e meno della Toyota. Sarà interessante vedere, senza dimenticare la Ford, chi fra i quattro Costruttori iscritti al prossimo Mondiale avrà interpretato meglio le nuove regole.

Formazione inconsueta

Vista da dentro, la squadra del ritorno di Citroën nei rally appare più equilibrata che se ci si limita ad una valutazione fatta più di sensazioni che di fatti concreti.

Khalid Al Qassimi, nel suo doppio ruolo di rappresentante del main sponsor (è uno dei nipoti dell'emiro) e di pilota, ha saputo tessere con entusiasmo le fila dell'impegno di Abu Dhabi, diventando il vero e proprio amalgama di un team che si è legato a doppio filo con il suo ricco finanziatore.

E poi c'è la questione piloti. Citroën, come Hyundai, aveva già definito la sua line up quando è scoppiata la bomba del ritiro Volkswagen, però in questo frangente ha mostrato coerenza. Rinunciando a sconvolgere ruoli appena definiti per prendere la star del mercato: Seb Ogier. Si era capito subito che non c'era interesse verso il pilota creato proprio da Citroën ed infatti è andata esattamente così. Gli uomini del double chevron hanno preferito continuare nella politica che hanno sempre sposato: portare avanti giovani promesse o comunque outsider affamati di successo. È accaduto tante volte, da Puras e Bugalski a Duval a Sordo, allo stesso Loeb. Per continuare con Ogier, Neuville e poi con Meeke. Proprio il nordirlandese è la vera, grande, scommessa di Yves Matton e compagni. Lo hanno preso dalle



secche in cui era finito e gli hanno dato la possibilità di crescere, sino a vincere delle gare e a diventare un top driver. Ma nessuno, nemmeno lui stesso, sa con certezza se Meeke è oggi in grado di salire l'ultimo scalino e diventare un campione del mondo. Questo, comunque, è quanto si aspettano tutti. Lui per primo.

Staremo a vedere. Comunque, fa onore a Citroën non avergli voltato le spalle per correre dietro a Ogier. Il tempo ci dirà se avranno avuto ragione. E lo stesso si può dire degli altri due piloti, Breen e Lefebvre, altri due outsiders che vanno ad allungare la fila di giovani lanciati dai francesi. Davvero coraggiosi in Citroën ma non ci sentiamo di criticarli, anzi: per fortuna c'è ancora chi ha voglia di allevare piloti dalle potenzialità tutte da scoprire e sviluppare. E comunque, tutti e tre hanno un contratto per un anno soltanto... ●



fotografie REMONDINO

Finot lo stratega vuole rally e raid

IL DIRETTORE DEL MOTORSPORT DEL GRUPPO PSA NON HA DUBBI: CITROEN E PEUGEOT POSSONO VINCERE IN TUTTE LE DISCIPLINE



VA DI MODA L'ABITO LUNGO

Sopra, il management di Abu Dhabi alla presentazione della C3 Wrc. Sopra a destra Yves Matton toglie il velo alla nuova vettura, sotto. A sinistra Jean-Marc Finot, direttore del motorsport di Psa

Jean-Marc Finot ha idee chiare e modi molto soft per esprimerle. Il direttore del motorsport del Gruppo Psa sa che tutto il mondo delle corse e gli appassionati attendeva questo momento e che l'attenzione sulla Citroën ed il suo ritorno ai rally sarà grande... <Per noi, innanzitutto, è un piacere tornare ai rally. Una disciplina che fa parte del Dna della Citroën. Un Dna "smart", umano, ottimista, vicino ai giovani, agli spettatori. Abbiamo lasciato il Wtcc dopo tre anni nei quali abbiamo vinto tutto. Non ci interessava continuare all'infinito>. **-Quali sono le strategie future del Gruppo Psa?** «Sono già delineate: Citroën nei rally diciamo così tradizionali; Peugeot nei rally raid e nel Rallycross: in questo modo copriamo tutte le tipologie esistenti per quanto riguarda le corse su strada. Poi c'è il marchio

Ds nella Formula E, una categoria che ci interessa perché ha un alto contenuto tecnologico e va a correre nei centri di città importanti come Londra e Parigi». **- Le Mans è un'opzione per il futuro?** «Potrebbe esserlo, un ritorno a Le Mans non lo escludiamo, ma devo- no esserci le condizioni. Il regolamento attuale è stato allungato fino al 2018. Poi vedremo. E comunque, i costi del Wec sono molto vicini a quelli della Formula 1...». **- La categoria R5 vi interessa? Farete correre le due vetture, C3 e 208?** «Sì. Sulla C3 stiamo lavorando, sarà pronta per fine 2017. La 208 va avanti e poi verrà cambiata con l'arrivo della nuova 208 di serie». **- Per finire: cosa v'aspettate da Meeke?** «Delle vittorie! Questo ci aspettiamo da lui. Ha già mostrato di essere in grado di farlo e quindi...». ●





Matton sicuro: Meeke è da titolo

IL TEAM PRINCIPAL SPIEGA CHE IL NORDIRLANDESE È MATURATO E PUÒ PUNTARE AL TOP MENTRE BREEN E LEFEBVRE CRESCONO

Yves Matton, con quella sua aria da scolareto sorpreso dalla maestra a copiare il compito in classe, è di fronte all'ennesimo... compito in classe.

OGIER NON È ARRIVATO PERCHÉ LA SQUADRA ERA GIÀ FATTA E CI PIACE FAR CRESCERE I PILOTI

YVES MATTON

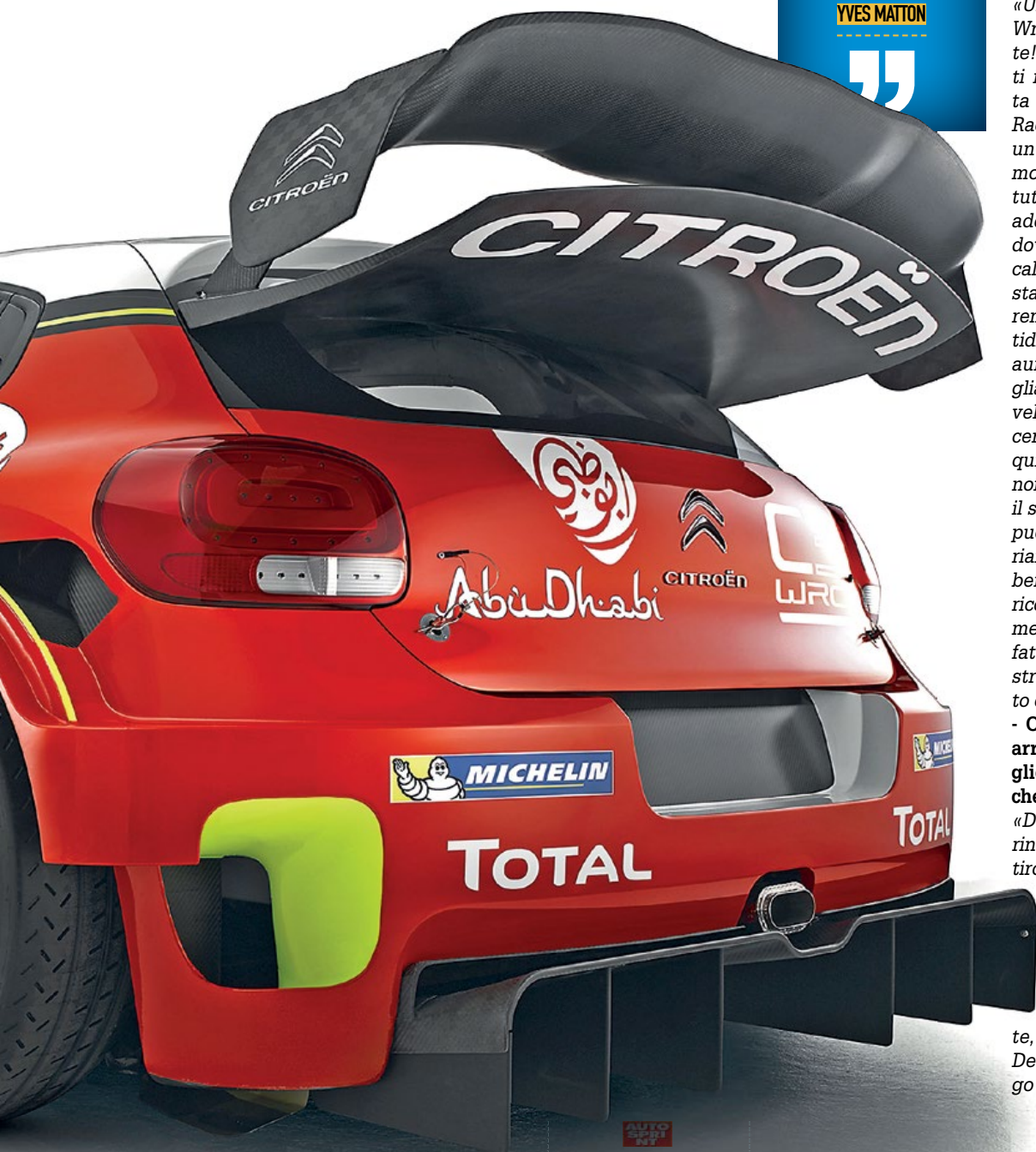


Gli esami non finiscono mai e men che meno per il team principal di una squadra come Citroën Racing. Soprattutto adesso che s'appresta al ritorno ufficiale nei rally...

«Una nuova Citroën Wrc è una cosa eccitante! E lo siamo un po' tutti in squadra. C'è molta tensione in Citroën Racing perché ritorna un team campione del mondo e ovviamente ha tutti i riflettori puntati addosso. A Montecarlo dovremo cercare di star calmi ma avere la giusta carica. E, più arriveremo vicino alla data fatidica più la pressione aumenterà, perché vogliamo vedere a che livello siamo. Dovremo cercare di stare tranquilli e basta, ognuno di noi dovrà cercare di fare il suo lavoro meglio che può: dopo di che, speriamo di essere andati bene! Anche per essere ricompensati dell'enorme lavoro che abbiamo fatto quest'anno per costruire e mettere a punto questa macchina».

- Ogier? Perché non è arrivato? Non era meglio averlo in squadra che come nemico?

«Due cose da dire. Ci rincesce molto per il ritiro della Vw e, seconda cosa, abbiamo grande stima per Ogier, che ha vinto le sue prime gare con noi e che, ovviamente, conosciamo bene. Detto questo, aggiungo che non è stato pos-



sibile collaborare con lui per il 2017 perché avevamo già deciso la nostra linea, la filosofia di Citroën. Che è ancora quella di cercare di allevare giovani talento, come abbiamo sempre fatto, anche con lo stesso Ogier. In più, avevamo già ingaggiato i nostri tre piloti: non è nostra abitudine far retromarcia dopo aver sottoscritto un impegno».

- Vi fa onore...

«Ripeto, per il 2017 non era più possibile. Poi si vedrà».

- A che livello siete con la C3 Wrc?

«La macchina è molto omogenea ed era la prima cosa cui puntavamo. Impossibile valutare rispetto alla concorrenza, però siamo soddisfatti quando un nostro pilota ci dice che l'auto è facile da condurre, dà confidenza. Penso che già nei primi rally, e in particolare a Montecarlo, se non avremo problemi di affidabilità potremo recitare il nostro ruolo. Dobbiamo, ripeto, arrivare lì sereni e fare il nostro lavoro al meglio».

- La concorrenza com'è posizionata?

«Hyundai è al quarto anno completo di Wrc, nel 2016 hanno progredito bene. La formazione di piloti è omogenea, buona per puntare al Costruttori. Sono messi bene. Per il titolo Piloti io penso che a poterselo giocare sono in tre: Ogier, naturalmente, e poi Meeke e Neuville. Sono loro quelli che hanno le maggiori chances».

- Tre piloti Citroën o ex-Double Chevron, a proposito di talenti da sviluppare e far crescere... Ci parli allora di Kris Meeke: che cosa s'attende da lui? È pronto per diventare campio-

ne del mondo?

«Cosa mi attendo? Che diventi campione del mondo! Ed è quello che s'attende anche lui. Ha mostrato un livello di velocità che nessuno può mettere in dubbio. E vuole provare a se stesso che è partito da lontano ed ha spinto al limite per arrivare al top e c'è riuscito. Ha alzato l'asticella. Penso che adesso ha la maturità per correre in funzione del campionato, d'attaccare per vincere ma anche d'attendere, quando è il momento, e di pensare ai punti».

- Sarà per lui l'anno del "o la va o la spacca"?

«No, anche se ha già una certa età! Ha ancora almeno tre anni di buono. Certo, avrà una bella carta da giocare nel 2017».

- E i due giovani, Breen e Lefebvre?

«Nel 2016 hanno mostrato cose interessanti, sono in evoluzione, finalizzati al 2018. Possono diventare piloti capaci di cercare la vittoria e portare punti nel Costruttori. Comunque, non sono degli absolute beginners, un po' d'esperienza l'hanno già fatta. Soprattutto Breen».

- Ha detto che le rincresce per l'addio di Vw: perché?

«Perché ci sarebbe piaciuto batterci contro di loro. Hanno fatto un ottimo lavoro, come abbiamo visto tutti, e avremmo voluto batterci contro di loro. Dall'altra parte c'è da dire che ci sono comunque quattro Costruttori impegnati nel Wrc 2017: sarà un campionato decisamente interessante». ●

SCHEDE TECNICA

TELAIO

Scocca con roll-bar a telaio in acciaio e carrozzeria in fibra di carbonio

MOTORE

Citroën Racing global engine tipo GRE 2017: 4 cilindri in linea 1.6 turbo a iniezione diretta controllata tramite centralina Magneti Marelli. Distribuzione con doppio albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro. Basamento in lega d'alluminio

Alésaggio x Corsa: 84 x 72 mm

Potenza max.: 380 cv a 6000 giri con flangia diametro 36mm

all'aspirazione e pressione di 2,5 bar

Potenza specifica: 237 cv/litro

Coppia max.: 400 Nm a 4500 giri

TRASMISSIONE

Trazione integrale con differenziali anteriore e posteriore di tipo autobloccante meccanico e ripartitore di coppia centrale a controllo elettronico. Cambio sequenziale semiautomatico a 6 marce + Rm con comando a palette al volante. Frizione bidisco cerametallica a comando idraulico

FRENI

Anteriori a disco ventilati diametro 370 mm (asfalto) e 300 mm (terra); con pinze a 4 pompanti raffreddate ad acqua (asfalto).

Posteriori a disco ventilati diametro 330 mm (asfalto) e 300 mm (terra), con pinze a 4 pompanti. Freno a mano idraulico

SOSPENSIONI

Anteriori e posteriori a schema McPherson, con ammortizzatori Citroën Racing regolabili a 3 vie (in compressione bassa e alta velocità ed in estensione)

RUOTE

Asfalto 8x18"; terra 7x15"

DIMENSIONI

Lunghezza: 4128 mm

Larghezza: 1875 mm

Passo: 2540 mm

Carreggiate: 1670 mm (ant. e post.)

Peso: 1190 Kg a secco

1350 Kg con equipaggio a bordo



Alcune viste della C3 Wrc nei particolari e in alto, l'abitacolo. In alto a destra, Kris Meeke durante la presentazione avvenuta ad Abu Dhabi





fotografie REMONDINO



Meeke: «Ora ho tutto per vincere»

IL NORDIRLANDESE HA SVILUPPATO L'AUTO ED HA UN TOP TEAM CHE LAVORA SOLO PER LUI: È LA GRANDE OCCASIONE. DA NON SPRECARRE



Lrosso irlandese è ad una svolta e lo sa bene. Questa volta, Kris Meeke ha tutto, ma proprio tutto, quello che ci vuole per vincere. Una squadra che lavora solo per lui, una macchina

sviluppata quasi totalmente da lui, l'appoggio incondizionato di tutti quanti gli stanno intorno. Dunque, non è più tempo di rimandare: a 37 anni l'orologio biologico ha già iniziato la sua marcia e non è disposto ad aspettare ancora a lungo...

Il pupillo della leggenda Colin McRae è ben conscio anche di questo e non lo nasconde. Ma soprattutto, ha un solo obiettivo e lo dice a chiare lettere: «Voglio diventare campione del mondo!».

- Quasi fosse cosa ovvia e scontata, già decisa. Però è vero che la prossima sarà "la" stagione per Kris Meeke...

«Sì, in effetti ho due anni di contratto, però è vero: è inutile stare a girarci intorno - dice Kris

il rosso - lo ripeto e lo ribadisco: voglio vincere, non c'è più tempo per rimandare. Lo sento, sono pronto, l'obiettivo della mia vita è diventare campione del mondo e farò di tutto per riuscirci. La mia carriera ha avuto alti e bassi, momenti difficili, ma adesso è diverso, è un'altra cosa. Ho seguito dall'inizio un progetto completamente nuovo, la macchina è cresciuta insieme a me. Mi sento parte integrante di un progetto importante. La squadra è un misto di successi che vengono dal passato e successi che vengono dalle tre stagioni nel Wtcc e si mescolano. Vediamo dove siamo!».

- Non senti la pressione derivante dall'essere il numero uno e di essere uno dei candidati al titolo?

«No. Ho esperienza a sufficienza ormai per affrontare le situazioni e dico: no, non sento pressione. Anzi, godo il momento, il fatto di essere uno dei favoriti. Non vi so dire dove

«siano, credo che abbiamo fatto un buon lavoro ma nessuno di noi sa esattamente qual è il nostro livello. Come, credo, non lo sa nessuno degli altri. Abbiamo fatto 10mila chilometri di test, provato di tutto e al limite: siamo pronti. Credo che abbiamo fatto un buon lavoro, sono contento della vettura. Però adesso è ora di correre perché altrimenti diventa come quando continui a studiare ma non dai mai l'esame. Basta, adesso voglio dare l'esame ed essere promosso!».

- Cosa pensi della questione Ogier?

«Dico che ho veramente grande rispetto per la sua decisione: ha vinto tanto, ha un bel conto in banca, ha appena avuto un figlio, eppure vuole continuare a correre e vincere! Ha mostrato di essere uno davvero strong, lo rispetto molto per questo».

- E se te lo fossi ritrovato in squadra?

«Non sarebbe cambiato niente! Io, lo ripeto, parto per diventare campione del mondo e quindi avere lui in squadra non mi avrebbe cambiato niente. Basta avere le macchine uguali! Voglio aggiungere, la squadra non mi ha mai chiesto niente, se ero d'accordo ad averlo in squadra per esempio. Non me l'hanno chiesto, ma avrei risposto che non c'era problema».

- E invece avrai Breen e Lefebvre, due outsider, poco più che giovani speranze...

«Breen e Lefebvre hanno un'occasione d'oro, un po' come quella che la Citroën ha offerto a me qualche anno fa. Ma oggi lo è ancor di più, visto che c'erano tre campioni del calibro di Ogier, Latvala e Mikkelsen a piedi, sul mercato...».

- Chi è favorito?

«Non credo ci sia un favorito! Il nuovo regolamento ha rimescolato le carte. Forse Toyota è un po' indietro, perché partire dal nulla e fare macchina e squadra richiede tempo. Però sembra stiano investendo parecchio. E Latvala è un pilota velocissimo, che ha avuto una stagione difficile e vuole risalire la china. Gli altri? Hyundai ha grande esperienza,

sono alla terza macchina nuova in tre anni, e credo che abbiamo la miglior formazione di piloti, veloci ed esperti. M-Sport ha fatto una bella macchina, ha preso un 4 volte campione del mondo, sono tutti al settimo cielo ed entusiasti. Noi, per finire, ci siamo preparati al meglio. Vedremo: quel che è certo è che ci sarà tanta... incertezza!».

- Cinque punti a chi vince la power stage: non sono troppi?

«Sono tanti. Se finisci un rally in seconda posizione e vinci la power stage prendi punti come se avessi vinto la gara: è parecchio, in effetti. Però, dall'altra parte, se vinci power stage e gara tiri un bel colpo da kappad ai rivali o, magari, ritorni in corsa per il campionato».

- E dello starting order, cambiato dopo un anno di polemiche, cosa pensi?

«Come ho sempre detto, per me non è una cosa determinante: alla fine diventa sempre campione del mondo il migliore! Ogier ha mostrato di essere il

AERODINAMICA SPINTA

Sotto, la vistosa bandella sottoporta della C3 e, in basso, le viste anteriore e posteriore che evidenziano le generose appendici aerodinamiche di cui è dotata la Wrc francese



“master of the party”, starting order favorevole o no. Per me non cambia».

- **Dacci la tua classifica sui piloti del mondiale...**

«Per me, il migliore è Ogier. Poi...vedremo! Mi ci metto io ma anche Latvala, come ho detto. E poi Neuville e Paddon, che sta migliorando continuamente, e Sordo: sono tanti quelli che possono vincere nel 2017».

- **E tra i giovani?**

«Lappi e Suninen sono velocissimi, come anche Tanak. Ma credo che Breen e Lefebvre potranno fare un bel lavoro».

- **Per finire: le Wrc 2017 sono così più veloci come si sente dire?**

«Sulla terra più o meno è lo stesso. Sull'asfalto sono molto più veloci. Se non stai registrando dico che in Corsica ci sarà da stare all'occhio, la vedo difficile. La Fia fa e farà bene a controllare severamente chi guiderà queste auto».

D'accordo, non lo diciamo a nessuno... ●



foto: REMONDINO



IL MANAGER DA CORSA

Khalid Al Qassimi, sopra, è il regista dell'operazione Citroën-Abu Dhabi. Farà la Dakar e qualche raid, poi si dedicherà ai rally e in Portogallo debutterà con la C3 Wrc: il suo programma prevede da 6 a 8 gare



Una storia ricca di successi

DICIASSETTE TITOLI, FRA PILOTI E COSTRUTTORI, CONQUISTATI DAL 2003 IN POI, SONO LA TESTIMONIANZA DEL DOMINIO CITROËN



Xsara Kit 1999

Clamorosa doppietta di Philippe Bugalski in Spagna e in Corsica nel 1999 con la Xsara Kit-Car a trazione anteriore e motore 2 litri aspirato: la striscia di successi della Citroën nel Mondiale inizia da questa doppietta

Dopo aver realizzato un prototipo siglato T4 che viene schierato in Francia, la Xsara Wrc debutta nel Mondiale nel 2001, dove corre fino al 2006. In tutto conquista 32 vittorie e 3 titoli iridati Costruttori

Xsara Wrc 2001



C4 Wrc 2007



L'erede della Xsara fa anche meglio: la C4, che debutta vincendo al Montecarlo del 2007, coglie infatti 36 trionfi, diventando così la Citroën più vincente di sempre. Con la C4 arrivano altri tre titoli Costruttori

Con l'arrivo della nuova formula, che prevede motore 1.6 anziché 2 litri e niente elettronica, la musica non cambia: la Citroën continua a vincere. Questa volta è la Ds3 a trionfare, con due titoli Costruttori e 26 vittorie in carriera

DS3 Wrc 2011-2013



Ds3 Wrc 2014-2016



Anche dopo l'abbandono ufficiale della Citroën ai rally, per fare il Wtcc in pista, la Ds3 Wrc mostra tutta la bontà del suo progetto e permette a Meeke di vincere 3 gare



Gran Piero di Monaco

foto grafie McKLEIN

Era il gennaio del 1997 quando Piero Liatti e Fabrizia Pons vinsero il Rally di Montecarlo al volante dell'esordiente Subaru Impreza Wrc, regalando la prima vittoria assoluta ad una nuova serie di vetture ribattezzate Wrc (world rally car), che da allora hanno fatto la storia della serie iridata. Una vittoria quella di Liatti davvero indimenticabile per il rallismo tricolore, perché fu anche l'ultima di un equipaggio italiano nel Mondiale. Sono passati esattamente 20 anni da quell'importante cambio regolamentare, ed ironia della sorte nel 2017 le nuove Wrc Plus esordiranno proprio al Montecarlo. Saranno in pratica una versione nettamente più sportiva e potente della seconda evoluzione delle Wrc che hanno corso nel Mondiale dal 2011 sino al novembre scorso. Prima però di parlare del futuro prossimo del campionato del mondo rally, diamo uno sguardo al passato e riviviamo con Piero Liatti quello splendido successo monegasco targato gennaio 1997.

**MONTECARLO
1997 INIZIAVA
L'ERA DELLE
WRC: FU
IL TRIONFO
DI PIERO LIATTI.
ALLA VIGILIA
DI UNA NUOVA
RIVOLUZIONE
TECNICA
TORNIAMO
A QUEI GIORNI...**

di **Marco Giordo**

PIERO CONCLUSE DAVANTI A SAINZ E MAKINEN

Liatti: «I ricognitori furono fondamentali»

«È stata davvero una vittoria indimenticabile – ricorda l'ex pilota piemontese –. C'erano infatti a seguire la gara tutti i capi della Subaru, ed avevo praticamente l'intera squadra a mia disposizione, perché Colin McRae si era dovuto ritirare nelle battute iniziali per un'uscita di strada a St. Jean en Royans». Piero Liatti, che ha ora 54 anni ed è tornato ad abitare stabilmente nella sua Biella, dove dirige insieme a Claudio Bergo la Omp Racing Tyres che distribuisce in Italia i pneumatici DMack, inizia così a raccontarci con immenso piacere la prima vittoria dell'era Wrc da lui ottenuta con al fianco l'esperta navigatrice Fabrizia Pons. L'ultimo trionfo di un pilota italiano nel campionato del mondo rally. «La nuova Subaru Impreza Wrc la conosce-

ANCHE UNA SPECIALE DA F1

Nel Rally di Montecarlo 1997 era prevista anche una speciale lungo parte del tracciato di F1. Piero Liatti e Fabrizia Pons s'imposero a bordo della Subaru Wrc



vo bene perché avevo svolto la maggior parte dei test di sviluppo - ha continuato Liatti -, avevo però poca esperienza specifica della gara monegasca. Quello era infatti il mio secondo Rally di Montecarlo, il primo l'avevo corso due anni prima sempre sull'Impreza Gruppo A terminando però solo ottavo, a causa di un'uscita di strada a Sisteron. Fondamentale in quel successo sono stati i consigli dei miei ricognitori Vittorio Caneva e Gigi Pirollo. Alla fine della prima tappa infatti Tommi Makinen aveva fatto un tempone, chiudendo la giornata in testa dopo una lun-

LA SUBARU WRC LA CONOSCEVO BENE PERCHÉ AVEVO SVOLTO LA MAGGIORANZA DEI TEST DI SVILUPPO

PIERO LIATTI

”

tappa infatti Tommi Makinen aveva fatto un tempone, chiudendo la giornata in testa dopo una lun-

L'ultima volta di un italiano

DOPO QUEL SUCCESSO NEL PRINCIPATO PIÙ NESSUN NOSTRO RALLISTA HA VINTO UNA GARA IRIDATA. DIGIUNO LUNGO 20 ANNI

Voi italiani non vincerete mai più niente». Era il gennaio del 1997 e sulle pieghe imbiancate del Montecarlo quella che si ascoltava sulle bocche di tanti francesi sembrava solo una considerazione in pieno stile sciovinista. Venti anni fa, però, i cugini transalpini non avevano fatto i conti con Piero Liatti da Biella che in quel periodo aveva pure preso casa nel Principato zona Fontvieille. Era stato freddo e velocissimo il biondino della Subaru e alla seconda partecipazione nel rally più famoso del mondo aveva trionfato davanti a Carlos Sainz e Tommi Makinen. Roba forte per lui e Fabrizia Pons, roba forte anche per gli appassionati italiani che non vedevano un italiano sul tetto più alto di una gara valida per il Mondiale Rally ormai da tanto tempo. Una vittoria ancora più bella perché destinata a rimanere immortale visto che segnava il debutto delle World Rally Car, nuova generazione di vetture con le quali la specialità provava ad alzare l'asticella delle prestazioni. «Voi italiani non vincerete mai più niente». A ripensarci adesso a quella frase ascoltata lungo i tornanti in una speciale delle Ardèche suona come una maledizione. Nella leggenda dei rally strillava la copertina di As che celebrava quel trionfo con la Subaru blu di Piero e Fabrizia a prendere tutta la scena che celebrava un'impresa da ricordare. Sono passati venti anni esatti e da allora un italiano non è più riuscito a salire sul gradino più alto in una gara valida per il Mondiale Rally. «Voi italiani non vincerete mai più niente». Ma quella volta i francesi non potevano stare zitti?

Andrea Cordovani



ga lotta con me e Sainz. Al mattino dopo, però, c'era da disputare la classica speciale di Sisteron, dove a valle pioveva mentre nella parte alta della prova speciale nevicava. E lì i miei ricognitori furono determinanti, perché visto che la neve si stava sciogliendo restarono dentro la prova sino all'ultimo istante e mi consigliarono di montare le Pirelli intermedie. Carlos Sainz scelse invece le gomme larghe da neve e Tommi optò per quelle da pioggia. Ricordo che ho pensato solo ad andare forte e ad evitare di commettere errori, e alla fine ho segnato lo scratch facendo meglio di Tommi di ben 50" e di Carlos di quasi un minuto». Infine Piero ricorda la parte finale di quella memorabile gara, corsa quasi in scioltezza. «Makinen - ha ricordato - nel tentativo di recuperare uscì subito di strada nella prova seguente, e così per me da quel momento in poi la gara è stata una passeggiata sino a Montecarlo. Ricordo perfettamente che ero molto carico, sicuro e che vinsi diverse speciali. È sempre un bel ricordo poi rivedere le immagini di quello storico podio, dove avevo in braccio mia figlia Lucrezia che era appena nata ed ha ora vent'anni».

DAL 1997 PRESERO IL POSTO DELLE GRUPPO A

Wrc una storia lunga venti anni

Le Wrc esordirono dunque nel 1997 sostituendo le Gruppo A, dominando da allora in poi la scena del mondiale ed introducendo soprattutto nei primi anni di vita sempre più l'elettronica nelle top car da rally. «La prima grande differenza - ha ricordato il due volte campione del mondo Luis Moya - si era già avuta due anni prima nel 1995 con le Gruppo A, quando vennero introdotti i differenziali attivi. Poi man mano con l'avvento delle Wrc l'elettronica iniziò ad entrare sempre di più nella tecnologia delle vetture da rally, per poi venire a piccole dosi limitata». E proprio l'elettronica è stata la causa dell'escalation dei costi delle Wrc che ha portato pian piano tutte le Case costruttrici a lasciare il Mondiale Rally, poi però si sono verificati con il passare degli anni alcuni ritorni importanti, quelli di Hyundai e Toyota. Ad iniziare gli addii sono state le case giapponesi Subaru, Toyota, Mitsubishi e Suzuki, per continuare con i coreani della Hyundai, gli spagnoli della Seat, i cecchi della Skoda e i francesi della Peugeot. Per limitare i costi la Fia ha deciso così dal 2011 di pensionare le Wrc 2.000cc turbo e di sostituirle con le meno potenti Wrc di seconda generazione motorizzate 1.600cc turbo, con limitazioni nell'elettronica, dato che non avevano il differenziale centrale e il cambio elettronico sul volante. La Ford ha alzato bandiera bianca già alla fine del 2012, continuando solo come partner tecnico di M-Sport, mentre la Citroen ha continuato sino al 2015, poi però si è presa un anno sabbatico nel 2016. Nel frattempo è arrivata però la Volkswagen, con il suo Panzer Team che ha dominato dal 2013 al 2016, quando la casa tedesca si è inaspettatamente ritirata a fine stagione. Nel 2014 c'è stato poi il ritorno della Hyundai mentre nel 2017 ci sarà quello del primo costruttore al mondo, la Toyota.



McKLEIN

**ERO MOLTO CARICO,
SICURO E VINSI
ANCHE DIVERSE PS.
POI SUL PODIO
AVEVO IN BRACCIO
MIA FIGLIA
LUCREZIA**

PIERO LIATTI



TUTTO È PRONTO PER UN NUOVO ESORDIO

Adesso si apre un'altra era

Tra due settimane a Gap tutto sarà pronto per l'esordio delle nuove Wrc Plus, vetture nettamente più veloci e spettacolari delle recenti Wrc, dotate di forme e profili nettamente più aggressivi e di un motore di oltre 50 cavalli più potente. Bisognerà avere del manico per poterle guidare al limite, da qui la necessità per la Fia di istituire in pratica una superlicenza per portarle in gara. Sarà l'inizio di una nuova era, ma per sapere chi ha lavorato meglio in questi mesi tra Citroen, M-Sport Ford, Hyundai e Toyota dovremo aspettare l'ora di cena di giovedì 19 gennaio, quando verranno fuori i tempi della prima speciale della stagione 2017, quella di Entrevaux-Ubraye di 21,25 km. Sempre in notturna seguirà poi il crono di Bayons (25,49 km) che chiuderà la prima semitappa della prova monegasca il cui arrivo a Gap è previsto a notte fonda dopo 46,74 km cronometrati alle ore 23.52. La seconda giornata del 20 gennaio (Gap-Gap) prevederà invece ben 160,80 km cronometrati suddivisi in 6 speciali, vale a dire le prove di Agnieres en Devoluy (24,63 km), Aspres les Corps (38,94



km) e St. Leger les Melezes (16,83 km) ripetute due volte. La gara continuerà poi sabato 21 con la terza tappa Gap-Monaco, lunga 121,39 km cronometrati, in cui a sorpresa mancherà dopo tanti anni lo storico crono di Sisteron. Le speciali in programma saranno infatti quelle di Lardier et Valenca (31,17 km) e La Batie Monsaleon (16,78 km) ripetute due volte, a cui si aggiungerà a fine giornata la prova di Bayons (25,49 km). I piloti arriveranno al porto di Montecarlo in serata alle 21.11 e la mattina di domenica 22 ripartiranno per la tappa finale di soli 53,72 km cronometrati composta dai due passaggi a Luceram (5,50 km) e sulla speciale di La Bollene Vesuvie-Peira Cava (21,36 km), lo storico crono del Turini, che nel secondo passaggio sarà la power stage della gara.

ISCRITTE E ATTESE AL DEBUTTO TRE 124 ABARTH

Monte 2017: sono 10 le Wrc Plus al via

Sono 75 le vetture iscritte all'85° Rally di Montecarlo. Che avrà al via ben 10 Wrc Plus cioè 2 Citroen C3 Wrc (affidate a Meeke e Léfèbvre), 3 Ford Fiesta della M-Sport (con al volante Ogier, Tanak ed Evans), 3 Hyundai i20 (per Neuville, Paddon e Sor-

E PIERO MISE TUTTI DIETRO ANCHE SUL TURINI

Sopra, Piero Liatti e Fabrizio Pons che nel 1997 vinsero 9 delle 18 ps in programma tra cui il mitico Turini. A destra, dal basso verso l'alto Toyota, Hyundai e Ford la nuova era delle Wrc Plus è pronta a debuttare dal prossimo 16 gennaio

do) e 2 Toyota Yaris (quelle di Latvala e Hanninen). Nel Wrc2 spicca la presenza di Andreas Mikkelsen, al via sulla Skoda Fabia R5 ufficiale, affiancato sull'altra Skoda Fabia R5 ufficiale dal céco Kopecky, e da quella privata del tedesco Kremer, mentre lo svedese Tidemand risulta iscritto dalla Skoda alla gara ma non al Wrc 2. Gli outsider di spicco saranno i francesi Camilli e Bouffier su Ford Fiesta R5, e poi la Hyundai i20 R5 di Kevin Abbring, iscrittasi last minute. Da segnalare anche la presenza già annunciata nella classe Gt di ben tre 124 Abarth affidate a François Delecour, Luca Betti e Gabriele Noverasco, che dovranno vedersela contro la Porsche di Dumas. Tra gli altri italiani al via ci sarà il ritorno di Max Rendina (Fabia R5) iscritto al Wrc 2, così come il campione italiano Giandomenico Basso ed Andrea Crugnola (entrambi su Ford Fiesta R5), mentre il campione Junior e Wrc3 Simone Tempestini (Citroen Ds3 R5) risulta iscritto alla corsa monagasca ma non al Wrc2. Infine nel Wrc3 ci sono Brazzoli (208 R2) e Panzani (Clio RS), mentre gli altri piloti della pattuglia tricolore sono Covi, Someda e Marengo (tutti e tre su Peugeot 208). C'è da segnalare anche la presenza di due vecchie Wrc al via, due Citroen Ds3, affidate all'irlandese Craig Breen e al greco Serderidis. ●

Sainz

sei forte papà!

IL 2 VOLTE IRIDATO DEI RALLY CORRE PER LA 10ª VOLTA IN CARRIERA ALLA DAKAR. E SCHERZA: «CARLOS JR AL TELEFONO MI CONSIGLIA!»

di **Andrea Cordovani**

Ora che a tutti gli effetti Carlos Sainz torna a essere l'Originale e non solo il papà di Carlos Junior giovane virgulto della Toro Rosso è bello riscoprire una grande icona del motorsport che nel suo ramo continua ad essere un numero uno. E ha tanta voglia di dimostrarlo nell'edizione 2017 della Dakar che lui affronta per la decima volta in carriera e dove ha vinto nel 2010. Da quando ha spento il suo meraviglioso parco giochi nei rally l'asso madrilenno, classe 1962, ha allungato la sua straordinaria carriera nei raid. Una bacheca piena zeppa di trionfi per lui che ha catturato due titoli iridati nel 1990 e 1992 a bordo della Toyota Celica e ben 26 vittorie in gara valide per il campionato del mondo. Una stella di prima grandezza nel firmamento del Mondiale Rally prima che venisse sconvolto dalle vittorie seriali dei francesi Loeb e Ogier.

Lo abbiamo intercettato prima della partenza di quella che qualcuno ha sussurrato sia la sua ultima Dakar della carriera. «Ma chi l'ha detto che questa sarà la mia ultima Dakar? Io no di sicuro. E comunque prima facciamo la gara e poi magari ne parliamo. Sono sbarcato in Sudamerica lo scorso 29 dicembre. Questo ultimo periodo di preparazione per la grande maratona è stato molto intenso. Per organizzare per bene una gara come la Dakar ci vuole un anno. In pratica terminata un'edizione devi subito pensare a un'altra. In Marocco a luglio abbiamo lavorato sodo: prima del via ho intensificato anche la preparazione fisica».

- L'anno scorso sei andato davvero vicino a bissare il tuo primo e unico successo ottenuto nel 2010 con la Volkswagen. Ma poi il cambio ti ha tradito.

«Nel 2016 sapevo che ero lì davanti e che potevo farcela, ma allo stesso tempo ero conscio che l'affidabilità era il nostro lato debole. Avevo perso all'inizio 14 minuti e mezzo e li ho recuperati e sono passato in testa di sette, questa è stata la cosa più importante. Perché fino a quando non ho avuto il problema che mi ha costretto al ritiro e quei minuti persi, sarei stato in testa dal primo km sino al momento del ritiro...».

- Voi della Peugeot siete uno squadrone...

«Abbiamo quattro vetture: per me, Loeb, Peterhansel e Despres. In più ci sarà anche Dumas con una

vettura che fungerà anche da assistenza veloce. Ma la vedo dura».

- Cioè?

«Dico che secondo me la Toyota è la grande favorita. Loro hanno giocato bene le loro carte e avranno una brida più larga, mentre la nostra è stata ristretta. Sono stati bravi a trovare la soluzione a livello regolamentare».

- Già, la tua cara amata Toyota, la Casa con la quale sei diventato due volte campione del mondo. Come vedi il ritorno del colosso giapponese nel Mondiale Rally?

«Lo vedo difficile. Anche a livello logistico. Non capisco perché avendo a Colonia uno dei migliori centri per il motorsport del mondo, siano andati a finire in Finlandia».

- Quest'anno sulla scena del Mondiale Rally debuttano le nuove rivoluzionarie Wrc Plus: che idea ti sei fatto?

«Saranno vetture più veloci, più potenti e leggere: se leggiamo bene questi tre elementi si capisce che siamo sulla strada giusta per avere al via delle auto sempre più selettive che quindi faranno emergere le qualità di pilotaggio di ognuno».

- Il 2017 è un anno di grandi cambiamenti regolamentari non solo nei rally ma anche in Formula Uno. Ormai vai spesso ai Gp per seguire tuo figlio Carlos jr. punta di diamante della Toro Rosso. Che cosa pensi del Circus?

«Il mondo della F.1 mi ha sorpreso: è molto particolare più fuori che dentro la pista. Comunque sia il nuovo

regolamento, forse è destinato a riequilibrare certi valori perché col precedente si era creata una situazione di vero monopolio. Forse quest'anno le Mercedes non saranno così lontane dalla concorrenza. Le nuove monoposto saranno molto più veloci e anche in questo caso più selettive, destinate a far emergere chi ci sa fare. Ho parlato con mio figlio: lui ha una grande voglia di guidare una vettura così sempre più performante. Riguardo al mio rapporto con la F.1 cosa posso dire? Se Carlos Jr. avesse scelto i rally per me sarebbe stato tutto molto più semplice...».

- Ma è vero che nella scorsa estate c'è stato un con-

SECONDO ME
QUEST'ANNO PER
LA VITTORIA DELLA
DAKAR LA VETTURA
FAVORITA
È LA TOYOTA

CARLOS SAINZ



LE CORSE. UN AFFARE DI FAMIGLIA

Vincitore dell'edizione 2010 della Dakar, Carlos Sainz tenta l'avventura per la decima volta in carriera: lo scorso anno fu tradito dal cambio mentre iniziava a pensare al successo. In alto, la famiglia Sainz in una foto di dieci anni fa e in alto a destra, Carlos col figlio pilota Toro Rosso



SAINZ ALLA DAKAR

2006	Vw	11°
2007	Vw	9°
2008	evento non disputato	
2009	Vw	ritirato
2010	Vw	1°
2011	Vw	3°
2012	non partecipato	
2013	Demon Jeffries	ritirato
2014	SMG	ritirato
2015	Peugeot	ritirato
2016	Peugeot	ritirato



tatto tra lui e la Ferrari?

«No, non mi risulta. Però è innegabile che la Ferrari è il team in cui tutti vogliono andare. Comunque sia adesso lui è alla Toro Rosso e darà tutto se stesso anche se in futuro si è detto deciso a fare un passo avanti».

- Per una volta tu e Carlos junior giocherete a parti invertite, un po' come quando era bambino e ti accompagnava in qualche gara del Mondiale Rally...

«Carlos jr. non viene in Sudamerica, ma seguirà come suo solito la Dakar collegato ai siti. Poi alla sera facciamo il briefing (Ride). Vuoi sapere che cosa

**MIO FIGLIO
NON VIENE
IN SUDAMERICA
MA ALLA FINE
DI OGNI TAPPA CI
SENTIAMO VIA CHAT**

CARLOS SAINZ



succede alla sera al termine di ogni tappa? Che alla fine è lui che mi dà dei consigli...».

- Che cosa pensi del ritiro di Rosberg?

«Mi ha sorpreso per il momento in cui è avvenuto. Comunque rispetto alla grande la decisione presa da Nico».

- Alla Dakar Peugeot si schiera con quattro punte, una in più della tua squadra del cuore il Real Madrid...

«Ho sofferto a vedere la finale del Mondiale per Club quei giapponesi giocano bene, meno male che ci ha pensato Cristiano Ronaldo a risolvere la situazione...».

Ceccoli coi piedi... per terra!

Il sorriso, a pochi metri dalla pedana del congedo, era la fotocopia di quello sbandierato per l'intero Rally Val d'Orcia. Perché Daniele Ceccoli, la vittoria del Trofeo Rally Terra 2016 l'aveva già assaporata al primo riordino. Lì, la notizia che nemmeno un ritiro gli avrebbe negato la vittoria sognata da una vita, lo ha costretto a restare vigile soltanto sull'obiettivo Coppa Aci, l'unico rimasto in ballo. Sulla terra ci aveva provato per anni, il sammarinese, abbandonando prematuramente l'idea quando i troppi ritiri iniziavano a pesare. Quest'anno, sulla Škoda Fabia S2000, è riuscito ad imporsi. Avendola vinta anche su chi, sulla sua scelta di snobbare una R5, aveva mosso più di un dubbio.

**IL SAMMARINESE
È FINALMENTE
RIUSCITO
A CONQUISTARE
IL CAMPIONATO
SU STERRATO
CHE CORONA
UNA CARRIERA
COSTRUITA
SULLE STRADE
BIANCHE**

di Gabriele Michi

- Quando hai accarezzato veramente l'idea di potercela fare?

«Al Rally di San Marino, a casa. Lì ho vinto il confronto con gli avversari di campionato ma, cosa più importante, ho avuto la conferma di aver raggiunto un buon feeling con la vettura. Dopo il ritiro occorso al Nido dell'Aquila mi sono giocato tutto in Costa Smeralda, dove sono riuscito a garantirmi dieci punti di vantaggio sul primo inseguitore alla vigilia dell'ultimo appuntamento».

- Ceccoli vincente su Terra. E su asfalto come la mettiamo?

«Diciamo che sono un po' allergico. Al di là del fatto che – secondo il mio parere – il rally è su terra. Sull'asfalto ho corso durante la partecipazione al CIR, ma la mia esperienza è prevalentemente su terra. Noi sammarinesi l'abbiamo nel Dna, siamo cresciuti sui nostri sterrati ed è logico che preferiamo questo tipo di fondo. Sulla terra te la giochi ma sull'asfalto, se non sei a posto, fai fatica ad emergere contro gli specialisti».

- Il prossimo anno sarà Campionato Italiano Terra. Intanto, già quest'anno, sono entrati nel circus i rally day...

«Credo sia stata una mossa vincente, visto il numero di iscritti alle gare. Di questi tempi ritengo sia d'obbligo pensare anche al chilometraggio, sarebbe utopia intestardirsi sui format di un tempo. Sen-



za dimenticare che, comunque, questa tipologia di gare ha portato nel Trofeo Terra sterrati di alto livello come quelli toscani».

- **Daniele Ceccoli campione e dipendente d'azienda. Una veste inusuale per i canonici di pilota a cui siamo abituati.**

«È vero. Di solito i piloti sono imprenditori, non certo dipendenti (ride). Per questo mi sento di ringraziare Germano Bollini, un uomo che ha fatto molto per i rally ed altrettanto per me. È anche grazie a lui che sono riuscito a raggiungere questo risultato, tra noi c'è un legame molto forte, direi come tra padre e figlio oltre che lavorativo. Grazie a lui ho conosciuto Loris Roggia, una persona che mi ha insegnato tanto sia a livello rallistico che umano. È a loro due che dedico questa vittoria».

- **Nella tua carriera hai condiviso l'abitacolo con validi copiloti. Cosa ti ha dato in più Piercarlo Capolongo, vittoria alla mano?**

«Piercarlo si è confermato un gran professionista. Con lui ho dovuto pensare soltanto a guidare, mi ha reso tutto più facile. Conosce tutti i regolamenti dalla A alla Z, è il navigatore vecchio stampo. Mi ha garantito quella tranquillità necessaria per il raggiungimento dell'obiettivo».

- **Cercata per anni, la tua prima affermazione nazionale è da considerare come un punto di arrivo o di partenza?**

«Spero proprio che sia un punto di partenza, anche se dovrò confrontarmi con il budget e con gli anni. Sono riuscito a vincere un campionato che inseguivo da tanto tempo e che mi era sempre sfuggito. Adesso credo sia doveroso riprovarci, farò tutto il possibile per essere al via del nuovo Campionato Italiano Terra».

- **Snobbando ancora la R5?**

«No, credo proprio che cederò stavolta. Per adesso mi godo la vittoria ed una meritata pausa dai rally, ma correre con la Fiesta mi piacerebbe. Vediamo...».



**SONO RIUSCITO
A VINCERE UN
CAMPIONATO CHE
INSEGUIVO E CHE
MI ERA SEMPRE
SFUGGITO**

DANIELE CECCOLI

”

IL SORRISO DELLA GIORNATA FINALE

A sinistra, la Škoda Fabia S2000 che ha portato Daniele Ceccoli alla vittoria dell'Italiano Terra, facendolo sorridere tutta l'ultima gara, sotto, fino ad arrivare sulla pedana finale, in basso

VITTORIOSO NELLA CATEGORIA PREFERITA

Cresciuto sulle strade bianche

40 anni di Domagnano (San Marino), sposato e padre di due figli, Loris e Thomas. Dipendente in una società di trasporti, esordisce al volante nella stagione 1996 in occasione del Rally dei Castelli di San Marino. Nella stagione 2000 partecipa a quattro gare nel Trofeo Rally Terra, palcoscenico calcato anche nella stagione 2001 ed in quella datata 2002, dove centra la vittoria di classe N3, aggiudicandosi anche il successo nel trofeo Opel Astra. Una stagione decisamente positiva per Ceccoli, che si garantisce anche la vittoria della Ronde Sammarinese, su Mitsubishi Evo VI. Da lì in avanti, la programmazione sportiva del sammarinese lo vedrà calcare i fondi del Campionato Italiano Rally su Fiat Punto S1600 (2003), per poi proseguire negli anni seguenti sugli amati fondi sterrati del Trofeo Terra con tutti gli esemplari di Mitsubishi, su Subaru Impreza STI e su Peugeot 207 S2000. Stagioni condizionate da ritiri e recriminazioni, fino alla vittoria del Trofeo Rally Terra a Radicofani, su Škoda Fabia S2000.



RED BULL TV

Redbull.tv offrirà gratuitamente sul web le immagini delle 13 gare del Wrc 2017. Il primo programma è previsto con il Montecarlo, venerdì 20 gennaio alle ore 21, poi ce ne saranno altri due, sabato 21 e domenica 22, rispettivamente di 30 e 40 minuti. A commentare la corsa ci sarà, insieme a Mike Chen, l'ex-pilota di F1 ed Endurance Mark Webber, da sempre testimonial Red Bull e noto "esperto" di rally...

TOUR DE CORSE

Il 60° Tour de Corse sarà la fotocopia di quello 2016. In pratica gli organizzatori della prova iridata francese, in programma dal 6 al 9 aprile, hanno confezionato un percorso composto da tre tappe identiche a quelle del 2016. Ci saranno però alcune riduzioni di lunghezza in tre speciali (Pietrosella, La Porta e Novella) per un totale di 75 km cronometrati in meno da percorrere. E il chilometraggio totale della gara scenderà a complessivi 315 km cronometrati contro i 390 km dell'ultima edizione.

DIONISIO AL "MONTE"

Tra gli italiani al via del prossimo Rally di Montecarlo ci sarà anche Ermanno Dionisio, un esperto della prova monegasca, al volante di una Punto.

RONDE ASFALTO

La notizia era attesa, visto che già in passato la Federazione aveva legiferato in tal senso, salvo poi ritornare sui propri passi. A partire dal 1. gennaio 2017 le World Rally Car, sia le 2000 sia le 1600, non sono più ammesse al via delle Ronde su asfalto. Possono, invece, continuare regolarmente a correre in quelle su sterrato.

LONGHI IN GIUNTA

Nelle scorse settimane sono stati nominati i nuovi membri della Giunta Sportiva dell'Acì, l'organo esecutivo della Federazione, per il prossimo quadriennio. Come rappresentante dei conduttori, oltre ad Armando Battaglia ed a Oronzo Pezzolla, è stato scelto anche Piero Longhi, ex-campione italiano rally e ora impegnato in pista nell'F2 Trophy.



L'EX-VOLKSWAGEN FARÀ MONTECARLO CON LA FABIA R5

Mikkelsen colpo di Skoda

Ecco la prima foto di Andreas Mikkelsen con la nuova vettura e i nuovi colori, Skoda, la squadra nella quale ritorna dopo l'abbandono della Vw e che ovviamente lo ha accolto a braccia aperte. Mikkelsen s'è dichiarato soddisfatto di poter correre a Montecarlo per la Skoda. «Un ritorno a casa» come lo ha definito lui stesso. Nel frattempo la Even Management sta cercando di allestire per il 27enne pilota norvegese, recente vincitore del Rally di Australia, un programma per il resto della stagione, non è stato specificato però ancora quale.

PER LE GARE FIA LO SONO. IN ITALIA SI DISCUOTONO DEROGHE Serbatoi obbligatori o no?

Dal 1° gennaio 2017 è in vigore l'obbligo del serbatoio di sicurezza su tutte le vetture che partecipano a rally Fia ed è ora in discussione se adottarli o meno in tutte le categorie in Italia. Non essendoci obbligo a livello nazionale, Acì Sport

sembra indirizzata verso una soluzione ponte: da giugno l'obbligo verrebbe introdotto solo per vetture con omologazione Fia in corso, mentre scadute di omologazione e omologazioni nazionali per il momento verrebbero esentate.

IL LIGURE DI ACI TEAM ITALIA CORRERÀ CON UN'ABARTH UFFICIALE Andolfi al "Monte" con la 124

Fabio Andolfi e Manuel Fenoli saranno al via dell'85esimo Rally di Montecarlo con una 124 Abarth ufficiale (sotto). Il 23enne pilota di Acì Team Italia è stato iscritto "last minute" dall'Abarth e anche quest'anno sarà al via della prova del Principato. Una gara dove l'anno scorso si era già messo in evidenza con la Peugeot 208 R2 della Romeo Ferraris. Dunque, aver rinviato ad aprile in Corsica l'inizio del programma nel Wrc2, a causa del recente forfait della Pirelli, per il giovane savonese ha significato una nuova importante occasione, tra l'altro come pilota ufficiale dell'Abarth.



VOCI DI ABBANDONO A CUNEO

Brc sempre più lontana dal Cir

«La Brc è l'unico team privato ad essersi aggiudicato il titolo italiano negli ultimi 15 anni ed è ora di farci conoscere anche all'estero». Parole di Mariano Costamagna per commentare la partecipazione di Basso al Rally di Montecarlo con la Fiesta R5 a benzina della squadra cuneese. Una dichiarazione che sembra mettere in discussione la partecipazione del team al prossimo Tricolore...

PRONTO IL REGOLAMENTO

È definito l'Italiano Terra

Publicato il regolamento del Campionato Italiano Rally Terra, che sarà composto da sei gare: San Marino e Adriatico a coefficiente 1,5 più Costa Smeralda (coeff.1) e tre prove della serie Raceday (Liburna, Nido dell'Aquila e Val d'Orcia) a coefficiente 0,75. L'iscrizione è obbligatoria e andrà perfezionata entro le prime due gare. Il punteggio segue lo schema classico con 15 punti per la vittoria e via a scalare sino a 1 punto al decimo. Le Wrc potranno prendere il via solo nelle gare della serie Raceday ma non prenderanno punti da Cirt.

ERA USCITO DALL'EUROPEO

Ypres diventa britannico

Il campionato britannico apre il calendario al Rally di Ypres appena uscito dall'Europeo! La serie 2017 si articolerà su 7 eventi: Mid Wales Stages, Pirelli International, Scottish, Ypres, Nicky Grist Rally, Ulster e Isle of Man.

FARA DA 3 A 6 GARE SULLA PLUS

Bertelli resta con la Fiesta

Lorenzo Bertelli ha provato in Svezia la Fiesta Wrc Plus. «Ho fatto il punto con Malcolm Wilson. L'idea è fare da tre a sei gare 2017 e confermo che sarò al via in Svezia, Argentina e Sardegna. Poi, io e Scattolin decideremo le altre partecipazioni. Come ho già detto, non ho alcun interesse a partecipare alla Privateers Cup».



PORSCHE SUPERCUP

Otto round, 11 gare a contorno della F1, con il finale in Messico. Il calendario 2017 della Porsche Mobil 1 Supercup, rispetto a quello della scorsa stagione presenta tre doppi appuntamenti. Cominciando dalla tappa di **Barcellona** del 14 maggio, su cui si svolgeranno le prime due gare. La serie approderà quindi a **Monte Carlo** (28 maggio), **Spielberg** (9 luglio), **Silverstone** (16 luglio) e **Budapest** (30 luglio), che ospiteranno ciascuno una sola gara. Due gare sono invece in programma a **Spa** (27 agosto), una ancora a **Monza** (3 settembre) e due appunto in **Messico** (29 ottobre). A **Barcellona** si svolgerà il 17 e 18 aprile anche una prima sessione di test collettivi, che proseguiranno a Monza in una data ancora da definire.

FFF RADDOPPIA

Dopo avere annunciato per il Lamborghini Blancpain Super Trofeo Middle East e la serie asiatica la 18enne tedesca Carrie Schreiner, il team Fff Racing ha ufficializzato l'inglese Jack Bartholomew. Il pilota del Sussex, anch'egli classe '98, con la squadra guidata da Andrea Caldarelli prenderà parte a entrambi i campionati.

FIA ETCC

Il team Vukovic Motorsport schiererà tre vetture alla via del Fia European Touring Car Cup 2017. I primi due piloti confermati sono Milenko Vukovic (alla sua prima stagione a livello internazionale) e Franjo Kovac, mentre il terzo nome verrà ufficializzato a breve.

ADAC GT

Sono già 34 le vetture iscritte al prossimo campionato dell'Adac Gt Masters, che ha fatto registrare fino ad ora la risposta di ben 18 team. La serie teutonica, che prenderà il via il prossimo 30 aprile da Oschersleben, ha modificato intanto il calendario posticipando di una settimana l'evento di Zandvoort, che si disputerà il 22 e 23 luglio.

L'APPUNTAMENTO È IN PROGRAMMA A OTTOBRE

Adria col Tcr Trophy Europe

Sarà l'autodromo di Adria ad ospitare il Tcr Trophy Europe 2017. La data è quella del 28 e 29 ottobre, quando i protagonisti dei vari campionati nazionali scenderanno in pista per contendersi il titolo continentale. Un nuovo format pertanto, dal momento che lo stesso trofeo nel 2016 era stato assegnato sulla base dei risultati dei sette round inclusi nei calendari Tcr di Benelux, Germania, Italia, Portogallo e Russia (a imporsi è stato Pierre-Yves Corthals con una Opel Astra della Dg Sport Compétition). Per essere ammessi a questa sorta di finalissima che si disputerà sul tracciato rodigino, i piloti dovranno risultare classificati in una delle serie nazionali Tcr europee o nelle gare europee della Tcr International Series.

CON CHEEVER E LEO

Baldini 27 ha fatto festa

Grande festa di fine anno, quella che si è tenuta nella sede della Scuderia Baldini 27. La squadra romana ha festeggiato il terzo titolo italiano ottenuto nella classe Gt3 con l'equipaggio formato da Eddie Cheever III e Federico Leo, nel 2016 campioni di categoria con la Ferrari 458 Italia. Presenti, oltre ad Antonello Coletta, Direttore per le competizioni Gt e Corse Clienti Ferrari, anche Amato Ferrari della Af Corse e gli altri piloti che nella passata stagione hanno corso con il team di Fabio Baldini, ovvero Bontempelli, Casè e Tempesta. Nello stesso contesto è stata confermata l'intenzione di schierare nel 2017 una Ferrari 488 Gt3 nella serie tricolore.

TRA ADAC E ITALIA

Prema-Vips ancora in F.4

Il team Prema ha confermato anche per la stagione 2017 l'estone Juri Vips. Il 16enne pilota di Tallinn prenderà parte a tutto il campionato Adac F.4 e ad alcuni appuntamenti della serie tricolore. Proprio nella F.4 italiana, Vips nel 2016 ha conquistato la sua unica vittoria a Monza.

CON UNA NORMA M30 LMP3

Oregon Team nell'Elms

Dopo avere dominato per anni nei maggiori campionati di casa Renault, vincendo tutto il possibile nell'Eurocup Mégane e, più recentemente, nel trofeo RS01, l'Oregon Team è pronto ad affrontare una nuova sfida. La squadra di Jerry Canevisio e Piergiorgio Testa, prenderà parte alla prossima stagione della European Le Mans Series schierando una Norma M30 nella classe Lmp3. Già in parte definito anche l'equipaggio che porterà in pista la vettura francese motorizzata Nissan. Uno dei tre piloti sarà il comasco Davide Roda, il quale verrà affiancato dal 23enne colombiano Andrés Méndez, entrambi già in passato legati all'Oregon Team. Ancora da ufficializzare è invece il terzo nome.

SCATTATO LE PRIME ADESIONI

Gt Asia Series, prime conferme

Prime conferme nel Blancpain Gt Asia Series. Entra il CmrTeam by Eurasia con una Aston Martin Vantage Gt3. GruppeM ha annunciato la partecipazione con tre Mercedes-Amg Gt3.



Ce il patrocinio di
REGIONE PIEMONTE
Comitato Regionale Automobilistico
COP SPORT
Città di Torino

Ce il sostegno di
BRC
paketo
GSN
In contemporanea con
AUTOMOTO CENTRO

Tel. +39 011 350 936 info@automotoracing.it www.automotoracing.it

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

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: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

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 opporli 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

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRINT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**



SPECIALE

di Dario Lucchese

Monomarca

SCOPRIAMO TUTTE LE NOVITÀ DEI TROFEI CHE ANIMERANNO LE GARE IN CIRCUITO NEL 2017



Carrera Cup



Lamborghini SuperTrofeo



Clio Cup



Mitjet Italian Series



Trofeo Abarth



Mini Challenge



Lotus Cup



Entry Cup



Ferrari Challenge

Trofeo Lamborghini

parabola ascendente

AUMENTANO SEMPRE PIÙ I PILOTI INTERESSATI AL CAMPIONATO DI SANT'AGATA, CHE QUEST'ANNO MANDERÀ IN SCENA LE FINALI MONDIALI AD IMOLA

Con il record di 50 vetture raggiunto in occasione dell'appuntamento di Spa-Francorchamps dello scorso luglio, il Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa ha festeggiato nel 2016 il traguardo delle otto edizioni. Un successo legato anche alla sinergia che si è creata con le maggiori serie Gran Turismo a livello internazionale, "in primis" grazie all'attività degli Youngster Programs di Squadra Corse. Riflettori dunque puntati soprattutto sui giovani. L'impiego della nuova Huracán, a partire dal 2015, ha introdotto nel monomarca il concetto della trazione posteriore, propedeutico per un passaggio alla categoria Gt3.

Ma nel campionato della Casa di Sant'Agata Bolognese c'è spazio anche per i gentleman, in virtù di una suddivisione delle classi pensata per tutti: dalla Pro e Pro-Am, in cui dal 2017 verrà resa obbligatoria la partecipazione di equipaggi doppi con una categorizzazione dei piloti stabilita in base alle norme Fia (con i vari abbinamenti tra Gold, Silver e Bronze), fino alla Am e alla Lamborghini Cup. Alla serie europea, vengono affiancate quelle asiatica, nordamericana e, a partire dalla prossima stagione, anche un campionato Middle East che si disputerà tra febbraio e marzo su tre appuntamenti ad Abu Dhabi e Dubai.

Il format

A proposito di calendari, il Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa nel 2017 si articolerà nuovamente su sei doppi round, cinque in abbinamento negli stessi weekend con la Blancpain Gt Series di Sro e l'apertura a Monza (uno dei due round italiani) nel mese di aprile.

L'ultima tappa si svolgerà nello stesso contesto della quinta edizione della Finale Mondiale, per la prima volta in programma sul circuito di Imola. Il format classico delle due gare della durata di 50 minuti, con il pit-stop obbligatorio e due sessioni di qualifica che definiscono ciascuno degli schieramenti, è pensato anch'esso per renderlo simile a quello dei campionati Gt.

La vettura e i costi

A partire dal 2015, protagonista in pista è la Huracán Lp 620-2 Super Trofeo, che ha indubbiamente contribuito ad accrescere l'interesse verso questa serie con l'ingresso di numerose squadre e un'imponente partecipazione degli italiani. A conquistare nel 2016 il titolo Pro con il danese Dennis Lind è stato il team Raton Racing di Roberto Tanca e Mar-



STAGIONE 2016 NEGLI ANNALI

La vittoria finale è andata a Dennis Lind, sopra, danese nipote e cugino d'arte dei Magnussen, ma ha dovuto lottare duramente con il nostro Vito Postiglione, sotto premiato da Stefano Domenicali

co Ubaldi, mentre alla Bonaldi Motorsport è andato il successo nella Pro-Am con la coppia Adrian Amstutz-Patrick Kujala ed il primato nella classifica riservata alle squadre. Una vettura dunque di nuova generazione, progettata e realizzata secondo una concezione "racing", equipaggiata da un motore 5.2 litri V10 a iniezione diretta con una potenza di 620 cv a 8.250 giri, per un peso di 1.270 kg, dotata di Abs ed un cambio sequenziale Xtrac. La carrozzeria e l'aerodinamica sono state inoltre elaborate in collaborazione con la Dallara Engineering. Il co-



TUTTE LE DATE 2017

23 aprile	Monza
14 maggio	Silverstone
25 giugno	Paul Ricard
28 luglio	Spa-Francorchamps
17 settembre	Nürburgring
17 novembre	Imola



hini



sto di una stagione per chi vi corre, si aggira intorno ai 260.000 euro da dividere tra i due piloti.

Il programma giovani

Sono quattro i programmi di Lamborghini Squadra Corse riservati ai giovani, con l'obiettivo di seguirli fin dall'inizio della loro carriera, passando dal Lamborghini Blancpain Super Trofeo per poi convergere nell'impegno Gt. Proprio in quest'ottica, dal 2016 è stato introdotto il Kart Drivers Program, che ha affiancato così il Formula Junior Program, partendo

SPETTACOLO HURACAN

L'arrivo della nuova Lambo, sopra, è coinciso con un continuo aumento di piloti al via, arrivati fino ai 50 di Spa-Francorchamps, che creano delle partenze veramente spettacolari

appunto dal "basso" per giungere fino allo Young Drivers Program e infine al Gt3 Junior Program, che si propongono di individuare i migliori talenti, dandogli l'opportunità di prendere parte allo sviluppo in pista, lavorando a fianco dei "factory driver" e dei tecnici della Casa di Sant'Agata Bolognese. Per loro un impegno a 360 gradi, che va dai test in circuito, all'impegno come istruttori negli eventi Lamborghini di Accademia ed Esperienza, fino al training con gli specialisti della Technogym, azienda con cui è stata avviata una collaborazione nel 2016. ●



Carrera Cup

serie di alto livello

IL TROFEO PORSCHE TORNA ALLA DOPPIA GARA, AGGIUNGE L'ABS E RIDUCE IL NUMERO DI GOMME PER ABBASSARE IL COSTO E RESTARE AL TOP

Giunta nel 2016 alla sua decima edizione, la Carrera Cup Italia si conferma come uno dei monomarca del panorama tricolore di maggiore interesse per i più giovani, nell'ottica di un futuro passaggio nelle categorie Gt, sempre all'insegna di un marchio storico. Riflettori puntati sugli "under", ma totale apertura anche ai gentleman, ai quali è riservata la Michelin Cup: un vero campionato nel campionato. Protagonista in pista è la Porsche 911 Gt3 Cup Type 991, che nel 2017 giungerà tuttavia alla fine di un ciclo, per lasciare la scena al nuovo modello che il prossimo anno farà intanto il suo debutto nella Porsche Mobil 1 Supercup (la serie internazionale della Casa di Stoccarda) e nella Carrera Cup Deutschland.

La vettura

Motore boxer 6 cilindri 3.8 litri da 460 Cv, la Porsche 911 Gt3 Cup impiegata nel campionato è subentrata tre anni fa al precedente modello MY12. In attesa di vedere all'esordio anche sui circuiti italiani la nuova vettura, per il 2017 è stato introdotto il sistema di Abs, che rappresenta una vera rivoluzione nello stesso monomarca. Il campionato tricolore è in pratica il primo ad accogliere questa novità in ambito internazionale. Una scelta che scaturisce dalla volontà di rendere meno impegnativa la frenata, uno degli aspetti più ostici a livello di guida soprattutto per i gentleman e i piloti con minore esperienza. Il tutto con la consapevolezza di non appiattare il livello di partecipanti: la differenza, insomma, continueranno a farla i più bravi. L'introduzione dell'Abs consentirà oltretutto di limitare da 12 a otto il numero di pneumatici per ogni weekend, ai quali si aggiungono ulteriori otto coperture "jolly" che la squadra potrà acquistare nel corso della stagione.

Format e costi

Il 2017 segnerà anche un ritorno al vecchio format tutto "sprint". Non più tre gare per weekend con una mini-endurance, ma due della durata di 28 minuti più un giro da completare, precedute dalle qualifiche, sempre di 25 minuti, la "superpole" (da un quarto d'ora, a cui vengono ammessi i migliori otto della Q1), un turno unico di prove libere di 45 minuti in programma il sabato mattina, a cui si aggiunge un'ulteriore sessione che si svolgerà il ve-



DIECI STAGIONI E NON SENTIRLE

In alto, la partenza della gara del Mugello, una delle tante piene di emozioni del 2016, anno che festeggiava il decennale del campionato

nerdi pomeriggio e sarà riservata ai gentleman e alle lady, quest'ultimo senza limitazione di pneumatici. La griglia di partenza di gara-2 verrà inoltre definita invertendo le prime sei posizioni del precedente ordine d'arrivo. Questo per rendere maggiormente dinamica la serie, andando incontro alla richiesta dei vari team, e nello stesso tempo con il chiaro scopo di abbassare i costi. Invariato rimane invece il numero di appuntamenti: sette, per un



totale di 14 gare. La penultima, in programma sul circuito toscano del Mugello, si disputerà nel contesto del Porsche Festival, evento di Porsche Italia che vedrà scendere in pista nello stesso fine settimana i possessori delle vetture di Stoccarda e i vari club dedicati al marchio. L'apertura sarà invece a Imola, sede del round inaugurale e dei test ufficiali. Il ritorno alle due gare per ciascun appuntamento e l'utilizzo dell'Abs che renderà necessario un minor

PROGRAMMA CONFERMATO

Sopra, Drudi, Rovera e Di Amato. Protagonisti della stagione passata nel trofeo di casa Porsche

numero di pneumatici, avranno anche l'effetto di abbassare i costi. A proposito di budget, quello per disputare una stagione, anche alla luce del nuovo format, dovrebbe aggirarsi intorno ai 160.000 euro, una cifra pertanto inferiore a quella che veniva richiesta fino alla scorsa stagione. A fronte di un montepremi che Porsche Italia ha deciso per il prossimo anno di concentrare sui primi tre classificati del campionato (al primo vanno 20.000 euro, al secondo 12.000 e 5.000 al terzo), ed un ulteriore ai primi tre di ogni weekend secondo la combinazione del punteggio delle due gare. È stato ridotto infine il costo delle iscrizioni, mentre è confermata la diretta Tv.

Scholarship programme

Dall'anno dell'esordio ad oggi, la Carrera Cup Italia è stata anche fucina di campioni. Dando uno sguardo all'albo d'oro della serie, spiccano subito alcuni nomi come quello di Alessandro Balzan, vincitore

di tre edizioni consecutive con la Ebimotors (2009-2011); ma anche e soprattutto dei giovanissimi. Uno per tutti è Matteo Cairoli. Il comasco, classe '96, oltre ad avere conquistato il titolo nel 2014 con il team Antonelli, in quello stesso anno è risultato il vincitore delle selezioni della Porsche International Cup

STAGIONE IN 7 ATTI

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
25 giugno	Vallelunga
16 luglio	Mugello
10 settembre	Imola
1 ottobre	Mugello
22 ottobre	Monza

Scholarship Challenge, diventando il primo ed unico italiano ad essere riuscito fino ad ora in questa impresa. Un eccellente biglietto da visita, che gli ha permesso di approdare lo scorso anno nella Porsche Mobil 1 Supercup, campionato di cui è stato protagonista assoluto nel corso del 2016, perdendo il titolo solamente nel conclusivo appuntamento di Austin dopo avere ottenuto quattro vittorie (inclusa quella di Montecarlo), altrettante pole e salendo in totale sei volte sul podio. Cairoli, così come le due rivelazioni della Carrera Cup Italia, Mattia Drudi ed Alessio Rovera (18 e 21 anni), quest'anno degni rivali del neo-campione Côme Ledogar, può essere ritenuto un "prodotto" dello Scholarship Programme di Porsche Italia, che è già stato confermato anche per la prossima stagione. Riservato agli "under 26" (l'età minima per accedervi è 16 anni), può essere considerato come un vero e proprio percorso formativo, il cui obiettivo è di aiutare i giovani a compiere un percorso di crescita a 360 gradi, coinvolgendoli sia dal punto di vista fisico, che mentale e professionale; un programma di "coaching" che si svolge anche fuori dai circuiti, convergendo nell'impegno in pista nei weekend del campionato. Sei sono generalmente i ragazzi che vi prendono parte (sette quelli che sono stati ammessi nel 2016). Di questi solo uno viene selezionato per l'International Shoot Out di Porsche Motorsport, il cui vincitore ottiene un contributo di 200.000 euro per disputare la Mobil 1 Supercup l'anno successivo: in primo passo di un lungo e importante cammino. ●

Ferrari Challenge

scocca l'ora della 488

IL TROFEO DEL CAVALLINO FESTEGGIA IL SUO VENTICINQUESIMO ANNIVERSARIO E ALZA L'ASTICELLA DELLE PRESTAZIONI. ECCO TUTTE LE NOVITÀ PER IL 2017

25anni: nel 2017 per il Ferrari Challenge sarà cifra tonda. Il monomarca del Cavallino giunge a un traguardo importante, che si appresta a festeggiare con il debutto nelle tre serie Europa, Asia Pacific e North America, della nuova 488 Challenge. Dal 1992 ad oggi sono state più di 1000 le gare disputate. Stesso numero, più o meno, è quello dei piloti che hanno preso parte nelle varie edizioni ai tre campionati organizzati nei tre diversi continenti.

Il Ferrari Challenge è stato nel tempo e rimane una categoria di lancio per molti futuri protagonisti delle serie Gran Turismo e Prototipi a livello internazionale, i quali hanno poi intrapreso differenti strade: dalla Grand-Am, al campionato Imsa, al Fia World Endurance Championship. L'esempio più lampante è quello del russo Aleksey Basov, che dopo avere vinto nel 2012 la Coppa Shell, tre anni più tardi ha conquistato il successo di classe nella 24 Ore di Le Mans assieme ad Andrea Bertolini e Victor Shaytar, sulla Ferrari della Smp Racing. Stefano Gai, tre titoli nel Ferrari Challenge dal 2009 al 2011, la scorsa stagione si è laureato assieme a Mirko Venturi, con i colori della Black Bull Swisse Racing, campione italiano Gt e nel 2014 ha vinto la classe Pro-Am della Blancpain Endurance Series, sempre con la Ferrari ed il team Villorba Corse.

Il format

Come da tradizione, il Ferrari Challenge continua comunque ad essere un monomarca aperto anche ai gentleman. Da ciò ne deriva la storica suddivisione tra il Trofeo Pirelli e la Coppa Shell, quest'ultima più orientata verso i piloti con minore esperienza. Il 2017 sarà comunque un anno di transizione tra due ere, perché alla nuova vettura verrà affiancata ancora la 458 Challenge, che giunge al completamento di un ciclo iniziato nel 2011. Sono sette gli appuntamenti del calendario, incluso quello che si disputerà nello stesso fine settimana della Finale Mondiale del Mugello in programma ad ottobre; il via nel mese di maggio da Valencia, con altre due tappe tricolori a Monza e Imola.

In quinto round di Silverstone, si svolgerà infine nell'ambito dei Ferrari Racing Days, che vedrà scendere in pista anche le F.1 Clienti e le vetture dei Programmi XX. Il format sarà invece il solito delle due gare da mezzogiorno, una il sabato e l'altra domenica, ciascuna preceduta dalla rispettiva sessione di qualifica, mentre le libere si svolgeranno il venerdì.



670 CV. MAI COSÌ TANTA POTENZA NEL CHALLENGE

È una vettura che segna un po' una rivoluzione la Ferrari 488 che debutta nel monomarca del Cavallino.

Dispone di 670 cavalli: finora nessuna vettura impegnata nel Challenge era stata così potente

La vettura

Sul palcoscenico c'è dunque lei, la 488 Challenge. Una vettura che segna un po' una vera rivoluzione nell'ambito del campionato, essendo la prima la prima equipaggiata con un motore turbo a calcare la scena del monomarca Ferrari. Dei sei modelli impiegati dalla prima edizione ad oggi, è quello più potente, grazie ai 670 Cv del propulsore 3.9 litri V8 derivato dal motore della 488 Gtb, vincitore dell'International Engine of the Year Award nel 2016. In termini di performance, rispetto alla precedente 458 Challenge Evo, nei test svolti sul circuito di Fiorano si è rivelata già di un secondo più veloce al giro. La mappatura del motore è ottimizzata per pre-

TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

FREEMAGS.CC

e



SFIDA IN SETTE ROUND

21 maggio	Valencia
11 giugno	Monza
25 giugno	Hungaroring
23 luglio	Paul Ricard
24 settembre	Silverstone
8 ottobre	Imola
29 ottobre	Mugello



stazioni "racing", con rapporti del cambio più corti che consentono un'accelerazione in uscita dalle curve dell'11,6 per cento maggiore, sempre rispetto alla 458 Challenge Evo. La trasmissione F1 Dct dispone inoltre di una nuova strategia del cambio che consente di accelerare da fermo fino al regime massimo in quarta marcia in sei secondi. Il motore è stato alleggerito di 19,7 kg e l'impianto di scarico di 8,5 kg. Per la prima volta su una vettura impiegata nel Challenge, è stata inoltre introdotta lo Slide Slip Angle Control, il software brevettato da Ferrari che migliora l'accelerazione longitudinale in curva del 4,2 per cento. Ma le modifiche più evidenti riguardano l'aspetto dell'aerodinamica, per i quali gli ingegneri

LA SERIE EUROPEA AVRÀ TRE SFIDE IN ITALIA

Quattro appuntamenti all'estero e tre in Italia (a Monza, Imola e Mugello) per il Ferrari Challenge Europa, monomarca che quest'anno festeggia i 25 anni di vita

hanno lavorato a stretto contatto con il Centro Stile Ferrari. È stato rielaborato il "layout" del radiatore anteriore, creando nuove aperture nel paraurti, con lo scopo di migliorare il flusso d'aria; lo splitter è più pronunciato, il cofano anteriore (con flap e tre sfoghi d'aria) è completamente inedito, l'ala posteriore più ampia, con un profilo simile a quella usata sulla 488 Gte che ha trionfato nel Wec 2016. Infine, ci sono le prese sui fianchi posteriori che convogliano il flusso d'aria per raffreddare i freni posteriori, ottimizzando al tempo stesso il carico aerodinamico, mentre le prese d'aria motore sono posizionate lateralmente sotto lo spoiler. Il cambio è del tipo paddle-shift al volante e le gomme, naturalmente, Pirelli. ●

IL MONOMARCA DI RENAULT ITALIA DOPO VENTICINQUE STAGIONI CONTINUA AD ATTIRARE INTERESSE

Clio Cup tradizione continua

Tradizione e innovazione contraddistinguono la Clio Cup Italia, uno dei monomarca storici di Casa Renault. Agili e divertenti, quando si parla delle veloci berline francesi lo spettacolo è sempre assicurato. La serie tricolore, organizzata dalla Fast Lane Promotion, ha ereditato il testimone dalla Coppa Renault 5, vera fucina di campioni negli anni '70. Cambia il contesto, ma non l'anima del campionato. Un campionato praticamente aperto a tutti, dai giovani ai piloti più esperti, fino ai gentleman puri, nessuno escluso. Nel corso delle ultime stagioni si è assistito ad un continuo ricambio di protagonisti: dai team storici come Composit Motorsport e Rangoni Corse, alle nuove realtà che rispondono ai nomi di Essecorse, Mc Motortecnica e Melatini Racing. Ad assegnare il titolo 2016, andato nelle mani di Cristian Ricciarini dopo un finale incandescente con Fabio Francia, è stata la penultima gara del conclusivo appuntamento di Imola; segno di una continua "vivacità", che rappresenta la vera essenza di questa categoria.

La vettura

Reginetta del monomarca è la Renault Clio Rs 1.6 turbo 4 cilindri in linea 16V, 220 Cv di potenza a 6000 giri/minuto: una vettura concettualmente di ultima generazione, dotata di un moderno cambio Sadev a sei marce sequenziale con paddle-shift al volante. A "calzarla", dal 2017, saranno gli pneumatici Michelin da 17". La parola d'ordine è "affidabilità". Sostanzialmente questa vettura si rifà infatti al concetto della berlina stradale, veloce, scattante e sicura. Costo totale: 44.900 euro Iva esclusa. Dal 1991 ad oggi, sono stati cinque i differenti modelli della Renault Clio impiegati nel campionato, con l'ultimo introdotto nel 2014, quando è subentrato alle più datate Rs 2 litri aspirato. La guida pulita, imposta dalle proprie caratteristiche tecniche, con un baricentro me-

CLIO SEMPRE IN AZIONE

La piccola di Casa Renault da sempre crea piloti che poi si metteranno in luce anche in tante altre categorie. Sopra in azione Massimiliano Danetti, a destra derapata di Massimiliano Ciocca



dio-alto ed un motore sempre pronto nella risposta, ne fa un mezzo estremamente propedeutico anche e soprattutto per chi si affaccia al mondo delle ruote coperte. Il prezzo di una stagione è inferiore a 70.000 euro (circa 11.000 euro per ciascun appuntamento).

SI VA ANCHE A BRNO

9 aprile	Mugello
11 giugno	Brno
25 giugno	Monza
16 luglio	Misano
10 settembre	Vallelunga
1 ottobre	Imola

Il format

Nel 2017 saranno sei i round del calendario, che dopo due anni tornerà ad includere una trasferta all'estero e si comporrà in totale di 14 gare. "Variabile" il format dei weekend, che in quattro occasioni prevederà due gare della durata di 25 minuti, precedute da due turni di prove libere da mezzogiorno ciascuno e due sessioni di qualifica di 20 minuti. Tre invece le gare (sempre di 25 minuti) che verranno disputate in occasione della tappa di Brno in programma

a metà giugno e di quella di Misano. Tutti gli appuntamenti della stagione godranno della copertura streaming in diretta sul web. Oltre al titolo assoluto, anche il prossimo anno verrà assegnato quello riservato ai Team e al migliore Rookie.

La stampa in pista

A partire dal 2016, nel contesto del monomarca è stata introdotta la Clio Cup Press League di Renault Italia: un vero e proprio trofeo riservato ai giornalisti specializzati delle maggiori testate di settore, che si disputa nel contesto della stessa Clio Cup Italia.

Per una volta saranno loro i protagonisti con i protagonisti. Con la Clio Cup Press League, il cui titolo nel 2016 è stato vinto dalla giovane Alessandra Brena, si vuole dare la possibilità di "raccontare" la Clio Cup Italia dall'interno dell'abitacolo e vivere un'esperienza sicuramente straordinaria. ●

SFIDA IN SEI ROUND

9 aprile	Mugello
30 aprile	Franciacorta
25 giugno	Monza
16 luglio	Misano
10 settembre	Vallelunga
1 ottobre	Imola

UN CAMPIONATO A CAVALLO DELL'OCEANO ATLANTICO

Continua la collaborazione tra Lotus Cup Italia e relativo campionato Usa, con dettagli ufficializzati a breve. Previsto comunque il gemellaggio



Lotus Cup agilità e coppia

LA COUPÉ DI PB RACING CONTINUA AD INNOVARSI E LE NOVITÀ 2017 LA RENDERANNO ANCORA PIÙ VELOCE E DIVERTENTE

La Lotus Cup Italia si appresta a tagliare il traguardo delle quattro edizioni, da quando si disputa in esclusiva con le Elise Cup PB-R. Il monomarca riservato alle vetture della Casa di Hethel è riuscito a trovare ben presto una sua propria identità, attirando un sempre maggiore numero di piloti e team.

La stagione 2016 ha assegnato il titolo a Stefano Pasotti. Il giovane bresciano della LG Motorsport si è laureato campione solamente in occasione del conclusivo round di Imola, precedendo nella classifica generale un mai domo Lorenzo Pegoraro.

Sempre accesa la lotta in pista anche nella Coppa Over 50, il cui successo nel 2016 è andato a Vito Utziers, mentre nella Pirelli Cup a trionfare è stato Enrico Riccardi. Con una media di 14 partecipanti registrata quest'anno (15 la punta massima di iscritti in occasione dell'appuntamento del Mugello), gli organizzatori guardano adesso al futuro con una buona dose di ottimismo: il "target" più realistico per il 2017 è fin da adesso di 20 vetture in griglia, con cinque nuovi esemplari pronti entro la fine del mese di marzo.

La vettura e i costi

A fare da "catalizzatore" nel monomarca è la coupé inglese progettata dalla PB Racing di Stefano D'Aste e dalla Hexathron Racing Systems che fa capo all'ingegnere Marco Calovolo, il tutto con la collaborazione di Lotus Cars. Con il motore 1.8 litri da 235 Cv per circa 900 kg, la sua caratteristica principale è l'ideale rapporto peso-potenza che la rende particolarmente agile, nonché un ottimo carico aerodinamico. Alle novità del 2016 (come la nuova barra antirollio anteriore e un inedito sistema per la regolazione del precarico delle molle), per la prossima stagione ne sono in arrivo delle altre. Come l'introduzione del diffusore in alluminio, in abbinamento al nuovo terminale di scarico alto, che ha già esordito con successo nelle gare americane. Grazie a un apposito kit sarà inoltre possibile l'impiego del paddle-shift al volante mentre un aggiornamento del motore lo renderà di circa il dieci per cento più potente, con una coppia motrice superiore. Il prezzo della vettura pronta gara e senza optional è inferiore ai 60.000 euro. Il costo di un'intera stagione si aggira invece intorno ai 50.000 euro.

Il format

Rimane immutato rispetto al 2016 il format dei sei doppi appuntamenti, 12 gare in totale, tutti in abbinamento con il calendario del Gruppo Peroni Race. Due le "new entry": Franciacorta e Vallelunga. Ogni weekend si comporrà di due sessioni di prove libere di 25 minuti, due di qualifica di 20 minuti che andranno a definire entrambi gli schieramenti e due gare, sempre della durata di 25 minuti. I primi cinque round si svolgeranno in abbinamento negli stessi fine settimana con il Lotus Speed Championship, la nuova serie organizzata insieme al Club Lotus Italia e aperta alle vetture stradali del marchio, mentre è sempre più stretta la collaborazione tra la serie tricolore e quella statunitense, con dettagli che verranno ufficializzati a breve. Al momento si ipotizza inoltre un gemellaggio tra Lotus Cup Italia ed il campionato Usa. Tutte le gare del monomarca tricolore verranno infine trasmesse in "live streaming".

Anche le "star" al via

Una delle prerogative della Lotus Cup Italia, nel corso delle sue prime tre edizioni, è stata quella di fare alternare al volante di volta in volta anche delle "guest star". L'ultimo nome illustre è quello dell'ex pilota di F1 Nicola Larini, che ha preso parte all'ultimo appuntamento di Imola che si è disputato lo scorso ottobre, vincendo la prima delle due gare in programma. In precedenza era toccato a Marco Melandri, sulla pista del Mugello. Nel 2015, al suo rientro nel monomarca in cui aveva fatto una sola apparizione sei anni prima e per prima volta al volante della Elise Cup PB-R, il centauro romagnolo è andato a segno in gara-2. ●



NUOVI TALENTI AL VIA

Anche nel 2017 il campionato sarà di scena su tracciati in giro per l'Italia, come Adria, sotto, e Vallelunga, a sinistra

Entry Cup

via libera a tutti

IL TROFEO SPECIFICO DESTINATO AGLI ESORDIENTI CONTINUERÀ AD AVERE LA SUA CONNOTAZIONE PROPEDEUTICA. IN PISTA LE PICCOLE PEPATISSIME TWINGO

5 APPUNTAMENTI

30 aprile	Franciacorta
14 maggio	Adria
16 luglio	Misano
10 settembre	Vallelunga
15 ottobre	Adria



La Entry Cup, lo dice il nome stesso, è il monomarca che permette a tutti di avere il primo approccio con la pista, spendendo poco e al tempo stesso divertendosi. Protagoniste sono le piccole Renault Twingo, che nel 2016 hanno dato vita alla prima edizione della serie organizzata dal Gruppo Peroni Race con la formula della monogestione. Una peculiarità del campionato è quella di ammettere al via anche i sedicenni, ai quali viene pertanto data la possibilità di debuttare direttamente nelle ruote coperte. Giovani (soprattutto), ma anche gentleman, è la tipologia di pilota a cui la serie si rivolge.

Il format

Il format della Entry Cup continuerà a prevedere anche la prossima stagione un solo

turno di prove libere di 20 minuti, una sessione di qualifica e due gare "sprint" della stessa durata.

Cinque saranno gli appuntamenti, quasi tutti da disputarsi nelle sole giornate di sabato e domenica e con una predilezione per i tracciati medio-corti, nello spirito di una categoria che vuole essere appunto accessibile anche agli esordienti. Interessante è inoltre il sistema del sorteggio delle vetture, per favorire una situazione di perfetto equilibrio in termini di prestazioni. Prevista infine la diretta streaming sul web di ciascun round.

La tecnica

Equipaggiate con un motore 1000cc tre cilindri da 85 cv a fronte di 850 kg di peso, le berline che animano questa serie "low

cost", sono dotate di assetto ed elettronica "racing" ed ovviamente di tutto l'equipaggiamento di sicurezza a norma FIA, con gomme Nankang di tipo intagliate. Facili da guidare al limite, le Twingo della Entry Cup adottano un cambio manuale a cinque marce.

I costi

Al ribasso i costi per chi vi vuole partecipare: dai 2000 euro tutto compreso di quest'anno, si passerà a 1700 euro "full optional", incluso anche l'accesso ad un'area hospitality dedicata.

La media di partecipanti nel 2016 è stata di 11 vetture; un numero che per la prossima stagione dovrebbe salire ad almeno 15 unità. ●

CALENDARIO DI QUALITÀ

La stagione 2017 delle Mitjet vedrà le vetture con telaio tubolare e spinte dal Renault 2.0 esibirsi su cinque tracciati di grande nome. Come il Mugello, a destra



Alla sua seconda stagione, la Mitjet Italian Series ha riscontrato grande interesse. Se nel corso del 2015 il campionato organizzato dalla Motorquality aveva fatto registrare una media costantemente superiore alle 17 unità, con una quarantina di piloti in totale, quest'anno ci si è ulteriormente avvicinati al tetto delle 20 vetture per weekend. Un numero destinato a crescere ancora, grazie all'annuncio di arrivo di nuove squadre a partire dal 2017.

Format e costi

Sulla scia del successo avuto dalle analoghe serie che si disputano in Francia, Danimarca, Russia e Stati Uniti, il campionato tricolore è in continua crescita e gli ingredienti di questo successo sono diversi. Cominciando dai costi, che si aggirano intorno ai 6.000 euro a weekend, per proseguire con le caratteristiche della vettura e, non per ultimo, un format innovativo. Partiamo proprio da quest'ultimo, che prevede la suddivisione tra Piloti B (quelli più esperti) e Piloti A, che hanno la possibilità di alternarsi al volante dello stesso mezzo concorrendo al rispettivo titolo di classe e, insieme, a quello generale che nel 2016 è stato conquistato dall'equipaggio della Costa Ovest formato da Davide Di Benedetto e Cosimo Papi. Altri tre titoli sono quelli Team, Over 50 e Under 20, con un'ulteriore classifica riservata alle Lady. Anche nel 2017 verrà riproposto il format dei due anni precedenti, con un calendario di sei appuntamenti, ciascuno di questi articolato sulle due "sprint race" della durata di 20 minuti più un giro da completare per ciascuna delle due classi: in ogni round sono quindi previste quattro gare. Ma c'è anche una novità assoluta, ovve-

Mitjet anno terzo

CONTINUA LA CRESCITA DELLA SERIE MOTORQUALITY, FORTE DI COSTI LIMITATI E UNA VETTURA CHE COLLEGA KART E TURISMO

ro quella dell'abbinamento negli stessi weekend con i campionati Acì Sport. Tutte le gare verranno inoltre trasmesse in diretta streaming, mentre è stato istituito un montepremi in denaro.

La vettura

Altro punto di forza del campionato risiede nella vettura stessa, caratterizzata da un telaio tubolare adattabile a tre differenti "layout", con carrozzeria in fibra di vetro. Il motore è il 2 litri Renault 16V da 230 cv e la trazione posteriore. Ideale il bilanciamento al 50% tra anteriore e posteriore, con un peso complessivo di 750 kg. La Mitjet 2L adotta un cambio di tipo sequenziale Sadev a sei marce, con la leva tradizionale o il paddle-shift al volante. Le coperture sono Yokohama da 18" stradali. Una vettura che per le sue caratteristiche innate, incluso il ponte posteriore rigido, richiede grande sensibilità nella guida e, per certi versi, può fare da ponte tra il karting e le Turismo.

Non è un caso che a mettersi in evidenza, nel corso della stagione che si è conclusa, siano stati anche tanti giovanissimi. Uno di questi è proprio Cosimo Papi,

quest'anno primo inoltre tra i Piloti A. Ma a mettersi in evidenza è stato anche il 18enne Matteo Gonfiantini, quarto nella classifica dei Piloti B con tre vittorie al suo attivo. Proseguendo con Filippo Bellini, Francesco Massimo De Luca, Michele Malucelli e tanti altri "under".

Numerosi sono i giovani, ma anche diversi i piloti

con tanti chilometri sulle spalle, come lo stesso Di Benedetto, Mauro Pizzola, Lorenzo Marucci, Matteo Zucchi, Riccardo Romagnoli ed un fuoriclasse come Max Pigoli, protagonista nella 4 Ore di Franciacorta (vinta ancora da Papi assieme a un altro driver esperto che risponde al nome di Vittorio Zadotti) riservata proprio alle Mitjet, in cui ha fatto il suo ritorno al volante dopo un anno e mezzo di stop conquistando la pole. ●

2017 IN SEI ATTI

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
18 giugno	Monza
16 luglio	Mugello
24 settembre	Vallelunga
22 ottobre	Monza

Mini Challenge è la nuova era

DOPO UNA STAGIONE CON DUE MODELLI DIVERSI IN GRIGLIA, SONO PREVISTE UNA VENTINA DI JCW AL VIA NEL 2017

Tutto nuovo nel Mini Challenge tricolore, il monomarca indetto da Bmw Italia e promosso dalla Promodrive, che ne gestisce la parte organizzativa e tecnica. Lanciata nel 2012, dopo un anno di transizione, nel 2016 la serie ha visto debuttare le potenti John Cooper Works. Con oltre dieci nuove vetture (una quindicina in totale quelle schierate nel campionato che ha visto presenti anche le Cooper S, prossime ad andare in pensione con gloria), a fronte di numerose richieste per il 2017 si punta ad uno schieramento di almeno venti unità.

La tipologia di piloti al via va dal professionista al gentleman, all'esordiente. Ciò per le caratteristiche versatili della JCW, che garantisce il divertimento in pista a costi contenuti.

Il format

Tutto confermato per la prossima stagione, con un format dei weekend che in linea generale ricalcherà quello del 2016, con due gare "sprint" di 25 minuti più un giro ciascuna, una sessione di qualifica di 35 minuti e due turni di prove libere ancora della durata di 25 minuti. Una delle peculiarità del Mini Challenge è, inoltre, quella di consentire a due piloti di darsi il cambio al volante della stessa vettura. Una formula che punta ovviamente al risparmio e che ha riscontrato già molti consensi; come quello dell'equipaggio dell'Automobile by Progetto E20 formato da Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin, quest'anno secondi assoluti.

Ci sarà inoltre nuovamente un montepremi, ancora da deliberare. Quello del 2016 prevedeva un riconoscimento in denaro per ogni appuntamento e per i primi tre della classifica finale sia della Mini JCW che della Coper S. Al neo-campione Ivan Tramontozzi è stato anche offerto un test con la M6 di Bmw Italia. Sei in totale le tappe del calendario 2017, tutte da disputarsi nel contesto delle maggiori serie di Acì Sport (in ben cinque occasioni a "contorno" del Tricolore Gt), che toccheranno le piste di Imola, Misano, Monza, Vallelunga e Mugello.



La vettura e i costi

Come già detto, nel 2016 a fare per la prima volta la loro apparizione nel Mini Challenge è stata la JCW a trazione anteriore, sulla quale verrà effettuato solo qualche affinamento tecnico di minor conto per migliorarne alcuni aspetti, essendo solo al suo secondo anno di attività. Il motore adottato è il 2 litri turbo che di serie sviluppa 231 Cv, salendo a 265 Cv in versione "racing" con la gestione della centralina Bosch da corsa dedicata. Il cambio è di tipo sequenziale a leva. Dotata di Abs, pesa in totale 1.110 kg e adotta coperture Pirelli di tipo slick 17". A detta dei piloti, le sue caratteristiche vincenti a livello telaistico sono l'agilità,

la possibilità di frenare tardi e la stessa velocità di percorrenza in curva che scaturisce da un ottimo assetto. A distinguerla è anche l'estrattore, l'ala posteriore e lo splitter. Il costo della JCW pronta gara, tra kit ed acquisto vettura (Bmw Italia applica uno sconto a chi ne destina l'uso alla pista) si aggira intorno ai 50.000 euro.

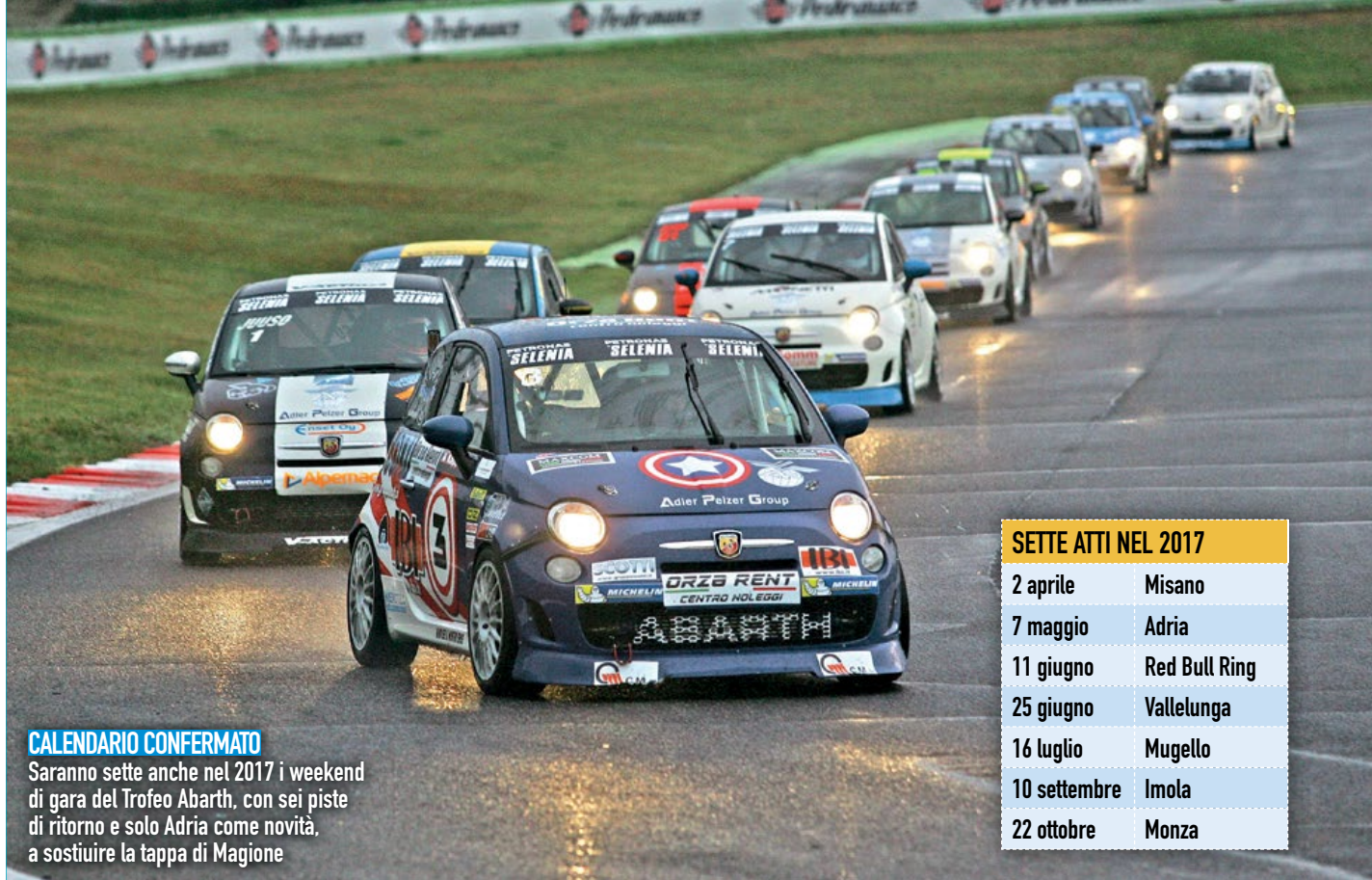
La stessa cifra è richiesta mediamente per disputare una stagione e viene logicamente dimezzata nel caso che si corra in equipaggio doppio. Intanto si parla di sostituire le Cooper S con una John Cooper Works in una versione con un allestimento più "light" e a breve se ne dovrebbero conoscere i dettagli. ●

SEI ROUND

30 aprile	Imola
4 giugno	Misano
18 giugno	Monza
23 luglio	da definire
24 settembre	Vallelunga
8 ottobre	Mugello

A CACCIA DI TRAMONTOZZI

La nuova stagione del Mini Challenge è già in partenza. Sopra l'azione a Vallelunga, a sinistra il campione 2016 Ivan Tramontozzi, a cui dopo la vittoria nel monomarca è stato offerto anche un test con la Bmw M6



CALENDARIO CONFERMATO

Saranno sette anche nel 2017 i weekend di gara del Trofeo Abarth, con sei piste di ritorno e solo Adria come novità, a sostituire la tappa di Mugello

SETTE ATTI NEL 2017

2 aprile	Misano
7 maggio	Adria
11 giugno	Red Bull Ring
25 giugno	Vallelunga
16 luglio	Mugello
10 settembre	Imola
22 ottobre	Monza

Trofeo Abarth avanti tutta

IL SUCCESSO OTTENUTO HA SPINTO A CONFERMARE LA STRUTTURA DEL WEEKEND E LE DUE TIPOLOGIE DI VETTURE

Il Trofeo Abarth si accinge a spegnere nove candeline. Formula di successo non si cambia: il detto è valido anche per il monarca della Casa dello Scorpione, che ha mantenuto fin dall'inizio lo stesso spirito, essendo stato oggetto nel corso del tempo soltanto a piccoli aggiornamenti che di fatto lo hanno migliorato sotto l'aspetto tecnico e sportivo. Nel 2017, per la seconda stagione consecutiva, la serie sarà riservata alle Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione, che dal 2015 è subentrata alla "Assetto Corse" tradizionale, con un leggero "upgrade" di potenza (dieci cavalli in più) ed un assetto maggiormente performante.

Assieme ad esse, saranno protagoniste le Abarth 595 OT (Omologata Turismo), adottate a partire dalla scorsa stagione ed eredi della 500 Assetto Corse, ma in una versione idonea al regolamento del campionato Turismo e pertanto meno esasperata aerodinamicamente, pri-

va dello splitter anteriore e dell'alettone posteriore. Una caratteristica del Trofeo Abarth è di essere altamente spettacolare e nello stesso tempo formativa anche per i più giovani. L'esempio è quello del neo-campione Cosimo Barberini (22 anni) e del 18enne svedese Joackim Darbom, secondo dopo avere vinto nel 2015 con le Abarth 595. Sette titoli conquistati ad oggi per il 25enne Alex Campani, che rientra in una fascia d'età intermedia. Protagonisti anche i gentleman, come "Gioga", primo nella classifica "Gentleman", e Paolo Scudieri, presente fin dalla prima edizione.

Il format e i costi

Sette sono gli appuntamenti che compongono il calendario 2017, inclusa una trasferta all'estero sul circuito austriaco Red Bull Ring. Il format di ciascun weekend prevede due gare di mezzora circa, con le Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione e con 595 OT raggruppate in un unico

schieramento, ma con classifiche e punteggi separati. Grazie alla presenza di numerosi piloti provenienti da più parti d'Europa, con la costante dei piloti scandinavi ed iberici, oltre che di una nutrita e competitiva pattuglia di turchi che nel 2016 hanno dimostrato grande competitività, la media delle presenze nelle ultime edizioni si è attestata sul numero di 20 vetture. Nel costo di iscrizione al campionato sono compresi numerosi servizi: tra questi un servizio di assistenza ricambi sul campo di gara ed il supporto di uno staff tecnico Abarth, anche se la gestione delle vetture è svolta dai team, con la presenza anche di alcuni privati come l'altro svedese Robin Appelqvist. Il costo di una stagione si aggira intorno ai 30.000 euro.

La tecnica

Come già detto, sono due le tipologie di vetture impiegate nel campionato. La Abarth 695 Assetto Corse Evo è equipaggiata con un motore turbo da 1.368 cc in grado di sviluppare 215 Cv. Il cambio adottato è di tipo sequenziale alla leva, mentre la 595 Abarth OT impiega quello manuale. Quest'ultima pesa 1030 kg (110 in più rispetto alla "695") ed ha una decina di cavalli in meno. Le gomme utilizzate sono le Michelin slick. ●

Baldan

il caccia

DOPO LA STAGIONE NELLA SEAT LEÓN ANCORA UN TITOLO NEL PALMARES DEL VENETO, VINCITORE IN CINQUE DIVERSI MONOMARCA MA MAI RIUSCITO A FARE IL SALTO

di **Dario Lucchese**

Ottotto vittorie e 11 podi su 12 gare raccontano perfettamente la stagione 2016 di Nicola Baldan, fresco campione della Seat León Cup Italia. Un dominio indiscusso, quello del pilota della Pit Lane Competizioni; ma certamente non così scontato, con il titolo che è stato assegnato solamente nell'ultimo appuntamento di Monza, dopo un'entusiasmante volata finale a due con Jonathan Giacomoni. Baldan era reduce da un'annata 2015 che, per impegni extra agonistici (la propria attività con Chioggia Kart), lo aveva visto quasi del tutto "latitante" in pista. Anche se una vittoria, proprio nel monomarca riservato alle vetture della Casa iberica, l'aveva comunque portata a casa. All'inizio di quest'anno è quindi arrivata la chiamata da parte di Roberto Remelli, numero uno della squadra con cui aveva colto a Vallenga l'unico successo della scorsa stagione. «Mi ha fatto una proposta che non potevo rifiutare ed eccomi qui, orgoglioso del lavoro e dei risultati che abbiamo ottenuto con l'impegno di tutto il team», ha commentato Baldan. Per lui, questo è il quinto monomarca che mette in bacheca. Quasi un record, quello del 34enne pilota veneto, che ha iniziato la sua ascesa verso il successo nella Clio Cup Italia insieme ai vari Giuseppe Cirò e Vito Postiglione; gente che andava davvero forte. «Essere riuscito a ritagliarmi uno spazio in mezzo a piloti di quel calibro, soprattutto ad inizio carriera, mi ha formato davvero tanto. Con le Clio, nei primi tre anni, ho vinto l'Under 25 ed il titolo Junior, fino ad arrivare a lottare per l'assoluta. Poi sono arrivati i tanti successi in Italia e in Europa con l'Arbarth e la Mini».

- Quindi l'impegno nell'EuroV8 Series, con la Mercedes: tutto nuovo, ma hai fatto bene anche lì...

«Ah la "Giallona". Un po' mi manca quella vettura. Grande macchina: tutta potenza e cattiveria. Mi sono divertito tanto. Credo di avere dimostrato quanto valgo anche in quel contesto, seppur con le trazioni posteriori. Certo, se fossi riuscito a portare a casa quella coppa...».

- Il presente è la Seat León Cup Italia. Una stagione davvero perfetta. Ci avresti scommesso?

«Devo dire grazie a Remelli e ai nostri sponsor per avermi dato fiducia e messo nelle condizioni di pensare solo a guidare. Vincere il titolo non è stato semplice, perché quando parti come "super favorito" hai sempre gli occhi puntati addosso. Tutti danno per scontato che tu debba vincere per forza, ma



PAGARE PER CORRERE CREDO SIA SBAGLIATO, PER CHI HA PIEDI E VUOLE FARE IL PROFESSIONISTA

NICOLA BALDAN

”

ABITUATO A STARE DAVANTI A TUTTI

Sopra Baldan che dal podio, su cui è salito 11 volte su 12 gare quest'anno, pare guardarsi la sua León della Pit Lane Competizioni, con cui ha vinto l'ennesimo monomarca in carriera

quando qualcosa va storto sei oggetto di tante critiche. Nel tempo ho imparato a gestire questo genere di situazioni. Tornando al campionato, devo dire che la León è davvero divertente e soprattutto grazie all'ottimo lavoro di Tarcisio Bernasconi e Seat Motorsport Italia, noi piloti abbiamo potuto godere di una grande visibilità. Per me questo fattore è fondamentale. Il ritorno di immagine che ho avuto mi ha consentito di disputare anche alcune tappe dell'europeo».

- Tra l'ambiente tricolore e quello della serie continentale, quali differenze hai riscontrato?

«Nella Seat León Cup Italia ci sono dei ragazzi davvero promettenti. Sono convinto che sia un ottimo trampolino di lancio. In Europa il livello è per forza di cose altissimo, con almeno una decina di piloti in grado di puntare al successo. In gara si tira come dei matti dall'inizio alla fine. È stata un'altra esperienza importante, anche se non ho raccolto alla fine quanto speravo. Ma sono comunque soddisfatto, perché il mio passo era identico a quello dei migliori; come nell'ultima gara di Barcellona, su una pista che non conoscevo e assieme a tutti i "big" che si giocavano il campionato. Avevo "provato" questo circuito al simulatore. Alcuni ragazzi di I-Dea Informatica me ne hanno regalato uno modellato proprio intorno alla León, con tanto di repli-

tore di taglie



Il Mondiale è al momento un sogno. So di essere umile e voglio rimanere con i piedi per terra, anche perché non ho mai avuto grandi budget. In un certo senso ho sempre pagato le squadre in prestazioni. Ma a volte non basta neppure questo».

- Oggi sembra che senza soldi non si corra. Possiamo dire sia così anche nelle categorie Turismo?

«Partiamo da un assunto ovvio e scontato: l'automobilismo è uno sport costoso e da qualche parte le risorse vanno trovate. Ma pagare per correre credo sia fundamentalmente sbagliato, almeno per chi ha "piede" e vuole fare il professionista. Bisognerebbe tornare a fare delle corse uno spettacolo, coinvolgere il pubblico ed indirettamente gli sponsor. A quel punto arriverebbero anche i soldi e si sarebbe costretti a spenderli per dare e avere il massimo. Oggi come oggi, si rischia di appiattire la qualità dei nostri campionati; poi non ci meravigliamo se quando vanno all'estero i piloti italiani vengono "asfaltati". I vari Gianni Morbidelli, Gabriele Tarquini e Roberto Colciago sono ancora in giro, vere leggende viventi delle corse. Qualcosa vorrà pur dire? Bisogna credere nelle nuove generazioni».

- Tu in fondo ci credi... Pilota ed istruttore: oggi sei coinvolto in un duplice impegno. Cosa significa trasferire agli altri l'esperienza della pista?

«Da una parte cerco di aiutare chi vuole iniziare a correre, dall'altra di smussare con i corsi di guida ed i kart, alcuni "viziacci" che in molti hanno per strada. A volte un dettaglio, persino la posizione di guida, può salvarti la vita».

La stagione di Baldan ha visto un solo colpo a vuoto, a Imola in gara-2, che ha pregiudicato un en plein da record, ma il sorpasso decisivo il pilota veneto lo ha messo a segno a stagione finita... «Ho chiesto alla mia Martina di sposarmi e ha perfino detto sì... santa donna». ●

ca dei comandi e della durezza di sterzo e pedali. Non fa miracoli, ma quando è fatto bene un simulatore aiuta tanto».

- Numerosi successi in carriera, ma nessun vero sbocco professionale. Ti sei mai chiesto perché?

«Mi pongo la domanda tutti i giorni. Da pilota ho fatto tutto quello che potevo e che dovevo: vincere. Però è anche vero che faccio parte di quella generazione nata e cresciuta nel periodo peggiore per l'automobilismo, parlando delle categorie Turismo. Quando ho iniziato a correre, i maggiori Costruttori si stavano ritirando, soprattutto quelli di casa nostra. Il professionismo che c'è oggi nel Gt era ancora lungi da venire. Forse sono rimasto fregato anche da questo. Non sono più un ragazzino, ma ho la giusta esperienza per poter fare ancora la differenza».

- Con una carriera come la tua, dovrebbe essere ovvio pensare ad un futuro nel Tcr.

«È indubbio che sia questo il mio obiettivo. Mi piacerebbe esordirci con la Pit Lane Competizioni, che ha molta esperienza su questo genere di vetture ed ha contribuito al trionfo di Stefano Comini nel 2015. Un impegno nel campionato internazionale, rappresenterebbe la naturale evoluzione di ciò che abbiamo fatto quest'anno. Non nascondo che ci sto lavorando, mi piacerebbe poter fare qualche gara.

VITTORIE IN CLIO CUP, ABARTH 500, MINI CHALLENGE E LEÓN CUP

Carriera nei trofei

Classe 1982, Nicola Baldan ha iniziato la sua carriera con i kart, debuttando in auto all'età di 20 anni nella Saxo Cup. Dalla stagione seguente e fino al 2008 è stato uno dei protagonisti assoluti nella Clio Cup Italia, in cui si è laureato campione Under 25 nel 2003 con la Scuderia La Torre ed ha centrato il titolo Junior nel 2007 con il team del compianto Bruno Alghisi. Nel 2009 ha iniziato l'avventura nel Trofeo Abarth 500 Italia con i colori di Romeo Ferraris, mettendo a segno due vittorie, sette secondi posti ed un terzo su 12 gare disputate, concludendo secondo nella classifica assoluta. L'anno successivo ha quindi portato a casa sia il titolo italiano che quello europeo con il team V-Action. Sempre nel 2010 ha disputato cinque gare della Seat León Supercopa Italia con Rangoni Motorsport, ottenendo come miglior risultato un secondo posto assoluto in gara-2 ad Adria. Nel 2011, con il team Forza Service, ha nuovamente vinto la serie italiana dello Scorpione ed ha concluso secondo nel monomarca continentale. Dalla vittoria alla 24 Ore per Telethon 2012, all'esordio nel Mini Challenge datato 2013; un debutto segnato ancora dal titolo e condito da otto vittorie e due secondi posti con il Team Mini Milano by Dinamic Promodrive. Nel 2014 il veneto ha preso parte all'EuroV8 Series con la Mercedes C63 del team R.R.T. di Nico Caldarella, chiudendo terzo nella classifica assoluta. Nel 2015 ha conquistato con la Mm Motorsport una vittoria (su tre gare disputate) nella Seat León Cup, monomarca in cui quest'anno ha messo a segno l'ennesimo titolo.

Civm 2017

lavori in corso

MOLTEPLICI NOVITÀ PER IL TRICOLORE DELLA MONTAGNA, DAL CALENDARIO AI REGOLAMENTI SPORTIVI, PER AUMENTARE ANCORA PARTENTI E SHOW

di **Gianluca Marchese**

Il Civm 2017 è già sulla rampa di lancio. Nelle ultime settimane è stato un fioccare di riunioni e incontri per discuterne i molteplici aspetti e se alcune novità necessiteranno di ulteriore tempo, altre sono pressoché definitive. A iniziare dal nuovo calendario. Il Tricolore Montagna prenderà il via dal Reventino a fine aprile e si concluderà a Pedavena dopo 12 tappe valide pure per il Tivm. Fra queste si segnala il ritorno del Trofeo Vallecamonica a fine luglio, preceduta da Fasano, spostata due mesi avanti, e da Trento, che ritrova la titolazione dell'Europeo, mentre per la cadetta Coppa Internazionale Fia varranno Verzegnis, Ascoli e la stessa Vallecamonica.

La formula resterà invariata: il Civm sarà di nuovo suddiviso in due parti con le nove prove fino a Gubbio il 20 agosto che assegneranno punteggi da un punto per il decimo a 20 punti per il vincitore, mentre le successive tre "finali" confermate a Erice, Caltanissetta e Pedavena che prevedono un ulteriore aumento nel coefficiente punteggio, che dall'incalcolabile 1,3 passa a un più "umano" 1,5. Per il futuro da sottolineare che la federazione sta lavorando a una riduzione dei round tricolori e già nel 2018 le prove scenderanno a 8 o 10.

Clamoroso ex aequo!

Ma la più importante novità di questi giorni che sarà ufficializzata a breve riguarda solo a margine il 2017. La settimana scorsa la federazione avrebbe infatti assegnato lo scudetto Cn 2016 ex aequo a Luca Ligato, dichiarato in un primo momento unico vincitore, e Achille Lombardi. L'intricata storia della paternità di questo Tricolore nasce da un regolamento che per l'ex aequo non era più cristallino rispetto a un campionato che negli ultimi anni ha profondamente cambiato pelle, soprattutto dopo l'introduzione di gara-1 e gara-2 per le salite a doppia manche.

Arrivati a pari punti in classifica, in pratica sia Ligato sia Lombardi avrebbero potuto trovare diversi appigli nelle discriminanti dell'aggiudicazione del titolo e quindi si è andati verso la decisione di un ex aequo definitivo e a suo modo clamoroso. Una scelta che ha condizionato le norme 2017, dove si è cercato di fare chiarezza e dove l'assegnazione ex aequo è stata perfino istituzionalizzata (anche se, per casi estremi, in realtà mancherebbe ancora una terminologia incontrovertibile che permetta di non



UNA CORONA... PER DUE

Intanto che il Civm lavora per organizzare il 2017, sopra le vetture che... paiono guardare al domani, si risolvono anche i problemi rimasti della stagione conclusa: in alto Achille Lombardi, vincitore ex aequo di classe Cn

confondere le prove in unica salita e quelle in doppia). L'intricato caso Ligato-Lombardi è comunque destinato a far discutere ancora.

Nuove titolazioni

In generale, evidentemente l'assegnazione di ben 9 titoli tricolori a ogni stagione agonistica non era sufficiente. Così nel 2017 gli scudetti aumentano ancora. Il nuovo regolamento istituirà anche quello per il gruppo delle biposto E2Sc, oltre al fatto di sancire due titoli separati per i gruppi E2Sh ed E1 Italia, che invece negli ultimi anni erano stati accorpati. Resta da ufficializzare se sarà istituito anche quello della Racing Start Plus. Insomma, si potrebbe arrivare a 12 titolazioni tricolori. Per molti, sia addetti ai lavori sia appassionati, sembrano un



IL CALENDARIO DELLA PROSSIMA STAGIONE

30 aprile	19° Cronoscalata del Reventino - Lamezia Terme (CZ)
21 maggio	27° Trofeo Lodovico Scarfiotti - Sarnano (MC)
28 maggio	48° Verzegnis - Sella Chianzutan (UD)
11 giugno	7° Salita Morano - Campotenesse (CS)
25 giugno	56° Coppa Paolino Teodori - Ascoli
2 luglio	67° Trento - Bondone *
16 luglio	60° Coppa Selva di Fasano (BR)
30 luglio	47° Trofeo Vallecamonica - Malegno (BS)
20 agosto	52° Trofeo Luigi Fagioli - Gubbio (PG)
17 settembre	59° Monte Erice (TP)
24 settembre	63° Coppa Nissena - Caltanissetta
8 ottobre	35° Pedavena - Croce D'Aune (BL)

* valida anche per il Campionato Europeo

NUOVE CLASSI PER LE GT

Sopra la Lamborghini Huracán, che dopo aver debuttato a fine 2016 è stata aggiunta alla nuova classe Super Gt Cup. Sotto, Luca Ligato, l'altro vincitore ex aequo dello scudetto Cn 2016 dopo la decisione della federazione



po' troppe perfino per una specialità così complessa e che prevede l'impiego dei più disparati modelli di auto. Al momento questa è comunque la linea, più che legittima, coerentemente seguita da diverse stagioni. Con la Fia e per tutte le federazioni resta inoltre il compito di mettere ordine nel sempre più caotico garbuglio delle vetture Turismo.

Rivoluzione in Gt

A proposito di modelli di auto molto diversi. Reduce da alcune annate ad alto gradimento e interesse, il gruppo Gt sarà completamente ristrutturato per cercare di mantenerlo su questi livelli. Se ne parlava molto già nel paddock di Pedavena e ora la federazione ha deciso le norme da adottare. La categoria ammetterà tre classi, ovvero Gt3, Gt Cup e

Super Gt Cup, quest'ultima quella delle Huracan del monarca Lamborghini che hanno debuttato a fine 2016 con Gianni Di Fant e Bruno Jarach. Per il titolo tricolore dovranno essere sommati i punteggi di gruppo e quelli di classe, fattore che diventerà una sorta di balance of performance "sportivo", piuttosto che tecnico, con l'intento di equilibrare il più possibile le eccessive differenze tra le varie supercar, che ormai provengono perlopiù da monarca completamente differenti sotto il profilo delle performance. Funzionasse, chissà che il Gt non funga da sperimentazione per una possibile adozione di un simile regolamento anche per le vetture Turismo, dove la questione delle "cup", ma anche delle turbo, Wrc o S1600 e S2000 è spesso dibattuta. ●



Fisica e ingegneria Cusano in prima linea

L'Ateneo ha ottenuto il finanziamento del Miur per Progetti di ricerca di interesse nazionale. Il professor Panciroli: «È merito delle sinergie»

Il MIUR promuove la ricerca scientifica anche grazie al finanziamento di Progetti di Ricerca di Interesse Nazionale (PRIN) e ha invitato gli atenei italiani a pensare, a strutturare idee brillanti e a mettersi in sinergia per accedere a quei fondi che rappresentano l'unica possibilità per un'idea di tramutarsi in un progetto innovativo concreto e reale. Il professor Riccardo Panciroli, titolare della cattedra di Costruzione di macchine presso la facoltà di Ingegneria dell'Università Niccolò Cusano, spiega come si è arrivati a partecipare alla competizione relativa al bando dell'area di Fisica e Ingegneria, e soprattutto, quali sono stati gli elementi contenuti nel progetto della Cusano che sono risultati decisivi per aggiudicarsi il finanziamento.

Professor Panciroli, cosa significa vincere un PRIN?

«Vuol dire mettere in sinergia tante componenti del mondo accademico che hanno la possibilità di lavorare fianco a fianco, al fine ultimo di portare a compimento un progetto dall'alto valore scientifico. Proprio

per questo sono particolarmente contento di essere qui, per far capire quanto sarà importante per noi docenti ma anche per gli studenti, per i ricercatori e per i dottorandi lavorare per i prossimi tre anni a questo piano di lavoro che ci coinvolge da tutti i punti di vista e che avrà grandi risvolti, non solo dal punto di vista tecnico. Insomma, è un bel traguardo».

Nel momento in cui i PRIN ricevono di nuovo ossigeno sotto forma di fondi, la Cusano partecipa e si aggiudica il finanziamento. Cosa vuol dire?

«È vero, veniamo da tanti anni di sottofinanziamento, negli ultimi tre non sono stati assegnati fondi per i PRIN. Oggi sembra esserci una sorta di inversione di tendenza. Il finanziamento che ci siamo aggiudicati fa capo a un bando del 2015 che tornava a foraggiare i PRIN con circa 93 milioni di euro. Il bando è stato improvviso, abbiamo avuto circa un mese per presentare il nostro progetto che è stato messo in competizione con altri 4 mila. Si consideri che ogni singolo progetto fa capo a

una cordata di università che, dalla loro, tentano di assemblare un team che annoveri vere e proprie eccellenze, visto che la vittoria finale si gioca anche sulla credibilità scientifica degli studiosi che vi partecipano. La competizione è stata molta e l'essersi aggiudicati questo PRIN, alla luce della situazione che abbiamo tratteggiato, è ancor più motivo di orgoglio e soddisfazione per il nostro ateneo».

Ci può fornire qualche dettaglio in più sul progetto che si è aggiudicato il finanziamento e che vede la Cusano in prima linea per la sua realizzazione?

«Fornire dettagli in questo momento è difficoltoso. Posso dire che riguarda il settore della Scienza dei materiali e che la difficoltà di spiegarlo sta nel fatto che si tratta di un qualcosa che ancora non esiste. Il progetto tende a integrare una tecnologia conosciuta come è quella dei materiali compositi (fibra di carbonio), con elementi di nanotecnologia. Per saperne di più occorrerà attendere ancora un po' di tempo».

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2016. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (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, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Fer-

rari, 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 al 347-2303761.

CEDO GRATIS raccolta riviste Autosprint intere annate dal 1970 in poi, per informazione telefonare 360-949490.

CORSI



CORSO DI PILOTAGGIO Formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervesina (PV), Monza. Proveni per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare mattino escluso sabato domenica 339.3112287. www.scuolapilotimilano.com

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



BUONE FESTE

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI AUGURA BUON ANNO A TUTTI VOI - Il 2016 è stato un anno molto particolare, pieno di impegni sportivi che hanno visto i piloti dei programmi ufficiali Snp, lottare tutti per il gradino più alto del podio. Ognuno di loro, ha guidato sempre dando il massimo, cercando di migliorarsi costantemente, nel tentativo di primeggiare sempre, con qualunque mezzo da corsa, il kart per i bambini della Sn3 e per i più grandi della Sn2, ai quali si sono aggiunte auto e formule per i più esperti della Sn1. Ognuno di questi piloti, ha vinto almeno una gara nel 2016, ma tutti loro si aspettano un 2017 ancora migliore. Ma, cari lettori di Autosprint, i vari (da sx verso dx) Nicola Venuto, Enrique Caruso, Francesco Blanco, Maurizio Rizzo, Giovanni Grasso, Nicola Castiglione, Vito Pignalosa, Tomas Calvagni, Mario Longo, Simone Parisi, Michele Bordonaro, Paolo Costante, Giuseppe Testà, ed i piccoli Christian Iarrera, Simone Ragusa, Vincenzo Orifici, Carlo Lipari e Gabriele Bannò augurano anche a tutti voi, di vero cuore, "buone feste ed un 2017 davvero strepitoso". AUGURI. Per info: selezione nazionale@alice.it

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



LA SELEZIONE NAZIONALE PILOTI IN PISTA PER I NOSTRI AMICI A 4 ZAMPE - Ormai è risaputo da tempo che, lo staff ed i piloti della Snp (che ha anche l'Enpa tra i propri partners), hanno un grande amore verso gli animali e sono molto attivi nella lotta al randagismo, che purtroppo, soprattutto nel sud Italia, è un problema serio e non ancora risolto. Ed in occasione di queste festività, tutti loro, vogliono lanciare un messaggio, d'amore e di speranza, affinché, grazie all'aiuto di "tutti" ed ad una maggior presa di coscienza del problema, questa piaga sociale possa essere quanto meno alleviata. E di buoni motivi ce ne sono tantissimi, basti pensare che un cane sviluppa intelligenza e sensibilità di un bambino di 7 anni, capace di soffrire o gioire, proprio come noi, o che crescere assieme ad un animale d'affezione, rende noi umani, più forti verso le allergie ed a livello di sistema immunitario. I cani poi, non si comprano, si perché basta andare in un canile per adottarne uno, si risparmia e soprattutto si regala una vita migliore ad uno di questi esserini. Basta con gli abbandoni, gesti di vigliaccheria pura, si all'amore che possiamo dare, ma soprattutto ricevere dai nostri cari amici pelosi. Regaliamo e regaliamoci, un anno migliore.

L'Outlet. Il modo migliore per comunicare.
Per info: 051.6227.270 - outlet@autosprint.it



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.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 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità
Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa



In Inghilterra, ai prestigiosi Brdc Awards, anche il grande Stirling Moss ha reso omaggio a Nico Rosberg

SUTTON-IMAGES.COM

MERITARE IL TITOLO NON COMPORTA L'OBBLIGO DI DIFENDERLO

Il vero valore di Rosberg

Provate a immaginare, per un momento, tutti i campioni del mondo, di qualsiasi sport individuale, che avessero sognato da bambini di diventare campioni del mondo e, dopo anni di sacrifici, aver raggiunto l'obiettivo agognato ma subito dopo ritirarsi improvvisamente dall'attività agonistica. Provate a immaginare Piquet, Prost, Senna, Schumacher, Vettel, Hamilton, Tiger Wood, Bolt, Tomba, Stenmark, Federica Pelle-

grini, Michael Phelps, Merckx, Federer, Agostini, Nieto, Phil Read, Mike Hailwood, Valentino Rossi, Marc Marquez, Jorge Lorenzo, Antonio Cairoli, eccetera eccetera, se si fossero ritirati subito dopo la prima conquista di un titolo. Che albi d'oro avremmo avuto? Quali sfide non avremmo più visto e raccontato? Che messaggio sarebbe passato ai tifosi e a tutti gli sportivi? Nico Rosberg è uno dei pochissimi campioni a

LA DIATRIBA SULLE COMUNICAZIONI TRA PILOTI F1 E MURETTI

Radio da proibire?

Io penso che per ridare nuovamente spettacolarità alle gare di F.1 senza stravolgere niente di quanto già esiste e allo stesso tempo per rivedere il vero valore dei piloti e della loro sensibilità tecnica nei confronti della vettura che stanno guidando, sarebbe opportuno eliminare qualsiasi comunicazione via radio tra box e pilota e viceversa. Per me i piloti quando sono in pista dovrebbero ricevere le comunicazioni solo ed esclusivamente dai commissari a bordo pista tramite le bandiere o altro, purché si tratti di motivi di sicurezza e/o di richiami per eventuali scorettezze durante la gara.

Francesco Barsotti

Ecco un punto di vista bello chiaro. In realtà una verità assoluta non esiste, è questione di scelte. A oggi, i tentativi di limitare le interazioni dei team radio si sono puntualmente infranti su difficoltà e contraddizioni della filosofia "oscurantista". Anche se s'avverte la nostalgia per quell'era in cui il pilota in gara nei momenti cruciali era solo con se stesso...

fuggire dalla competizione dopo essere arrivato alla conquista del primo titolo. Per quanto sopra scritto, non mi sento di provare per lui un sentimento di completo rispetto.

Heribert Stohr

Pro congratulandomi con Nico Rosberg, campione del mondo. Ragazzo umile e sempre disponibile. È stato il suo anno, ha vinto a Spa, a Monza, a Singapore dove non aveva mai ottenuto successi e infine il titolo, che meritava. Ci ha spiazzato tutti quanti con la sua scelta improvvisa ma che lui da tanto meditava. Ha una splendida moglie e un'adorabile bimba ad attenderlo, cosa avremmo fatto noi comuni mortali al posto suo? Difficile dirlo. Ha raggiunto il suo tanto desiderato obiettivo e ora non avrà più i suoi fans a seguirlo la domenica nei circuiti o davanti alla Tv, ora la sua più grande fan la vedrà ogni giorno crescere e giocare accanto a lui. Bravo Nico. Ti stimo e ti auguro ogni bene. Concludo aggiungendo una breve parentesi dopo aver letto l'editoriale del Direttore sui Caschi d'Oro, quando ha accennato a un eventuale ripensamento sul format, ho avuto un'idea e provo simpaticamente a proporliela... Visto che da diversi anni non è più un evento pubblico e premetto che un mio piccolo sogno sarebbe quello di poter partecipare a questa fantastica premiazione. Perché non coinvolgere i lettori di Autosprint come me in una sorta di concorso per poter partecipare a questa serata? Magari attraverso un'idea o un progetto attinente il motorsport e, perché no, mettendo in palio una piccola statuetta anche per il vincente lettore di Autosprint...

Paolo Bacchetta

Quanto alla prima lettera, la risposta è semplice: meritare il titolo appena vinto non comporta l'obbligo di difenderlo. Vuol dire che Nico resterà, come suo padre, un pilota iridato per un anno. Not so bad, no? Si può far parte della storia senza pretendere d'essere leggenda. Quanto alla seconda lettera, è possibile che il format dei Caschi si riapra al pubblico. Possibile, non certo. E comunque auspicabile, perché, in ogni caso, As vuole essere più vicino possibile ai lettori. Lo meritate.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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
051.62.27.111

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: **Ercolo Colombo**,
Alberto Crippa, **Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images.com**,
Massimo Bettiol,
Getty Images, **Oliver**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Tecnica: **Craig Scarborough**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi**, **Fulvio Cavicchi**,
Gianni Cogni, **Massimo Costa**,
Beppe Donazzan, **Alfredo**
Filippone, **Alessandro Gargantini**,
Marco Giordo, **Martin Holmes**,
Fiammetta La Guidara,
Piero Libro, **Dario Lucchese**,
Arturo Rizzoli, **Daniele Sgorbini**,
Leonardo Todisco Grande,
Giorgio Terruzzi, **Maurizio Voltini**,
Alex Zanardi
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **QUERIN** **SPORT** **STYLE**

ESISTE UN MONDO DI MAGIA
E DIMENSIONI ALTERNATIVE.
SCOPRILO INSIEME A DOCTOR STRANGE.



IL NUOVO VOLUME
**TI ASPETTA
IN EDICOLA
OGNI GIOVEDÌ**

Il più potente stregone vivente è in edicola con la collana di fumetti
Doctor Strange Serie Oro, 25 numeri tutti da collezionare.

IN EDICOLA SOLO CON

PANINI COMICS

STADIO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

MARVEL
marvel.com

© 2018 MARVEL

*Per il prezzo del quotidiano. Solo vendita, senza il prezzo di copertina di alcuni volumi con il €0,50 + il costo del quotidiano.
**Il prezzo in edicola potrà variare in base al numero di copie di ogni informazione. Il numero di copie di ogni informazione è indicato in edicola. **

70 BORSE DI STUDIO

INVIA LA DOMANDA
A PARTIRE DAL
15 FEBBRAIO
AL 28 FEBBRAIO



CLICK DAYS

ROMA 2017

STUDIA GRATIS PER 5 ANNI

Bando e domanda d'iscrizione su www.unicusano.it/borsa-di-studio
Per info: laurea.plus@unicusano.it



UNIVERSITA' NICCOLO' CUSANO