

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - F. 5.50 €
P.E. 0.01 € - 0.02 € - 0.03 €
CH. 0.17 € - 0.18 € - 0.19 €

AUTO SPRI NT

n. 22

Anno LV - Settimanale 31 maggio - 6 giugno 2016

3 Euro (Italy only)

FERRARI GIÙ DAL PODIO

Raikkonen sbatte Vettel solo 4° A Montecarlo le Rosse toccano il punto più basso dall'inizio stagione



INDY500 ROSSI C'È

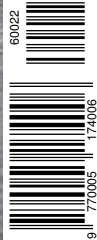
L'impresa dell'ex F.1 Alexander che a 24 anni sbanca da rookie la corsa più famosa del mondo



HAMILTON IS BACK

GP DI MONACO GIOCHI RIAPERTI

Sulle stradine del Principato, Lewis ritrova la vittoria e si rilancia. A Ricciardo le scuse Red Bull



Posta Italiana SpA s.p.a. - D.L. 330/2008 (conv. in L. 98/2009) art. 1, c. 103 (Bologna)

SALONE dell'AUTO TORINO

8-12 GIUGNO 2016

Dopo il successo della prima edizione, visitata da 350.000 persone, torna il Salone dell'Auto di Torino Parco Valentino, il più importante appuntamento in Italia per scoprire e provare le novità del mercato automobilistico. Un Salone coinvolgente, immerso nella splendida cornice del parco cittadino, aperto dalle 10 alle 24 e con ingresso gratuito.

Scarica l'app gratuita Salone dell'Auto di Torino* per conoscere in anteprima i modelli esposti e inviare la richiesta di prenotazione del test drive.



powered by



*Disponibile
dal 1 giugno 2016



PARCO VALENTINO

INGRESSO GRATUITO DALLE 10 ALLE 24

www.parcovalentino.com



Monaco e Indy processioni e miracoli

Scherza coi fanti e lascia in pace anche i santi la Formula Uno al Gp di Monaco. Dietro alla safety in piena processione, nella corsa più glamour e figa del mondo, ci toglie, perfidamente, l'emozione del primo passaggio a Santa Devota. Sono malinconici i primi sette passaggi della truppa dietro alla vettura di sicurezza. Certo il botto di Palmer, subito dopo che si sono spente le luci gialle della Mercedes che danzava tra i cordoli guidata all'onnipresente Bernd Maylander, ha chiarito subito delle condizioni comunque limite, però restano ancora a portata d'orecchio quei lamenti, quelle invocazioni e quelle comunicazioni via radio dei piloti che non ne potevano più di quella situazione. È abbastanza evidente che la federazione internazionale non vuole problemi specialmente in questo momento alla luce del caso-Bianchi tornato prepotentemente d'attualità questa settimana. Però quella partenza al rallentore, nonostante le condizioni limite atmosferiche e della pista, ha lasciato un po' d'amaro nella bocca a chi è cresciuto nel mito dei Cavalieri del Rischio, così ribattezzati proprio su Autosprint da Marcello Sabbatini, lo straordinario direttore di Autosprint, cantore fuoriclasse di un automobilismo molto diverso e tanto rimpianto.

Partenza al rallentatore a parte la domenica di passione sulle stradine del Gp di Mon-

tecarlo ha regalato una sfida tutta fosforo e cuore da parte di Hamilton. Lewis is back! è il nostro titolo di copertina. Non vinceva da nove Gp, il campione del mondo in carica, recordman di selfie e collezionista di bambole da perdere la testa. Ha atteso il Gp di casa del suo compagno-rivale di squadra Rosberg per iniziare la sua riscossa, riaprire il campionato e ottenere la sua 44esima vittoria in carriera. 44 come il suo numero di gara sulla monoposto. Quella monoposto che ha tenuto caparbiamente a bada in qualsiasi condizione, con le gomme full wet ormai in pappa e anche difendendo cattivo dagli attacchi di Ricciardo (tradito ancora dalla Red Bull), un altro capace di incantare in una corsa dove la Ferrari ha recitato un ruolo da comparsa di uno spettacolo che sembra avere, adesso, ben altri protagonisti. Le vicende di questa settimana si srotolano in quello che è sicuramente uno dei week end più da corsa del 2016. L'eco dei motori è rimbalzato ovunque con tante storie da raccontare. Alcune davvero curiose. Una fantastica. È quella di Alexander Rossi, ripudiato dal mondo della Formula Uno, che a 24 anni va a sbancare alla Indy 500. «Non ci credo, non ci credo», ha detto commosso davanti ai microfoni a fine gara. Ma nessuno scherzo. La sua impresa è reale in una gara in cui ogni volta vivadidio non esiste nessuna certezza.

domenicaseria



FORMULA UNO

- 4 GP MONACO HAMILTON IS BACK
- 10 GP MONACO FERRARI STRADA IN SALITA
- 16 GP MONACO MERCEDES TORNA A GIOIRE
- 18 GP MONACO RED BULL SCUSE A RICCIARDO
- 20 GP MONACO LE PAGELLE
- 24 GP MONACO LA TECNICA
- 26 GP MONACO TABELLONE
- 30 GP MONACO STORIE DEL GP
- 34 GP MONACO IL PADDOCK

VELOCITÀ

- 40 500 MIGLIA INDIANAPOLIS
- 56 GP2 MONACO
- 60 24 ORE NURBURGRING
- 62 WTCC NURBURGRING
- 64 F4 IMOLA
- 66 GT TRICOLORE IMOLA
- 70 CARRERA CUP IMOLA
- 76 CIVM VERZEGNIS

RALLY

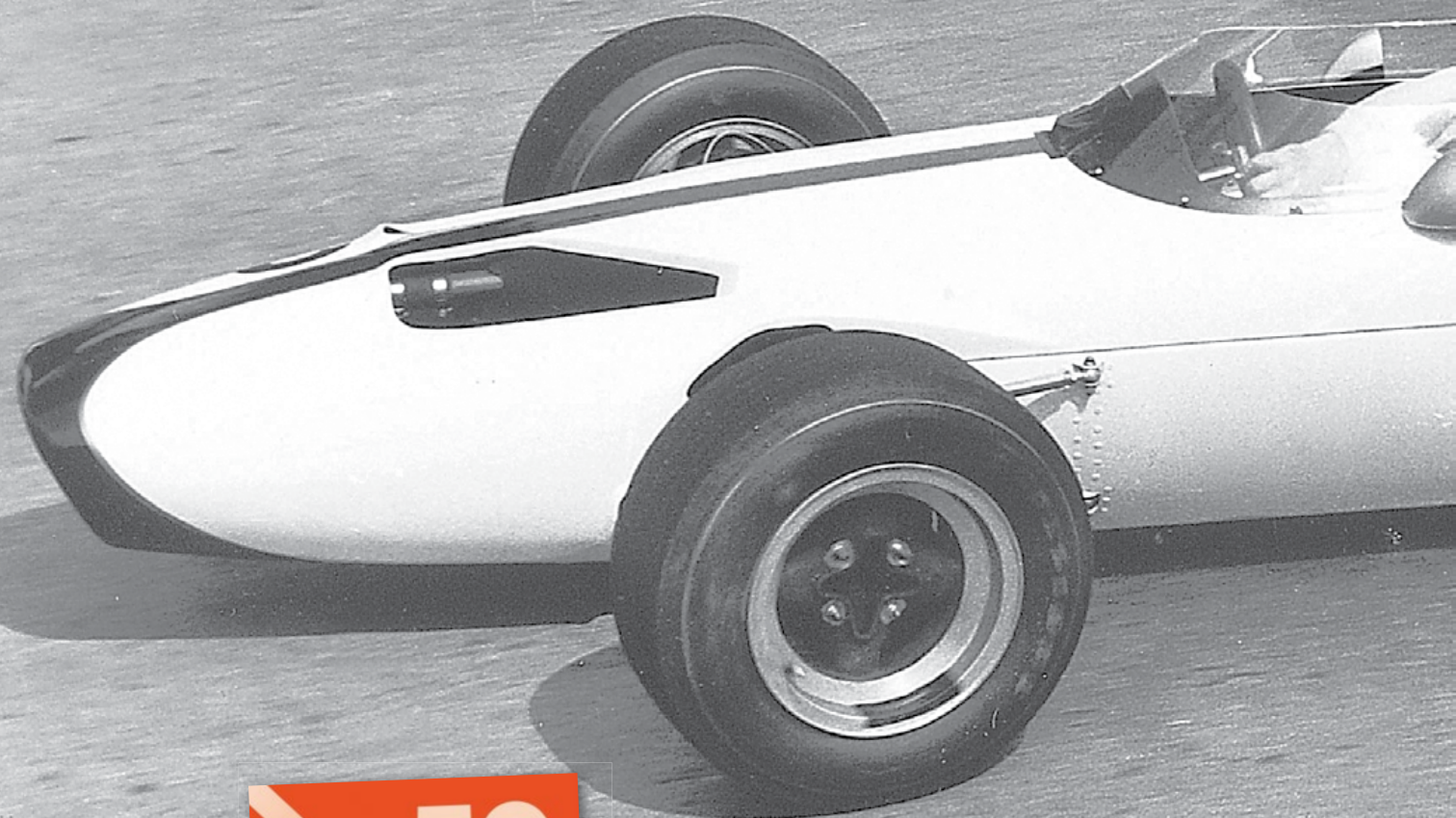
- 44 INTERVISTA JEAN RAGNOTTI
- 48 CIR E TERRA ADRIATICO

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 14 UN FILO DI GAS
- 32 CUORE DA CORSA
- 38 INTERVISTA RITROVATA
- 54 RALLYSPRINT
- 59 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 81 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT

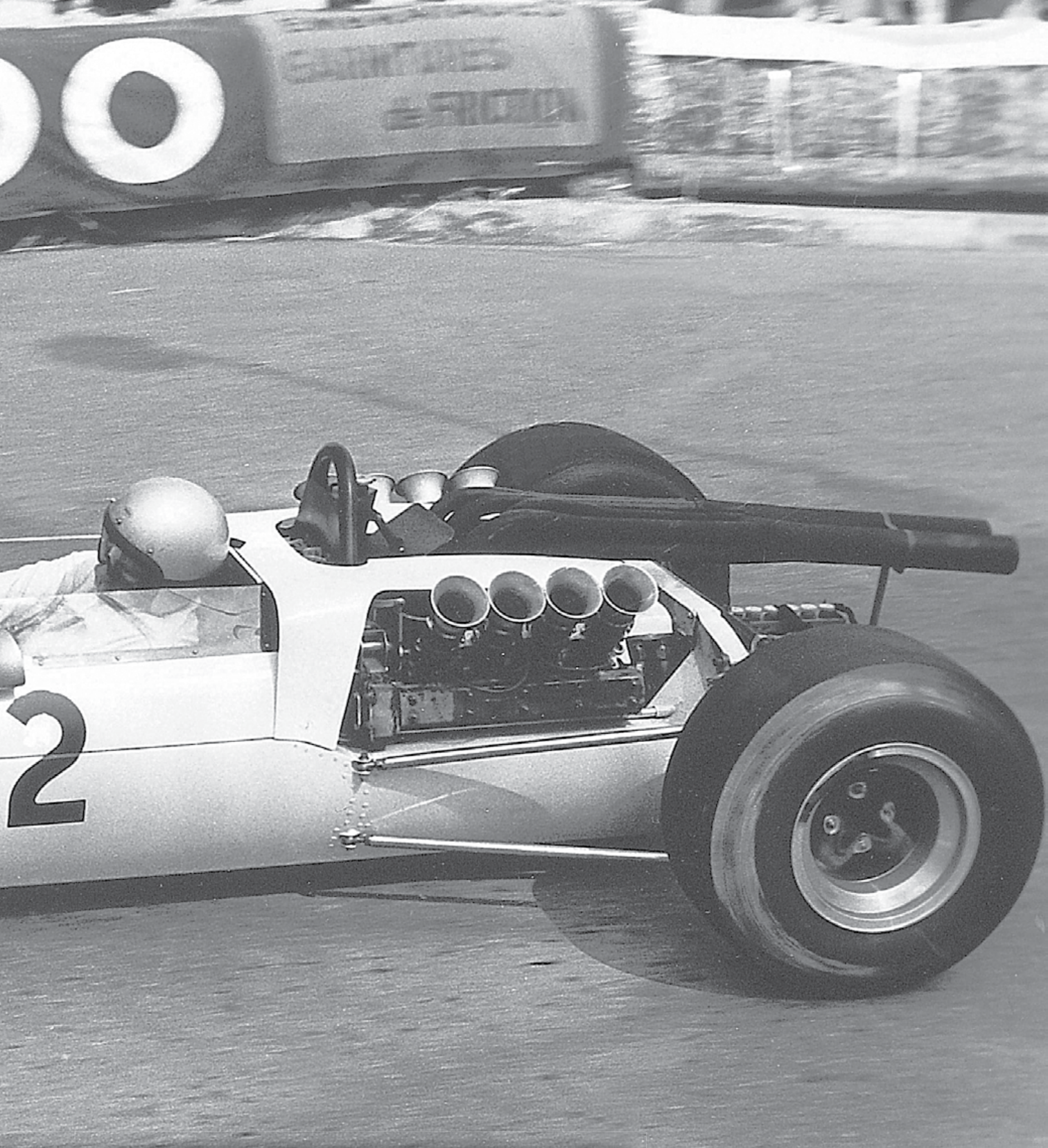
SCATTO FISSO

FEROD



Giubileo McLaren

Cinquant'anni secchi e senza soluzione di continuità in F.1 non te li regala nessuno. Sono un traguardo importante, che fino a oggi aveva toccato la sola, immarcescibile ed eterna Ferrari. Stavolta è il turno della McLaren, che proprio mezzo secolo fa si affacciò al mondo dei Gran Premi con l'omonimo pilota costruttore neozelandese al volante, che il 22 maggio



1966 entrò in griglia a Monaco con la sua M2B a motore Ford (niente a che vedere col nascenturo Dfv), piazzandosi decimo in griglia e ritirandosi al 10° giro per una perdita d'olio. Era solo l'inizio di un'epopea che tuttora si dipana, con ben 12 campionati del mondo piloti vinti e 8 tra i Costruttori. Ricorda l'ingegner Mauro Forghieri, che in quel weekend era al timone della Ferrari, lavorando alle Rosse di Surtees e Bandini: *«Il commendator Ferrari aveva una grande stima di Bruce McLaren, perché era un pilota molto bravo e un collaudatore sensibile, dotato di grande preparazione tecnica, un self made man che nelle corse ha lasciato una bella traccia».*

il commento
del Gp

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

MONTECARLO - Alla fine, su queste strade la differenza la fanno sempre gli errori. Che possono essere di guida, come quelli che Max Verstappen commette ossessivamente sia in qualifica che in gara. Di valutazione strategica, come quelli che convincono Daniel Ricciardo a montare le gomme intermedie dopo quelle da bagnato con le quali ha preso la partenza, prima di passare alle slick, "pagando" alla fine una sosta in più rispetto al vincitore Lewis Hamilton. Oppure errori grossolani ai box, come quelli commessi dal box Red Bull, che pur avendo richiamato Ricciardo per il secondo cambio gomme, si fanno trovare del tutto impreparati, azzerano un vantaggio di quasi 11", e di fatto consegnano la vittoria ad Hamilton e alla Mercedes su un piatto d'argento. Lo diceva Fangio: «Per vincere a Monaco bisogna andare un po' meno piano degli altri». Oddio, di certo Hamilton, che torna alla vittoria dopo 9 Gp consecutivi di digiuno, piano non è andato. Ma fondamentalmente è stato l'unico a non commettere errori, anche quando la gara era estremamente caotica, con i piloti che in pista utilizzavano tre diversi tipi di miscela. Lo stesso podio al termine, vede tre piloti tagliare il traguardo con pneumatici differenti. Ultrasoft per Hamilton, Supersoft per Ricciardo, Soft per Perez. Da quando la Pirelli è in F.1, una cosa del genere non era mai successa. Si è corso in condizioni atmosferiche molto difficili, e se la partenza data in regime di safety car poteva essere sembrata un eccesso di prudenza, quando dopo 7 giri la gara è finalmente partita, subito Palmer si è schiantato contro le barriere sul rettilineo di arrivo. A dimostrazione di come fosse difficile, seppure con i pneumatici da bagnato, non incorrere in errori di guida.

Gli errori della Red Bull

Sotto la pioggia, Daniel Ricciardo assecondato dal nuovo motore Renault, era stato semplicemente perfetto. Su una pista che ben presto migliorava incentivando subito l'adozione delle gomme intermedie, Ricciardo ha condotto con grande autorevolezza sino al 23° giro, quando è andato ai box per il primo cambio gomme. Qui la Red Bull ha commesso il primo errore, però giustificato dal fatto che quando ci si trova al comando a Monaco, pista dove di fatto è impossibile sorpassare, sia logico adottare una attitudine conservatrice. Perché i rischi devono prenderli gli altri. Ricciardo si è fermato per montare le gomme intermedie, Hamilton invece no, ha tirato dritto, con le gomme da bagnato, che ormai perdevano i pezzi di battistrada perché di acqua in

Hamilton is back!

ALLA FINE LEWIS E LA MERCEDES SONO L'ACCOPIATA CHE SBAGLIA MENO E RENDE DI PIÙ. BATTENDO RICCIARDO E LA RED BULL, PROPRIO A CAUSA DI UN PIT-STOP CLAMOROSAMENTE ERRATO



on



PER HAMILTON È LA VITTORIA NUMERO 44

A lato, l'immagine simbolo di Montecarlo, con Hamilton che riesce a restare davanti a Ricciardo. Sotto, il podio, con Lewis e Perez, terzo, che guardano il cielo, mentre Ricciardo è decisamente contrariato



← pista ne era ormai rimasta poca. Con le gomme da bagnato, il pilota inglese riuscirà a guidare per 31 giri, un grandissimo esempio di sensibilità di guida. Poco importa che a quel punto fosse tra i piloti più lenti in pista e che Ricciardo gli recuperasse quasi 3" al giro. Anche in questo frangente, però, la Red Bull avrebbe dovuto osare di più, invece che limitarsi a copiare Hamilton. Che si ferma al 31° giro, mentre Ricciardo lo segue il giro dopo per passare delle gomme intermedie alle slick. Quello che succede ai box sarà consegnato alla storia, Ricciardo al termine, senza troppi giri di parole dice: «Tra la Spagna e Monaco è la seconda volta che mi fottono». Di certo non è stato il pilota australiano a decidere di rientrare ai box improvvisamente. È stato il box a richiamarlo, così è davvero inaccettabile che semplicemente non si trovassero le gomme.

L'episodio della chicane

A quel punto il Gp di Monaco è entrato in una fase abbastanza scontata. Nel senso che se Hamilton aveva mantenuto il comando guidando con gomme da bagnato sull'asciutto, poteva farlo anche con delle gomme ultrasoft, comunque meno resistenti rispetto alle supersoft scelte da Ricciardo. Per alcuni giri Mercedes e Red Bull si sono seguite a distanza ravvicinata. C'è stato anche l'episodio alla chicane - investigato dai Commissari ma poi ritenuto ininfluenza - quando Hamilton ha sbagliato l'ingresso, con mezza auto è finito oltre il cordolo, e in uscita per proteggere la posizione ha leggermente stretto Ricciardo verso le barriere di destra. Interpretazione giusta quella dei Commissari, perché la velocità di percorrenza di Hamilton in quell'occasione non è stata inferiore ai giri precedenti, ed era suo diritto cambiare una volta la linea per proteggere la posizione. Tanto che lo stesso Ricciardo al termine, deluso e abbattuto, non ha voluto fare polemica su questo episodio.

Virtual safety car determinanti

In questa fase del duello Hamilton-Ricciardo, un ruolo determinante l'hanno giocato anche le numerose neutralizzazioni virtuali. Che su questa pista, che alterna tratti lentissimi ad altri molto più veloci, può risultare determinante e alterare di fatto un risultato. Come era successo nella gara di Gp2 svoltasi sabato. Accade al 68° giro, quando in occasione di questa neutralizzazione virtuale per rimuovere un telo di plastica dalla pista, Hamilton guadagna 1" secco su Ricciardo. Pur mantenendo entrambi la velocità di 80 km/h in regime di neutralizzazione. Da quel momento il Gp di Monaco è virtualmente finito, considerando che il vantaggio di Hamilton su Ricciardo si è attestato poi sui 3". A Lewis Hamilton va riconosciuto il merito di averci sempre creduto. Anche quando le cose sembravano mettersi al peggio nelle qualifiche, dove a causa di un problema con la pompa di benzina, aveva potuto effettuare un solo giro lanciato nel Q3. Nelle prime fasi di gara, ha sottoposto Rosberg ad una pressione infernale. Sul bagnato Nico era sensibilmente più lento e lui stesso al termine ha ammesso che non aveva fiducia nel rendimento delle gomme da pioggia. Dai box Mercedes hanno ordinato di spostarsi



VERSTAPPEN STAVOLTA E ANDATO KAPPAO

Sopra, Verstappen si ritira dopo aver sbattuto contro il rail anche in gara, oltre che in prova. In alto, nelle prime fasi, la Safety Car tiene compatto il gruppo, con la Red Bull di Ricciardo davanti alle Mercedes

per fare passare Hamilton, e lui diligentemente lo ha fatto sulla salita che porta al Casinò. Hamilton campione di sensibilità nella guida, perché è stato l'unico a percorrere 31 giri con le gomme da bagnato e addirittura 47 giri con le gomme ultrasoft. Che negli intenti della Pirelli, in condizione di pista ottimale, si sarebbero dovute cambiare dopo 25 giri. C'è riuscito grazie alla sua abilità, che anche in passato aveva già fatto la differenza quando si era corso in condizione estreme e mutevoli come quelle viste a Monaco.

Lewis riapre il campionato

Con questa vittoria, Hamilton riduce drasticamente il suo gap rispetto a Rosberg, ora solo 24 punti. Riapre il campionato del mondo e si fa perdonare dalla sua squadra dopo i disastri del Gp di Spagna. Perché in questa occasione la Mercedes con Rosberg ha ottenuto davvero poco. Il leader del campionato non ama guidare sotto la pioggia, e su-



ALONSO QUINTO HA SOPRAVANZATO ANCHE ROSBERG, BATTUTO DA HULKENBERG

Alonso, sopra, con la McLaren è stato autore di una bellissima gara, giungendo quinto e riuscendo a precedere Hulkenberg e Rosberg. Nico è stato beffato dal connazionale in extremis. Sotto, l'episodio che ha visto Hamilton chiudere senza tanti complimenti Ricciardo, il quale lo insidiava in accelerazione, subito dopo un suo "lungo" alla chicane



bito dopo il via, non riusciva minimamente a tenere il passo di Ricciardo. Al 20° giro è rientrato per mettere le gomme intermedie, in crisi di aderenza, senza avere il minimo dubbio che in quel momento invece la gara si potesse interpretare in modo diverso, come stava facendo Hamilton. Poi ha perso tempo durante la prima sosta, non è riuscito a passare Alonso, che si è limitato a seguire come un'ombra, infine sul traguardo all'ultimo giro è stato beffato da Hulkenberg che gli ha soffiato il 6° posto sotto il naso. Una gara sottotono, non all'altezza di Hamilton nel gestire l'usura delle gomme ultrasoft, rinunciatario nei duelli ravvicinati. Con le due mescole utilizzate in gara, Hamilton è stato il più veloce. Con le gomme ultrasoft ha ottenuto il tempo di 1'17"938, davanti a Rosberg che ha segnato 1'18"763. Come dire 8 decimi più veloce del compagno di squadra! Con le gomme da pioggia, invece, Hamilton ha ottenuto il giro più veloce in 1'30"844 quando Ricciardo, che le aveva cambiate

LA SITUAZIONE È SEMPLICE. DOPO LA SPAGNA, SONO RIMASTO FREGATO PURE A MONACO

DANIEL RICCIARDO



molto prima, non aveva comunque fatto meglio di 1'34"360. Numeri che dimostrano come Hamilton i presupposti per la vittoria li abbia creati proprio sotto la pioggia. Per questo motivo la grande delusione di Ricciardo al termine è forse un po' eccessiva. L'australiano dovrebbe comunque essere contento per la performance davvero fenomenale del nuovo motore Renault (aggiornato con solo 3 gettoni!) la cui sorprendente efficienza ora di fatto riapre il campionato. 295,4 km/h la velocità massima di Ricciardo contro 288,5 km/h la velocità massima di Verstappen, che disponeva ancora della power unit in versione Barcellona. Ben 7 km/h di differenza a parità di vettura, sono davvero molta cosa, su un rettilineo così breve come quello di Montecarlo. Con il risultato odierno, Daniel Ricciardo sale al terzo posto della classifica di campionato, a 40 punti di distacco da Rosberg. Gap pesante ma ancora recuperabile con 15 ancora da disputarsi. «Vedremo in Canada - dice Riccardo - che è una pista velocissima dove ci vuole molta potenza. Se saremo in grado di difenderci contro la Mercedes come a Monaco, allora possiamo sperare di tenere la sfida di campionato aperta».

Per la Rossa un weekend disastroso

A corollario di uno dei weekend più disastrosi per la Ferrari negli ultimi anni, Sebastian Vettel ha concluso al 4° posto, dietro anche la Force India di Sergio Perez. Kimi Raikkonen invece ha sbattuto al 10° giro dopo la curva del Mirabeau. Dopo che il giorno prima aveva lamentato un'altra rottura del cambio. Il risultato è che ora i due ferraristi sono retrocessi al 4° e 5° posto della classifica di campionato, mentre la Red Bull ormai insegue a soli 9 punti nel campionato Costruttori. Questi sono i fatti, poi ci sono le interpretazioni che vengono dalla Ferrari e che raccontano una realtà molto diversa. Vettel sottolinea che la vettura era velocissima e si prende tutte le colpe per questo scarso risultato, colpevolizzandosi per il troppo tempo che avrebbe perso dietro a Massa, quando lui con le gomme intermedie non riusciva ad avere il meglio del brasiliano che aveva ancora le rain. Arrivabene giustifica il grave errore di Raikkonen con la frase: «fosse per lui questa gara la cancellerebbe dal calendario». Sull'ennesima rottura al cambio nessuna spiegazione, così come il fatto che una vettura che a Melbourne comandava con autorità il Gp di Australia con entrambi i piloti, ora non solo non sia riuscita a mantenere quella posizione davanti alla Mercedes, ma si sia fatta superare anche dalla Red Bull e oggi persino la Force India sia apparsa imprendibile. Mancano ancora 15 Gp, per Montreal la Ferrari annuncia un altro sviluppo sul motore, ad agosto cominciano i test con le gomme versione 2017 e le auto modificate, ormai tutti hanno avviato i lavori per il progetto per le vetture del prossimo anno. Troppo lavoro, troppa carne al fuoco, per un team che aveva iniziato bene e ora ad ogni gara perde progressivamente terreno. La Renault e la Red Bull in due mesi sono riuscite a ribaltare una situazione che sembrava disperata. Potrebbe farlo anche la Ferrari, ma a condizione di avere una visione più chiara dell'attuale situazione. Che al momento invece non sembra esserci. ●



gli sconfitti
del Gp

IL QUARTO POSTO DI VETTEL HA UN SAPORE AMARISSIMO. L'AFFIDABILITÀ E LA GESTIONE GOMME RESTANO UN PROBLEMA E LA LOGICA NON DÀ RAGIONE ALLE PROSPETTIVE ROSSE

Ferrari

ora la strada è in s



HULK FINISCE DIETRO SEB MA PEREZ È DAVANTI

Vettel, sotto, sta davanti a Hulk e Alonso, ma al traguardo è preceduto dall'altra Force India di Perez... Seb, al centro, accigliato con Arrivabene. In alto, al box Ferrari guardano le gomme, quasi per cercare di capirci qualcosa...

alita

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

MONTECARLO - Nel giro di due settimane sono cambiate radicalmente le prospettive, le priorità. Al di là del quarto posto di Vettel alle spalle di Perez, con il tedesco incapace di mettere la Force India sotto pressione, fosse almeno per un giro, la situazione ora appare sempre più difficile da recuperare. Non tanto perché la SF16-H non sia sufficientemente performante o perché a Maranello non abbiamo il potenziale e la cultura tecnica per recuperare un gap sempre più rilevante, ma perché alla Ferrari ormai sembrano vivere una realtà dissociata. Perché Maurizio Arrivabene dice che casomai dovesse preoccuparsi della Red Bull, allora potrebbe anche andare a casa. Ma la Red Bull da due Gp si è mostrata più performante della Mercedes, Ricciardo in classifica precede Vettel e Raikkonen quindi ci chiediamo cosa altro debba succedere, per ammettere che ora il team motorizzato Renault sia più efficiente. Vettel, che prima parlava di ambizioni iridate, ora dice che se la Ferrari 2016 corresse contro le vetture del ... 2015, vincerebbe tutte le gare. Raikkonen, che sbatte contro le barriere poi nel tentativo di riprendere il controllo, quasi travolge Grosjean, e al termine si meraviglia pure che i Commissari lo chiamino per discutere del suo comportamento. L'affidabilità continua ad essere un problema, come conferma la rottura del cambio sulla vettura di Raikkonen il sabato. La Ferrari continua a vedere come causa principale dei suoi mali, la difficoltà a fare funzionare correttamente le gomme entro una finestra di temperatura sempre più ristretta. Problema tipico della F.1 di 10 anni, quando si usavano pressioni di gonfiaggio più basse, spalle dei pneumatici più flessibili e regolazioni di camber più esigenti; ma che oggi, con i programmi di simulazione e analisi che ci sono, e con i valori standard imposti dalla Pirelli, quasi nessuno più lamenta. Alla Ferrari non riuscirebbero ad abbassare le pressioni minime di gonfiaggio, ricorrendo a vari artifici come invece fanno gli altri. Ma è dal Gp di Australia che Autosprint ha sollevato il problema, oggi solo la Ferrari e la McLaren sembrano non riuscirci. Come è possibile che un team che ambiva alla vittoria di entrambi i titoli iridati, oggi stia progressivamente perdendo terreno, lontanissima come rendimento da quello che invece aveva

← mostrato a Melbourne. Quando nella prima parte di gara, Vettel e Raikkonen erano al comando. Il week end monegasco della Ferrari è presto detto. L'unico momento positivo è stata la terza sessione di prove libere quando Vettel era risultato il più veloce. Dopo le qualifiche il tedesco era invece furibondo, forse perché la vettura gli era stata cambiata nelle regolazioni senza interpellarlo. Pronti via, sebbene la pioggia giocasse a suo favore - per il suo talento in quelle condizioni e per il fatto che comunque l'acqua rimescolava le carte - Vettel si è accodato al 4° posto e lì è rimasto. Guadagnando posizioni solo grazie al primo pit stop velocissimo. Il problema non è stato la strategia, la scelta delle gomme soft invece che super o ultra soft preferite da Hamilton o Ricciardo. Quanto il fatto che magari si poteva tentare di tirare dritti con le gomme da bagnato, come ha fatto Hamilton. Perché se Lewis aveva poco da perdere stando dietro a Ricciardo, ancora di meno avrebbe dovuto averne Vettel.

Vettel ben poco condivisibile

Ma come fa Vettel a dire che senza il tempo perso dietro Massa avrebbe potuto vincere? Che corsa ha visto? Considerando che in seguito a parità di gomme non è mai riuscito ad avvicinarsi a Perez, e anzi quasi sbatte alla curva del Massenet per cercare di ridurre il gap. Vettel dice che credeva che sia Hamilton che Ricciardo avessero le ultrasoft, ma nessuno lo ha informato? Dice che pensava si sarebbero fermati a pochi giri dalla fine. Ma nella F1 moderna i team monitorano al millimetro la situazione di tutte le altre vetture in pista, hanno sempre il quadro esatto della situazione. Arrivabene sottolinea che Raikkonen a Monaco proprio non funziona. Ma il finlandese il Gp di Monaco in passato lo ha vinto! Ha ottenuto tre volte il giro più veloce. La Renault con solo 3 gettoni ha migliorato radicalmente il proprio propulsore. A disposizione ne ha ancora 21, mentre alla Ferrari ne sono rimasti solo 6. Eppure ogni analisi dopo gara viene interpretata in maniera spesso incomprensibile.

La questione delle ultrasoft

E dire che l'utilizzo delle gomme ultrasoft avrebbe dovuto essere un vantaggio per la Ferrari. Tradizionalmente più a proprio agio con le mescole più tenere. Anzi per dirla tutta, molti team avevano criticato la Pirelli che anche in Canada porterà le stesse mescole di Montecarlo, sostenendo che si trattava di una cortesia alla Ferrari. Che invece in gara le ultrasoft non le ha nemmeno montate, e come tutti, tra il 13° e il 15° giro ha deciso di fermarsi per sostituire le gomme da pioggia con quelle intermedie. Pur avendo Sebastian Vettel, il pilota da tutti ritenuto il migliore, il più veloce e sensibile sotto l'acqua. Sergio Marchionne in Spagna aveva detto che da tempo non vedeva la squadra così in forma, che la coppia di piloti della Ferrari era



gli sconfitti del Gp

RAIKKONEN PICCHIA E ROVINA LA SUA GARA
Sbattendo alla Vecchia Stazione Kimi ha dato addio alla corsa, a lato. Sotto, il rientrante Allison, al centro un preoccupato Arrivabene e, in basso, i delusi Raikkonen e Vettel

la migliore del mondo e che confermava in toto la fiducia all'attuale management. Con questi presupposti c'è da chiedersi come la situazione possa migliorare o cambiare a breve. Come dovrebbe essere e come pensiamo sia nel potenziale cronometrico della SF 16- H. In Canada dovrebbero esserci delle novità alla power unit, che alla Ferrari cercheranno di fare passare come soluzione per migliorare l'affidabilità. In caso di diniego della Fia, come era successo per il "super motore" portato a Sochi, ancora non sappiamo se si passerà ad una nuova unità, che per Vettel diventerebbe la quarta.

A Monaco il peggioramento

Se a Barcellona farsi battere dal debuttante sulla Red Bull Verstappen sembrava una cosa al limite, frutto solo di scelte strategiche sbagliate, a Monaco le cose sono peggiorate, perché anche la Force India è diventata imprendibile. Eppure dopo le contraddittorie prove di giovedì, la Ferrari aveva identificato in un

misterioso buco nel fondo piatto, le ragioni per i tempi lenti di Vettel e i suoi ripetuti errori. Vettel e Arrivabene confermano che il clima all'interno della squadra rimane ottimo. È quello che ci vuole per tornare ad occupare quelle posizioni che competono alla Ferrari. Però nel week end monegasco, la Mercedes e anche la Red Bull sono sembrate ancora più lontane, irraggiungibili. E la causa non è certo la finestra operativa delle gomme. ●





«Il problema? Non è la Red Bull»

ARRIVABENE NON TEME I NUOVI RIVALI MA SOTTOLINEA L'ASSURDITÀ DEL FATTO CHE LA ROSSA NON RIESCA A ESSERE EFFICACE NEL Q3

Parla Arrivabene

«I problemi partono sempre il sabato, è successo a Barcellona ed è successo qui. È assurdo che in qualifica non riusciamo a migliorare il tempo del Q1, che nel Q3 non si riesca a migliorare in modo tangibile come fanno gli altri. Mi dicono che il problema è nella finestra di temperatura di utilizzo delle gomme, ma dobbiamo capire in maniera approfondita cosa sta succedendo. Non è un problema di gomme ma di come la vettura si adatta a loro. Oggi abbiamo perso molto tempo dietro Massa, ma dovremmo riuscire a partire più avanti, noi abbiamo scelto una strategia molto aggressiva ma è stato il frutto degli errori che sono stati fatti in precedenza. Il morale del team resta alto, tutti sono molto carichi, oggi hanno fatto un pit stop eccezionale. È compito mio tenerli focalizzati sulle gare, siamo solo al sesto Gp, ne mancano ancora 15. Non bisogna abbattersi, non bisogna mollare, ma i problemi tecnici vanno compresi, dobbiamo farlo. Ora andiamo in Canada dove porteremo delle cose nuove, vedremo la vettura in una situazione diversa rispetto a Monaco. Questa è una pista strana, se Rosberg si siede e noi e la Red Bull miglioriamo, il campionato diventa molto interessante. Ma sono problemi che lascio a Toto Wolff, io mi tengo i miei che so-

no più grossi. Ma il nostro problema rimane la Mercedes, perché se dicessi che il problema è diventato la Red Bull, allora vado a casa, allora non mi dovrei neanche presentare in Canada. Ci sono piste dove il telaio è più importante di altre. Oggi abbiamo visto una Red Bull molto forte come dowforce ma lo ripeto, il nostro problema non è assolutamente la Red Bull. Perché a Barcellona dovevamo vincere noi. Il nostro problema è in qualifica non in gara. A Raikkonen la pista di Monaco non è mai piaciuta. Un po' come a Michael Schumacher in Turchia, quando Massa gli stava sempre davanti. Tutti i piloti hanno la loro bestia nera, per lui è il circuito di Monaco. Fosse per lui vorrebbe saltarla ma poi Ecclestone non sarebbe d'accordo...

Parla Vettel

«Al primo cambio gomme abbiamo avuto la giusta attitudine aggressiva. Credo che in gara siamo stati molto veloci, ieri non abbiamo fatto un buon lavoro nel mettere la vettura nelle migliori condizioni

possibili, mentre oggi è stata colpa mia e chiedo scusa. Avrei dovuto rendere possibile almeno il podio. A parte questo la vettura era veloce in questo fine settimana, il pit stop è stato fantastico e mi ha permesso di passare Rosberg. I ragazzi hanno fatto un gran lavoro. Credo che quando ero dietro a Massa e montavo gomme intermedie la pista fosse molto scivolosa ed era molto semplice sbagliare. Ma sono arrabbiato con me stesso perché avrei dovuto rendere possibile fare meglio. Era la mia gara. A volte ci sono 76 giri da fare ma quelli che decidono tutto sono solo 5. In quei 5 giri se fossi riuscito a superare Massa non sarei stato a lottare con Rosberg, Hulkenberg e tutti gli altri. Avrei potuto gestire con più margine la mia strategia e quando mettere le gomme slick, ma anche creare più divario. In quel momento ho perso la gara, perché la vettura era sufficientemente veloce per concludere in una posizione migliore che il 4° posto. Ho perso un po' di posizioni. Pensavo che sia Hamilton che Ricciardo fossero entrambi con le ultrasoft e si sarebbero di nuovo fermati per cambiarle verso la fine. Montare le soft penso fosse la giusta decisione, alla fine erano le gomme più veloci. Recuperavamo terreno negli ultimi giri, ma era im-

possibile raggiungerli a meno che non si fossero fermati. Che non è successo. Ma l'atmosfera nel team è ottima. Ovviamente abbiamo avuto un paio di gare non ideali e oggi avremmo potuto andare meglio e non lo abbiamo fatto. Comunque abbiamo portato la monoposto al traguardo e ho provato più volte a chiudere il divario su Perez per tentare di salire sul podio. Un paio di volte ci sono riuscito ma poi ho anche rischiato di finire a muro e sono stato fortunato a non finire contro le barriere. Ho cercato di mettergli pressione, ha fatto qualche errore, ma non sufficiente per sopravanzarlo».

Parla Raikkonen

«Non è stata una gara semplice, un fine settimana non buono ma fortunatamente abbiamo fatto un po' di punti nelle gare precedenti quindi speriamo di tornare davanti nelle prossime gare. Non so perché mi abbiano chiamato in Direzione Gara dopo l'incidente. Probabilmente è una formalità che bisogna sbrigare. Ho dovuto parcheggiare la vettura fuori dal Tunnel, perché non potevo lasciare la monoposto proprio nel bel mezzo di quel tratto della pista. Dovevo lasciarla più avanti. Ho avuto difficoltà a trovare aderenza nel corso del fine settimana. Non è andata bene nelle Qualifiche e sotto l'acqua è stato difficile. Ho cercato di guidare al massimo ma quando sono finito contro il muro andavo molto piano, eppure ho perso l'antiorario e non sono riuscito a rimettere la vettura in pista. È stato davvero un fine settimana difficile». ●



I menù del **Gambero Rosso**

Il menù è da Gambero Rosso. Vabbè, ci si adatta. A patto che qualcuno spieghi una buona volta gli ingredienti, le ricette, insomma come arrivano in tavola 'sti piatti amari. Allora: siamo partiti con tutta la voce in gola per lo sbarco in Australia, luogo in cui sul rosso, nel senso del Cabernet ma anche dello Shiraz e del Merlot, le cose funzionano alla grande. Niente: un festival della ristorazione tedesca, che, volendo, c'era da immaginarselo perché recuperare terreno su gente da stella argentata è dura anche se hai ingaggiato uno chef della madonna. Ci hanno spiegato che è questione di potenziale. Questo famoso potenziale c'è (ci sarebbe) eccome: è solo questione di tempo per far frollare la carne e dare il via al festival del tortellino al ragù. Bene. Poi sono arrivate delle portate un po' così, poi degli incidenti fortuiti, qualche scivolone dei camerieri, persino il maitre, biondo e famoso è inciampato perdendo di netto il sorriso che conquista (conquistava) grandi e piccini. Il potenziale.... Calma e gesso che adesso esplose, bum! Si ma i tedeschi, sempre là davanti, a sghignazzare, a fare delle scene al centro della scena. Un po' troppo lontani a dire la verità. Quindi gli austriaci, ma pensa te, come se non li avessimo già martellati al tempo della Grande Guerra. Dai e dai, sono riusciti ad apparecchiare per primi, in Spagna, per giunta, chisseneffrega della paella. Tutti in ghingheri, nell'unico giorno in cui i tedeschi hanno fatto kaputt da soli, ribaltato il furgoncino con dentro i due autisti e tutti i crauti. Mentre sul palco premiavano questo ragazzino con i brufoli, un olandese, dimmi se si può, i nostri ad allungare il muso, rasoterra, inguardabile.

Il potenziale, invece di fare bum mi ha fatto patatrac. A Montecarlo: stessa roba. Con l'aggiunta della cucina indiana improvvisamente di moda in un posto dove, se non vai via di champagne e foie gras sei un pirla. Lo chef? Messicano. Per dire. Uno che, al massimo, sforna delle tortillas, roba da minimi termini parlando di alta cucina.

Ora, la questione non è tanto pretendere di mangiare come dio comanda tutte le settimane. Piuttosto trattasi di capire come possiamo fare per agire di conseguenza. Già perché, dalla cucina emiliana arrivano notizie scarse e per giunta confuse. È un problema di temperature. In che senso? Non si sa, nessuno che spieghi per bene cosa diavolo succede e non succede tra i fornelli. Temperature dell'acqua? Ma no, dell'asfalto, connesso alle gomme, che poi vanno sistemate con una certa pressione. Non della pentola, sciocchino, della gomma. Capito? Ecco, mica tanto, con il sospetto di non essere l'unico a non capire una mazza. Comunque noi, qui, siamo gente alla buona, mai fatto uno stage da Gualtiero Marchesi, ci accontenteremmo anche di quattro

DOVEVA ESSERE LA STAGIONE DEL BOOM E INVECE SI RESPIRA ARIA DI PATATRAC. A PARTE LE ONOMATOPEICHE SONO I PIATTI DI QUESTA FERRARI CHE NON CONVINCONO



balle in croce, tipo beccati un panino al salame e non pensarci più, digerire si digerisce di tutto. Invece, non solo non sappiamo cosa aspettarci da un giorno all'altro: abbiamo il sospetto che in cucina abbiano perso qualche libretto di istruzioni, metti quello di un abbattitore, di una friggitrice... oppure che qualche fornitore abbia consegnato della roba farlocca, non proprio di prima qualità. Basterebbe dirlo: «Ragazzi, non c'è verso. Adesso diamo una si-



**AHIA, VETTEL
BLOCCATO DA MASSA**

Dolore in casa Ferrari per questo tappo praticato da Massa a Vettel: è il momento in cui la gara del tedesco viene rovinata... Peggio va a Raikkonen, che sbatte alla Vecchia Stazione, prova a continuare ma poi si ritira con l'ala kappadò, finita sotto la vettura

stemata al menù e tra un po' se ne riparla. Bene?». La domenica, invece di attendere lo sviluppo degli eventi con l'idea di spararci nel gozzo i nostri piatti preferiti, potremo andare al mare, col caldo che fa. Oppure potremo presentarci al buffet con la certezza di trovare una coda lunga così: la roba migliore ai primi della fila, noi a ingozzarci con quello che resta. Un po' meno, un po' peggio del previsto. Perché a noi piacciono i tortellini, non so se si è capito. An-

che la lasagna, le tagliatelle. Invece ci tocca mandar giù dei gamberi tutte le domeniche. Oddio, non è il caso di fare gli schizzinosi, con la gente che c'è, costretta a saltare dei pasti. Solo ci piacerebbe capire meglio. Ecco, capire come mai uno come Perez, con tutto il rispetto, si gode la vita più di noi. Anche perché, a differenza di noi altri, il Perez ai gamberi è più abituato. E quando salta fuori un pizzico di pepe, gode come una bestia. ●

Mercedes torna a gioire

LEWIS ESCE DAL TUNNEL DI QUASI SETTE MESI DI DIGIUNO E VA A COGLIERE UN SUCCESSO FONDAMENTALE PER INSEGUIRE ROSBERG, DELUDENTE 7°

MONTECARLO - Lewis Hamilton torna alla vittoria. Non accadeva dal Gp di Austin del 2015, quasi 7 mesi fa. Difficile stabilire se mentre ritira la coppa dal Principe Alberto e bacia la Principessa Charlene, sia maggiore la soddisfazione per questo risultato che lo rilancia nella lotta per il campionato, oppure il piacere di sapere che Rosberg ha arrancato a centro classifica. Dopo che dai box gli avevano chiesto di farsi da parte per lasciare passare il pilota inglese. Tradizionalmente più a suo agio sotto la pioggia.

La strategia? È merito mio

«Finalmente la vittoria numero 44, il mio numero preferito: quale posto migliore di questo! Dalla mia prima vittoria 8 anni fa, mi chiedevo sempre se sarei più riuscito a ripetere questo risultato. Una delle corse più dure che abbia mai affrontato, senza commettere errori in condizioni di aderenza precaria, usando le gomme per un numero di giri inimmaginabile prima del via. Abitualmente non mi piace assumermi dei meriti per le strategie ma questa volta ci ho messo del mio. Quando via radio dai box mi hanno chiesto di rientrare per montare le gomme intermedie, io vedevo che la pista si asciugava ad ogni giro e le mie gomme garantivano ancora buoni valori di grip. Gli ho spiegato la situazione, loro mi hanno detto di stare fuori, che la cosa poteva funzionare. Vedevo che i miei tempi erano di fatto simili a quelli che avevano già montato le gomme intermedie quindi al quel punto mi sono chiesto, perché non provarci sino a quando la pista diventa asciutta? Gli ultimi giri sono stati molto difficili, perché nei primi due settori di fatto la pista era ormai asciugata, solo nel tratto delle Piscine c'era ancora un po' di umidità. Poi al primo giro che ho montato le slick sembrava di guidare sul ghiaccio. Con one-stay però riconosco che se Ricciardo non avesse avuto i problemi durante il secondo pit stop, io non sarei mai passato davanti e probabilmente non avrei vinto la corsa».

Far passare Lewis? Stupido non farlo

Giornata trionfale per Hamilton, disastrosa per Rosberg. Rallentato da problemi ai freni e da una scelta strategica non ottimale: «Non era giornata. Non avevo la velocità necessaria per vincere e dobbiamo capire perché. Probabilmente un problema ai freni. Soprattutto nella prima parte, con le gomme da bagnato, non avevo la sensazione di potere spingere al limite. Quando il team via radio mi ha chie-



sto di fare passare Hamilton ho obbedito senza storie perché era una decisione facile da prendere. Io ero in difficoltà, lui possedeva una velocità da potere vincere la corsa. È una regola che abbiamo da sempre. Quella di lasciare passare il compagno di squadra se dimostra di avere una velocità nettamente superiore e può vincere. Sarebbe stupido fare il contrario. Poi il mio cambio gomme è stato lento a causa del traffico che c'era in pit lane. Per questo il giro successivo sono retrocesso al 6° posto. Alla fine Hulkenberg disponeva di gomme più efficienti e meno usurate. All'uscita della Rascasse patinavo troppo, lui ha preso velocità e mi ha passato prima del traguardo».

Lowe: «La pioggia ha giocato a nostro favore»

Dopo il disastro di Barcellona, per la Mercedes un risultato perfetto, considerando anche l'armonia ritrovata in pista tra Hamilton e Rosberg. «Peccato per i problemi di Nico - dice Toto Wolff - il troppo tempo perso dietro Alonso. Oggi gli è successo di tutto, problemi ai freni, pit stop troppo lenti, si direbbe che la sfortuna sia arrivata tutta in un colpo». «La pioggia ha giocato a nostro favore - dice Paddy Lowe - a Monaco è sempre così se non parti dalla pole. La partenza in regime di safety car ci ha tolto la possibilità di tentare il sorpasso già alla prima chicane, ma quando la corsa si è stabilizzata, è par-

il vincitore
del Gp



**SONO ENTUSIASTA
FINALMENTE
LA MIA VITTORIA
NUMERO 44 CHE
È PURE IL MIO
NUMERO FAVORITO**

LEWIS HAMILTON

”

foto G. GETTY IMAGES





so subito evidente che Rosberg aveva dei problemi. Non teneva il ritmo di Ricciardo e Hamilton alle sue spalle era molto più veloce. Gli abbiamo chiesto di fare passare Hamilton e lui lo ha fatto subito. Lo ringrazio per lo spirito di squadra che ha mostrato in questa occasione. Con Hamilton abbiamo rischiato, la strategia è stata un azzardo che alla fine ha pagato. Ma lui ha guidato benissimo mantenendo il comando anche in condizione di oggettiva aderenza precaria. Tra incidenti, traffico in pista, neu-

SUTTON-IMAGES.COM

LEWIS HA DATO UNA LEZIONE A NICO

Sotto, Lewis dietro Nico, ma quando è iniziata la gara vera, il tedesco ha dovuto farsi da parte. Sopra e nell'altra pagina, l'esultanza del vincitore appena sceso dalla sua monoposto

tralizzazioni virtuali con la safety car, sarebbe stato facile commettere un errore. Invece lui ha guidato in maniera perfetta e bisogna riconoscergli anche il merito di averla voluta lui questa strategia che alla fine si è rivelata vincente». Come dire c'è sempre una rivincita. Lo scorso anno Hamilton era andato in crisi guardando gli schermi lungo la pista, e aveva voluto rientrare ai box in regime di safety car quando nessuno glielo aveva chiesto. Un anno dopo invece, Lewis Hamilton si inventa una vittoria quasi impossibile, una strategia nemmeno immaginata dagli altri, riuscendo a percorrere con due set di gomme, delle distanze che persino per i tecnici della Pirelli, non erano prevedibili. Se a questo aggiungiamo la ritrovata armonia formale all'interno del team, risposta migliore al patatrac di Barcellona, la Mercedes non avrebbe potuto dare. Bravissimi!

toria quasi impossibile, una strategia nemmeno immaginata dagli altri, riuscendo a percorrere con due set di gomme, delle distanze che persino per i tecnici della Pirelli, non erano prevedibili. Se a questo aggiungiamo la ritrovata armonia formale all'interno del team, risposta migliore al patatrac di Barcellona, la Mercedes non avrebbe potuto dare. Bravissimi!

Cesare Maria Mannucci



Red Bull scuse a Ricciardo

i delusi
del Gp

LO SCIAGURATO PIT STOP CHE È COSTATO IL SUCCESSO A DANIEL È NATO DA UN PROBLEMA DI STIVAGGIO DELLE GOMME SOTTOVALUTATO DALLA SQUADRA

MONTECARLO - Da dove cominciamo? Da Max Verstappen che trasforma il Gp di Monaco in una sorta di "demolition derby" e in due giorni distrugge due vetture? Oppure dai box Red Bull che pur avendo chiamato Ricciardo per il cambio gomme si comportano come se in postazione non debba arrivare nessuno, perdendo in quel preciso momento il Gp di Montecarlo?

«Una giornata molto deludente - commenta Christian Horner - tutto il team deve chiedere scusa a Ricciardo. Non siamo riusciti ad aiutarlo come il giorno prima avevamo fatto quando aveva ottenuto una pole fantastica. Il ritardo accumulato nel secondo pit stop gli è costato la leadership della gara e nonostante in seguito abbia guidato benissimo, mettendo Hamilton sotto pressione, superarlo è risultato impossibile. Verstappen stava rimontando bene, dopo aver preso il via dai box con una vettura che era stata assemblata dopo il crash nelle prove pochi minuti prima del via, ma ha sbattuto alla curva del Massenet. Ora analizzeremo tutti i numerosi errori commessi per continuare il nostro stato di forza in Canada».

Caos al pit stop? «colpa dei box!»

Ma che cosa è successo durante il caotico pit stop di Ricciardo? «A Monaco - spiega Horner - quello che sarebbe il muretto box è posto al primo piano e il garage invece è al piano di sotto. Le gomme si trovavano nei contenitori dentro al garage e anche fuori. Ma sfortunatamente, il set che avevamo scelto di montare, si trovava in fondo al garage. C'è stato un malinteso con il meccanico, che inizialmente aveva preparato un set di soft. Quando gli abbiamo detto di montare le supersoft, queste purtroppo erano in fondo al garage. Abbiamo perso circa 10 secondi per prenderle e montarle. Eppure nonostante questo contrattempo, Ricciardo è rientrato in pista quasi affiancato ad Hamilton, a dimostrazione di quanto era stato veloce l'ultimo giro di Daniel e come invece Hamilton fosse stato lento nel primo giro con le slick, che aveva montato il giro prima. Per il team è stato duro perdere in seguito ad un errore del genere. Purtroppo è stato determinante il nostro errore di comunicazione tra il piano di sopra, dove stavano gli ingegneri, e il piano di sotto, dove c'erano i meccanici». Colpa dunque degli angusti box di Montecarlo? Una spiegazione in parte simile era stata data anche dalla Mercedes lo scorso anno, a parziale giustificazione dell'errore di Hamilton nel voler cambiare le gomme in regime di safety car. Errore che gli costò la vittoria...

GETTY IMAGES



**POTEVO VINCERE
LE ULTIME DUE
GARE E NON
È SUCCESSO:
È UNA SITUAZIONE
CHE MI AMAREGGIA**

DANIEL RICCIARDO

”

FACCE SCURE ALLA RED BULL

A fianco, Hamilton respinge i tentativi di Ricciardo di riprendersi il primo posto sfumato dopo lo sciagurato pit-stop, in alto, della Red Bull. Le espressioni dell'australiano, in alto, e di Verstappen, a destra, erano tutte un programma...

COLOMBO



Ricciardo secondo e deluso

Una spiegazione che non convince e non tranquillizza Ricciardo. In Spagna, probabilmente perché innervosito dall'arrivo di Verstappen, aveva accusato il team di scelte forse pilotate ai suoi danni, per aver dovuto fare tre soste invece delle due di Verstappen. «Chi è davanti abitualmente sceglie la strategia migliore - aveva detto Ricciardo - ma questa volta non è stato così». A Monaco invece solo una grande rabbia e delusione: «Con le gomme da bagnato eravamo velocissimi e controllavamo la corsa. Diverse volte avevo chiesto di essere aggiornato sui tempi di chi aveva già montato le intermedie ma dai box mi dicevano che non c'erano problemi, di andare avanti. Poi ho montato le intermedie e sono ripartito dietro Hamilton. Quando lui si è fermato per montare le slick abbiamo deciso di ritardare la sosta di 1 giro, per cercare di passarlo mentre era fermo. Era tutto pronto, poi quando sono arrivato ai box... non c'erano le gom-

SUTTON-IMAGES.COM





me. Non mi piace perdere in questo modo, apparire così infelice, perché alla fine salire sul podio a Monaco è sempre una bella cosa. Ma nelle ultime due gare ero il più veloce, invece non ne ho vinta nessuna. Comincio ad essere stanco di essere veloce ma di non concretizzare. Non mi piace essere il protagonista di una storia triste. Ho fatto la pole, ero il più veloce sotto il bagnato, ci siamo messi nei guai da soli e questo è duro da accettare. Non sono stato io a dire che volevo rientrare ai box, che volevo cambiare le gomme. Hanno deciso tutto dai box. Poi, quando mi sono fermato, ho visto che tutti giravano intorno alla mia macchina come dei polli. A quel punto, avendo perso la posizione, il mio ritmo in gara era quasi irrilevante. Perché seguendo Hamilton, senza possibilità di passare, alla fine ne hanno risentito anche le gomme, che si sono usurate. Il problema oggi non erano le supersoft ma essere rimasto fermo in pit lane senza gomme. Non siamo ancora la Mercedes, che può

LA PRESSE



HO MESSO DUE RUOTE SULLA PISTA UMIDA E SONO DIVENTATO UN SEMPLICE PASSEGGERO

MAX VERSTAPPEN



vincere di fatto ogni gara. Noi, le occasioni dovremmo sfruttarle tutte. Potevo vincere gli ultimi due Gp, invece nulla. Una situazione che mi amareggia molto. Certo, impareremo dagli sbagli commessi oggi ma la vittoria persa nessuno potrà mai restituirmela». Ricciardo è giustamente amareggiato ma considerando la competitività messa in mostra dalla Red Bull a Barcellona ed a Monaco, su piste così diverse, il suo momento potrebbe arrivare anche in Canada. Dove ottenne la prima vittoria in F1.

Verstappen: «Ho deluso tutti!»

Week-end da dimenticare per Max Verstappen, che ha imparato a caro prezzo cosa vuol dire correre a Monaco con una vettura di vertice, con tutte le pressioni del caso: «Sono deluso per il mio rendimento. Ho deluso il team, gli uomini hanno lavorato come pazzi per ricostruire la vettura dopo le qualifiche, cambiando tutto, persino la scocca. Ero risalito sino al nono posto, poi ho fatto un altro sbaglio. Probabilmente ho esagerato quando siamo passati alle slick. Ho messo due ruote fuori traiettoria, dove la pista era ancora umida: ho perso direzionalità e l'impatto è stato inevitabile. A quel punto ero solo un passeggero che non poteva fare nulla. Di sicuro, da questa gara ho imparato tantissimo...».

Cesare Maria Mannucci



Sergio
Perez

Per un pilota spesso incline all'errore come lui, terminare a Monaco al terzo posto, in queste condizioni, è davvero una missione impossibile. Invece il messicano è bravissimo, resta calmo anche nei momenti più difficili, risponde giro su giro a Vettel anche quando la Ferrari gli recupera molti secondi. Sembrerebbe la vittima designata di Vettel, invece, negli ultimi lo distacca pure con autorevolezza. Al termine la definisce la gara forse più bella della sua vita e dedica il risultato "all'esule" VJ Mallya.

Fernando
Alonso

Quando sentiva Ron Dennis che diceva che a Monaco la McLaren sarebbe stata la terza forza, Alonso a ragione rideva. Ma comunque corre con la solita intensità e generosità, non sbaglia nulla, precede per molti giri Rosberg, e alla fine ottiene un 5° posto a pieni giri, che lo lascia soddisfatto. Sfrutta al massimo l'opportunità di una gara altalenante su un circuito che non necessita di molta potenza. Consapevole che da Montreal torneranno i momenti difficili.

IL TOP DEL GP

Lewis Hamilton

Gara perfetta dal primo all'ultimo giro. Si inventa una strategia che gli altri nemmeno immaginano, abilissimo a sfruttare le gomme da rain e ultrasoft oltre ogni percorrenza.

Merita la vittoria anche se riconosce che deve ringraziare l'errore commesso ai box dalla Red Bull. Ma l'importante è che ora Rosberg sente di nuovo il suo fiato sul collo.

10

Daniel Ricciardo

Il cangurone avrebbe meritato la vittoria. Per la fantastica pole, per l'autorevolezza con la quale aveva condotto i primi giri sotto il diluvio, per il fatto che comunque - senza il grossolano errore del suo box - avrebbe comunque vinto. E in questo caso il secondo posto ha il sapore del brodino riscaldato. Però ora insegue i due piloti Mercedes nella classifica di campionato.

Red Bull e Ricciardo stanno arrivando e Rosberg non è per nulla tranquillo.



Un Gp da protagonista per Perez che è riuscito a portare la Force India sul terzo gradino del podio. Sopra, Alonso giunto 5° al termine di una gara molto consistente

7

Sebastian Vettel

In un eccesso di aziendalismo Vettel si incolpa di tutto. Del tempo perso dietro Massa che a suo dire, lo avrebbe privato pure di una possibile vittoria. Più che il tempo perso dietro la Williams, sorprende che a parità di gomme, non sia mai riuscito a mettere sotto pressione Sergio Perez, e anzi quasi vola fuori per seguirlo. Ma nella prima fase di gara, sotto la pioggia, da uno specialista del bagnato come lui ci saremmo aspettati di più. Un 4° posto finale che non accontenta nessuno.

Nico Hulkenberg

Il 6° posto finale potrebbe anche non andargli bene visto che Perez va sul podio, ma in realtà Hulk è protagonista di una gara molto intensa, che si conclude con un sorpasso a Rosberg sotto la bandiera a scacchi. Perché lui comunque ci prova sempre. Accusa la scelta sbagliata del 1° cambio gomme, che lo fa retrocedere nelle retrovie. Giustamente arrabbiato visto che nella prima parte di gara, lui era nettamente davanti a Perez.



Carlos Sainz

Lo spagnolo è protagonista di una gara consistente, corre con il cervello e alla fine conclude ottavo, doppiato. Forse più lento su un giro rispetto a Kvyat, però lo sovrasta in termini di equilibrio mentale e di visione strategica. Perde posizioni durante i pit stop ma alla fine controlla Button di mestiere.

6

Nico Rosberg

A disagio sull'acqua, accusa subito guai ai freni. Poi perde tempo nel cambio gomme perché si trova bloccato nel traffico in pit lane e dopo è alle spalle di Vettel. Probabilmente si deprime, non riesce a passare chi lo precede e all'ultimo giro "dorme" pure, facendosi superare da Hulkenberg per il 6° posto. Ma mostra maturità e correttezza quando lascia passare Hamilton quando sollecitato dai box via radio a farlo.

Jenson Button

Conclude 9°, doppiato, una gara per lui abbastanza positiva. Surclassato da Alonso in termini cronometrici e come regolarità nei tempi sul giro. Nei primi giri non riesce a mandare in temperatura le gomme e i freni tendono a bloccarsi. Perde molto tempo sotto la pioggia che poi parzialmente recupera con la pista asciutta. Ma è troppo tardi.

Felipe Massa

A Monaco gli comunicano che per lui alla Williams non c'è più posto e dal 2017 dovrà cercarsi un altro volante. Lui reagisce con carattere e alla fine un punto riesce a raccogliertelo, sebbene in condizioni difficili.

5

Valtteri Bottas

Fortuna che quest'anno le Williams dovevano essere competitive a Monaco. Invece sin dalle prove emergono i soliti problemi di guidabilità che ormai da anni affliggono questa vettura sulle piste lente e tortuose. In crisi già in qualifica, Bottas non va oltre l'11° posto doppiato, lamentandosi della strategia che gli avrebbe fatto perdere varie posizioni.

Esteban Gutierrez

Vede il traguardo, sebbene al 12° posto, doppiato, ma riesce a fare meglio di Grosjean e per lui questo è molto importante. A suo agio sotto la pioggia, perde terreno quando monta le gomme slick. Ma non sbaglia nulla e non viene coinvolto in incidenti. In miglioramento rispetto alle prime gare di campionato.

Romain Grosjean

Gara condizionata dal contatto con Raikkonen che quando perde il controllo finisce per spingerlo contro le barriere. Poi si ritrova dietro la Manor di Wehrlein che però per molti giri non riesce a passare. Conclude al 13° posto, a 2 giri, una gara per lui incolore.

Pascal Wehrlein

Lo penalizzano di 10 secondi per non avere rispettato la velocità di 80 km/h in regime di safety car virtuale. Conclude al 14° posto a 2 giri di distacco. Al debutto a Montecarlo mostra buona velocità e per molti giri lotta alla pari con le Haas. Ma forse da lui a Monaco era lecito aspettarsi qualche cosa di più.



Sotto Wehrlein che ha chiuso 14°. A fianco Hulkenberg in primo piano strepitoso sesto dopo aver beffato Rosberg nel finale e Sainz che ha concluso all'8° posto

4

Rio Haryanto

Alla fine vede la bandiera a scacchi, sebbene in quindicesima posizione a 4 giri di distacco. Nei primi giri, come velocità sul giro è pure meglio del compagno di squadra, poi va in crisi anche di fisico. Lui così gracilino. Ma almeno non commette errori e porta la vettura intatta al traguardo.

3

Felipe Nasr

Ormai alla Sauber sono come quelle coppie in crisi che mettono tutto in piazza. Ancora una volta il brasiliano e il compagno di squadra vanno ai ferri corti. Via radio gli dicono di fare passare Ericsson perché più veloce, ma Nasr come il classico pilota pagante se ne frega e fa quello che vuole. Lo tiene dietro, alla Rascasse Ericsson perde il controllo e lo sperona al 48° giro. Alla fine la Kalthenborn critica entrambi ma sottolinea che è stato Nasr a non ubbidire. Ma pure a lei la situazione è sfuggita di mano. Da tempo.

2

Max Verstappen

Distrugge una macchina in qualifica, altrettanto fa in gara al 34° giro, dopo che dall'ultima posizione era risalito sino alla nona. Difficile pensare che fosse nervoso perché il team aveva deciso di dare il nuovo motore Renault a Ricciardo e non a lui. Che comunque aveva vinto in Spagna. In realtà Max ha imparato cosa vuole dire correre a Monaco con una vettura potenzialmente vincente.

Kevin Magnussen

Ha il nuovo motore Renault ma la sua gara è piena di errori. Nel crash con Kvyat non ha nessuna colpa, ma poco dopo va contro le barriere del Mirabeau mentre è nelle retrovie e si ritira al 32° giro.

Kimi Raikkonen

Si ritira al 10° giro quando perde il controllo nella discesa dopo il Mirabeau, rischiando di travolgere pure l'incolpevole Grosjean. In scalata blocca le ruote, perde direzionalità e il patatrac è inevitabile. Per Arrivabene il finlandese ha un problema con il circuito, eppure qui ha vinto con la McLaren. Se non avesse dovuto scontare la penalità per la rottura del cambio, sarebbe partito più avanti e magari un errore così non lo faceva...

1

Daniil Kvyat

Il russo perde di nuovo la testa, come a Sochi, mostra una emotività davvero preoccupante: stavolta i commissari lo penalizzano di tre posizioni sulla griglia del Gp del Canada. Ma visto la recidiva, andava punito ben più severamente. Succede che al 18° giro lui tenta il sorpasso a Magnussen dopo la chicane della Piscina, ma il danese resiste e mantiene la posizione. A quel punto alla Rascasse, Kvyat lo sperona nel modo più ottuso e al termine parla pure di sfortuna. Nei primi giri invece aveva accumulato subito un giro di distacco in regime di safety car dovendo sostituire il volante.

Joylon Palmer

Durante i giri percorsi dietro la safety car tutti dicono che la pista va bene e che bisogna partire. Appena però la safety car si fa da parte, Palmer accelera, cambia marcia sulla linea bianca e in rettilineo perde il controllo schiantandosi contro le barriere, rischiando poi grosso nel successivo urto a Santa Devote dove la scocca si distrugge sino alla scatola guida. La F1 è semplicemente troppo difficile per lui, che a lungo termine rischia anche di farsi male.

Marcus Ericsson

La Fia lo penalizza di 3 posizioni sulla griglia per il prossimo Gp del Canada a causa dell'incidente con Nasr. Si giustifica dicendo: «Mi hanno detto via radio che lui aveva ricevuto l'ordine di farmi passare perché ero più veloce». Così alla Rascasse, va addosso al brasiliano, senza nemmeno guardare la sua traiettoria. Solo perché via radio gli avevano detto che poteva passare. Cose che capitano quando un team è ostaggio dei soldi che portano entrambi i piloti. Che così si comportano come bimbi sulla giostra. Pagano e girano.



È letteralmente scoppiata la coppia Sauber: a Monaco Nasr e d Eriksson si sono autoeliminati



Max Verstappen è finito più volte contro i rail del Principato. A destra in alto, Palmer andato a sbattere subito dopo l'uscita di scena della safety car al via e sotto l'agitato Kvyat





Per la vostra passione, la sfida più alta.

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Tornanti, salite, valichi. È la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Una sfida come nessun'altra, dove il fascino della storia si incontra con quello delle montagne più belle del mondo. Una sfida riservata a chi non si accontenta delle pianure.

Dal 1947.

2016

21 | 24 luglio CORTINA D'AMPEZZO

Iscrizioni online: www.coppadorodelledolomiti.it
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984


COMUNICAZIONE

CONCESSIONARIA DI 
AUTOMOBILE CLUB
BELLUNO



CON IL PATROCINIO



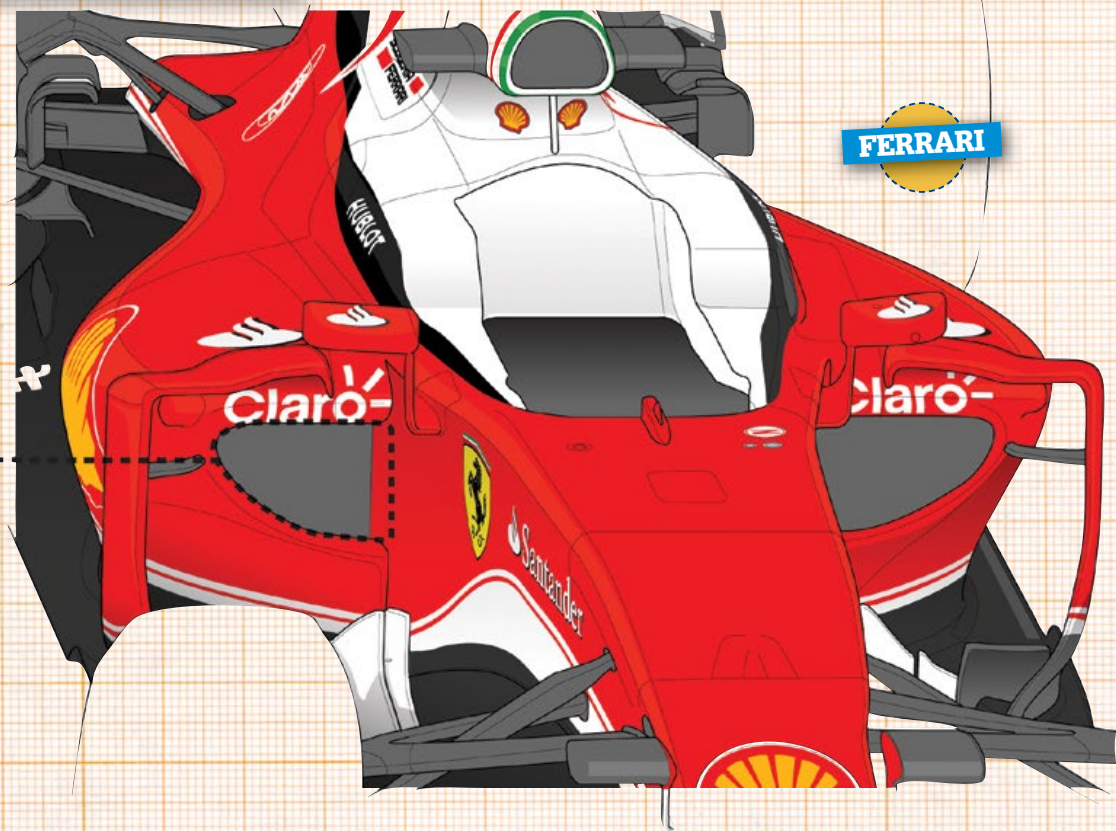
MEDIA PARTNER



IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI
MARELLI

SF16-H mi

**Ferrari**

In modo quasi impercettibile, senza che si potesse fare un confronto diretto, la Ferrari ha adottato nuove gondole laterali a Barcellona, le stesse che sono state montate sulla monoposto anche per il weekend di Monaco. In modo simile alla Mercedes, che in Spagna aveva gondole laterali più sottili, la Ferrari ha ridotto le dimensioni d'entrata nella parte anteriore della gondola e ha assottigliato anche la parte a forma di coca-cola.

Fin dal suo lancio la SF16-H presentava entrate per il raffreddamento di forma leggermente triangolare, che alimentavano i radiatori montati a V convogliando grazie alle loro tipiche feritoie il flusso d'aria attraverso i refrigeratori stessi. Le nuove gondole cambiano la forma d'entrata, con il bordo inferiore sollevato e con una forma generale più simile a una "U". Ciò riduce le dimensioni dell'entrata e permette di abbassare le gondole, migliorando il flusso d'aria che va alla coda dell'auto.

Più indietro, lungo la monoposto, le gondole si inclinano e si ripiegano ulteriormente, portando a una riduzione delle di-

mensioni dell'uscita di raffreddamento, con il vantaggio di ridurre la resistenza aerodinamica e aumentare leggermente la deportanza.

Toro Rosso

Il team di Faenza ha aggiunto una sofisticata aletta al "monkey seat" e un'innovativa ala a forcella.

Per aumentare l'efficacia dell'alettone superiore posteriore, l'aletta "monkey seat" - larga 20 cm - lavora con il flusso d'aria che si alza sopra il diffusore per assicurare che il flusso resti attaccato sotto al profilo superiore dell'ala posteriore. Mentre alcuni team riempiono i loro "monkey seat" di ali a due elementi, la Toro Rosso ha creato i propri a tre elementi, con soffiature nell'ala e nelle paratie laterali, al fine di dare al flusso d'aria la direzione richiesta. Più controversa è la soluzione dei bracci trasversali sulla sospensione anteriore, cui sono stati aggiunti sotto dei piccoli deviatori. Questi deviatori vengono usati per guidare il flusso d'aria all'interno del complessivo ruota-gomma anteriore, ma a un primo esame sembrano non rispettare il

regolamento sulle sezioni trasversali delle sospensioni. Tuttavia, trovandosi entro i 120 mm dalla ruota anteriore, i deviatori si considerano parte della carrozzeria del condotto del freno, non richiedendo così di essere simmetrici come previsto invece dal regolamento per la sezione trasversale della sospensione posteriore. Il team deve aver pensato che i deviatori che non si muovono assieme allo sterzo sono più efficaci rispetto al montaggio sui condotti dei freni e li fanno muovere in rapporto all'alettone anteriore quando l'auto sterza.

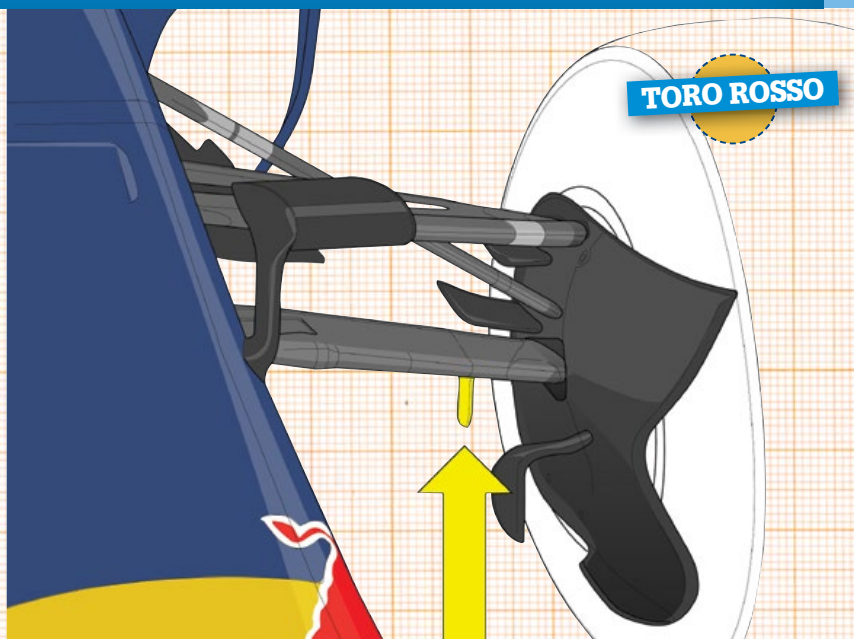
Force India

In aggiunta all'importante aggiornamento apportato alla monoposto per il Gp di Spagna, Force India ha continuato ad aggiungere pezzi alla VJM09, con nuove soffiature sul fondo. Seguendo la Ferrari è stata sostituita la soluzione più semplice con una serie di quindici soffiature.

Queste fanno fluire aria da sopra il fondo, in modo da deviare la scia in uscita dalla gomma posteriore, che finisce nel diffusore compromettendone la prestazione. Un tale numero di soffiature fa della Force In-

ni gondole

AVEVANO DEBUTTATO IN SPAGNA, SI SONO RIVISTE A MONACO. LA FERRARI CONTINUA LA SUA OPERA DI MINIATURIZZAZIONE



TORO ROSSO

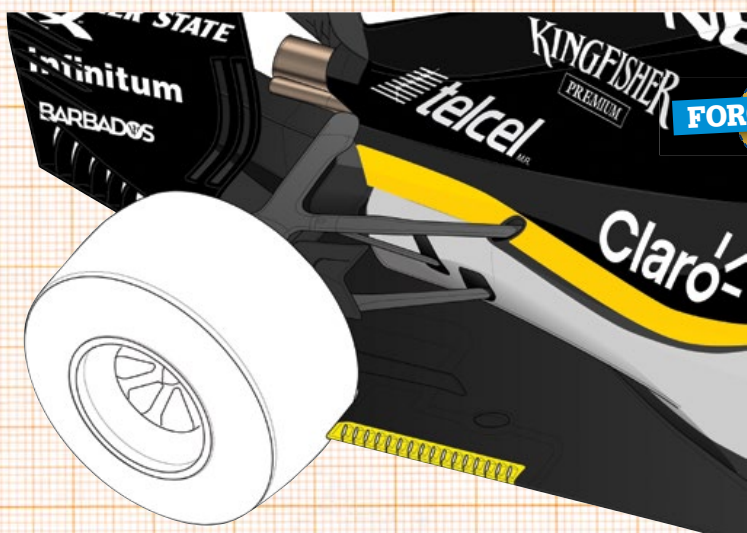
dia una delle F.1 dalla maggiore complessità in questa zona.

Red Bull

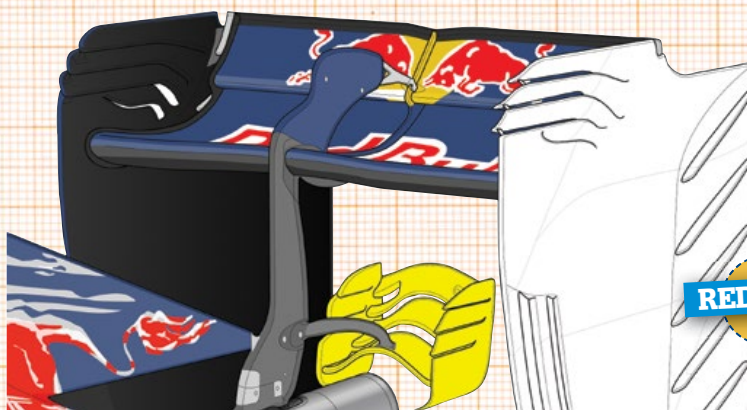
Per la prima volta è stata montata una nuova paratia laterale (endplate) sull'alettone posteriore della RB12. Benché questi elementi fossero pronti per Barcellona, non sono stati usati nel week-end del Gran Premio.

Questa modifica ha trasformato la forma molto particolare dell'endplate della monoposto in una molto simile a quella usata da altri team. In generale, la forma dell'endplate resta la stessa ma vi si aggiungono tre prese d'aria, che aiutano il flusso d'aria che va verso verso l'alto ed è creato dall'alettone posteriore e dai condotti dei freni posteriori.

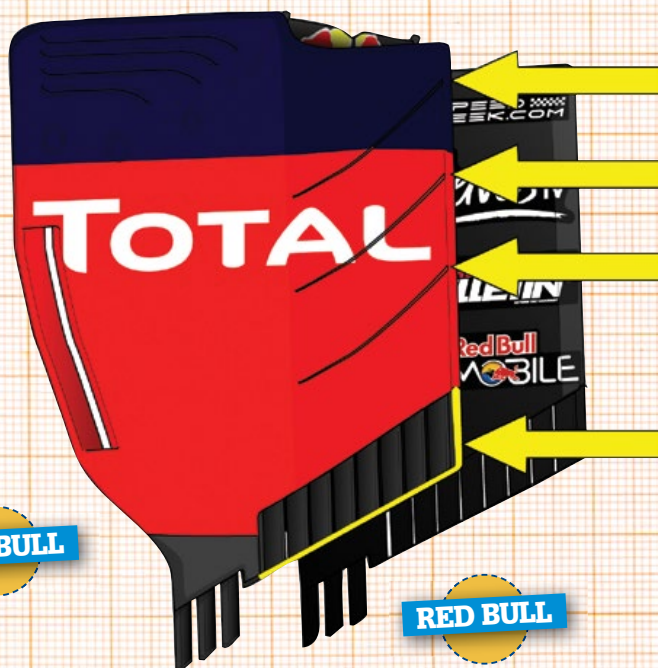
Infinbe, il bordo inferiore perde il semplice insieme a tre ali del vecchio modello, sostituito da undici alette più piccole. Ciò contribuisce a far fluire più aria attraverso l'alettone posteriore, ad aumentarne la deportanza e nel contempo a spingere aria nella zona a bassa pressione dietro le grandi gomme posteriori. Quest'ultimo effetto riduce la resistenza aerodinamica, aumentando la velocità massima, perché il vuoto creato dietro le ruote si riempie di aria proveniente dall'alettone. ●



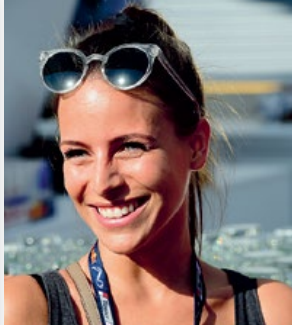
FORCE INDIA



RED BULL



RED BULL



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Kvyat	1°	1'32"609
Kvyat	2°	19"918
Magnussen	7°	25"583
Button	8°	25"766
Nasr	8°	28"242
Kvyat	7°	27"698
Ericsson	11°	27"176
Haryanto	11°	29"117
Verstappen	12°	25"604
Vettel	13°	25"114
Alonso	14°	25"512
Hülkenberg	15°	25"215
Bottas	15°	27"364
Grosjean	15°	33"490
Gutiérrez	16°	26"044
Rosberg	20°	26"698
Massa	20°	24"934
Sainz	21°	27"738
Pérez	21°	25"714
Magnussen	21°	38"811
Ricciardo	23°	25"054
Ericsson	29°	26"435
Pérez	30°	25"608
Button	30°	25"450
Magnussen	29°	25"879
Bottas	30°	25"478
Grosjean	30°	25"111
Hamilton	31°	26"315
Rosberg	31°	27"680
Vettel	31°	25"561
Hülkenberg	31°	27"064
Sainz	31°	28"112
Verstappen	31°	25"459
Wehrlein	31°	26"517
Ricciardo	32°	35"327
Alonso	32°	26"836
Gutiérrez	32°	27"407
Massa	32°	25"182
Nasr	32°	27"166
Magnussen	32°	31"241
Haryanto	34°	27"380
Haryanto	47°	26"292
Nasr	48°	45"700
Bottas	49°	24"673
Ericsson	49°	33"342

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	78	1:59'29"133	130,703	1'17"939	71
2°	18	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	78	a 7"252	130,571	1'18"294	67
3°	15	S.Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	78	a 13"825	130,451	1'18"446	64
4°	12	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	78	a 15"846	130,415	1'18"005	62
5°	10	F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	78	a 1'25"076	129,170	1'19"170	72
6°	8	N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	78	a 1'32"999	129,029	1'19"232	74
7°	6	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	78	a 1'33"290	129,024	1'18"763	74
8°	4	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	77	a 1 giro	128,997	1'18"519	70
9°	2	J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	77	a 1 giro	128,685	1'19"670	66
10°	1	F.Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	77	a 1 giro	128,620	1'19"213	69
11°		E.Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	77	a 1 giro	127,649	1'19"131	69
12°		V.Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	77	a 1 giro(**)	127,490	1'19"223	66
13°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	76	a 2 giri	125,982	1'20"219	65
14°		P.Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	76	a 2 giri(*)	125,674	1'20"372	60
15°		R.Haryanto (Indonesia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	74	a 4 giri	123,782	1'19"868	70

RITIRATI

	M.Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	51	Incidente	117,795	1'21"342	51
	F.Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	48	Incidente	116,484	1'21"889	46
	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	34	Testacoda	114,006	1'26"563	34
	K.Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	32	Testacoda	108,034	1'29"802	27
	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	18	Incidente	98,639	1'37"895	14
	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	10	Testacoda	94,414	1'47"149	10
	J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	7	Testacoda	89,627	1'58"474	2

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL SESTO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	4	4	2	2	2
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	2	2	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	2	2	2	2	1	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	1	1	1	1	2	4
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	1	1	1	1	1	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
RENAULT	MAGNUSSEN	RENAULT	2	2	2	2	2	2
RENAULT	PALMER	RENAULT	1	1	1	1	2	3
TORO ROSSO	KVYAT	FERRARI (2015)	2	2	2	2	2	2
TORO ROSSO	SAINZ	FERRARI (2015)	2	2	2	2	2	2
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	2	3	2	2	2	2
SAUBER	NASR	FERRARI	2	2	2	2	2	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	3	2	2	2	3	3
MCLAREN	BUTTON	HONDA	2	2	2	2	2	1
MANOR	WEHRLEIN	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MANOR	HARYANTO	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	2	2	2	2	2
HAAS	GUTIERREZ	FERRARI	2	2	2	2	2	2

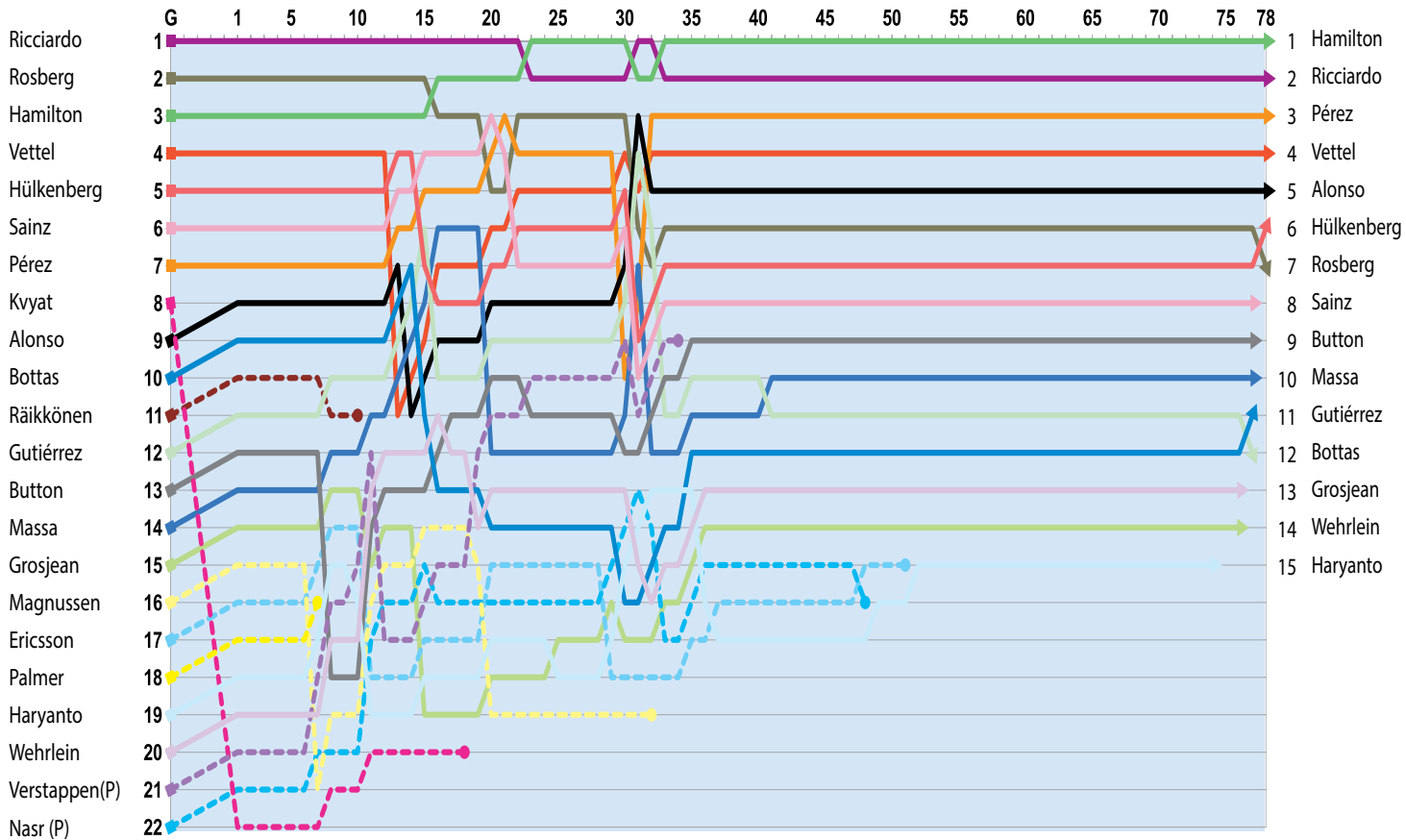
NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through. SG = Stop & Go

MONACO | 6ª gara del mondiale F1 | 29 maggio 2016 | Montecarlo (3.337 km)
 | Distanza: 260.286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e variabili con pioggia in gara

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ ALL'USCITA DEL TUNNEL
 145 METRI PRIMA DELLA CHICANE

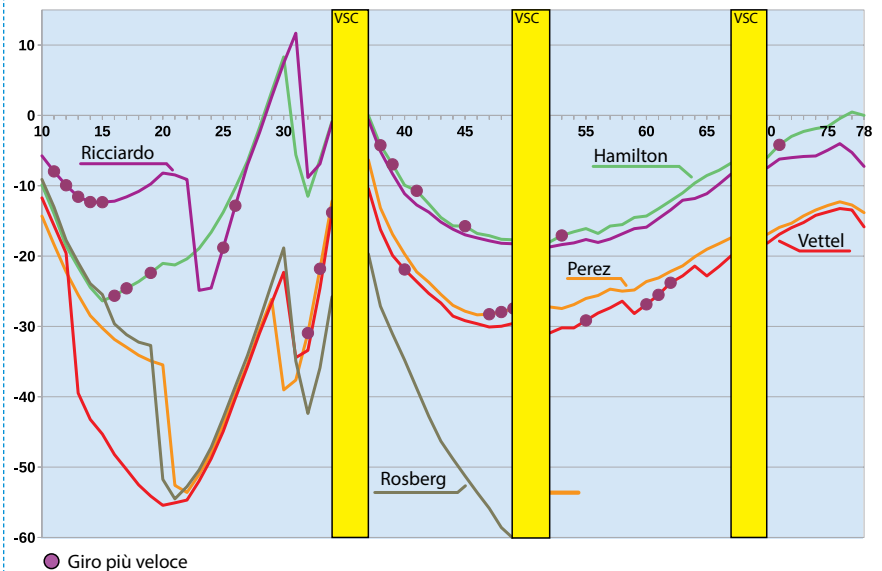
QUALIFICAZIONI

Wehrlein	297.9
Rosberg	296.7
Hamilton	295.8
Massa	295.7
Haryanto	295.5
Pérez	295.5
Bottas	295.4
Hülkenberg	294.8
Ricciardo	293.5
Grosjean	292.4
Gutiérrez	291.4
Vettel	291.4
Ericsson	290.9
Button	290.7
Alonso	290.1
Raikkonen	290.0
Palmer	289.8
Magnussen	289.7
Verstappen	289.2
Kvyat	285.4
Sainz	285.2
Nasr	214.7

GRAN PREMIO

Rosberg	296.7
Ricciardo	295.4
Vettel	292.3
Hamilton	292.2
Hülkenberg	292.2
Pérez	291.8
Grosjean	290.8
Ericsson	290.0
Massa	288.9
Button	288.8
Verstappen	288.5
Gutiérrez	288.0
Alonso	286.8
Sainz	286.3
Haryanto	286.2
Bottas	285.7
Nasr	284.8
Wehrlein	282.5
Magnussen	280.1
Kvyat	268.7
Raikkonen	227.1
Palmer	203.0

I DISTACCHI



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

NUOVO

D.Ricciardo
(Red Bull RB12/TAG Heuer)
1'13"622 media 163,174 km/h
Primito precedente:
L.Hamilton (Mercedes, 2015)
1'15"098 media 159,966 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

L.Hamilton
(Mercedes F1 W07 Hybrid)
1'17"939 media 154,135 km/h
Primito precedente:
D.Ricciardo (Red Bull, 2015)
1'18"063 media 153,891 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

N.Rosberg
(Mercedes F1 W06 Hybrid,
2015)
1h49'18"420 media 142,874
km/h

GIRI IN TESTA

Ricciardo	1°-22°
Hamilton	23°-30°
Ricciardo	31°-32°
Hamilton	33°-78°

PROVE LIBERE

GIOVEDÌ 26 MAGGIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Ricciardo	1'16"308	1'14"607
2° Hamilton	1'15"537	1'15"213
3° Rosberg	1'15"638	1'15"506
4° Verstappen	1'16"371	1'15"571
5° Kvyat	1'16"426	1'15"815
6° Vettel	1'15"956	1'16"269
7° Sainz	1'17"130	1'15"981
8° Raikkonen	1'16"912	1'16"040
9° Pérez	1'16"697	1'16"120
10° Button	1'17"920	1'16"325
11° Hülkenberg	1'16"560	1'16"487
12° Alonso	1'17"838	1'16"723
13° Gutiérrez	1'17"909	1'16"782
14° Bottas	1'17"562	1'16"849
15° Grosjean	1'17"599	1'16"874
16° Massa	1'18"746	1'17"286
17° Magnussen	1'18"274	1'17"530
18° Ericsson	1'18"301	1'17"562
19° Palmer	1'18"871	1'17"761
20° Nasr	1'18"187	1'17"999
21° Haryanto	1'20"528	1'18"647
22° Wehrlein	1'20"868	1'18"814

SABATO 28 MAGGIO

	3ª SESSIONE
1° Vettel	1'14"650
2° Hamilton	1'14"668
3° Rosberg	1'14"772
4° Ricciardo	1'14"807
5° Verstappen	1'15"081
6° Kvyat	1'15"259
7° Sainz	1'15"324
8° Pérez	1'15"368
9° Raikkonen	1'15"555
10° Hülkenberg	1'15"666
11° Massa	1'16"068
12° Alonso	1'16"257
13° Button	1'16"298
14° Bottas	1'16"347
15° Gutiérrez	1'16"406
16° Magnussen	1'16"412
17° Grosjean	1'16"527
18° Nasr	1'16"867
19° Ericsson	1'17"038
20° Palmer	1'17"482
21° Wehrlein	1'17"595
22° Haryanto	1'18"180

GRIGLIA

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'13"791	3 Ricciardo Red Bull 1'13"622
2ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'14"552	44 Hamilton Mercedes 1'13"942
3ª FILA	55 Sainz Toro Rosso 1'14"749	27 Hulkenberg Force india 1'14"726
4ª FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'15"273	11 Perez Force India 1'14"902
5ª FILA	77 Bottas Williams 1'15"273	14 Alonso McLaren 1'15"363
6ª FILA	21 Gutierrez Haas 1'15"293	7 Raikkonen Ferrari 1'14"732(C)
7ª FILA	19 Massa Williams 1'15"385	22 Button McLaren 1'15"352
8ª FILA	20 Magnussen Renault 1'16"058	8 Grosjean Haas 1'15"571
9ª FILA	30 Palmer Renault 1'16"586	9 Ericsson Sauber 1'16"299
10ª FILA	94 Wehrlein Manor 1'17"452	88 Haryanto Manor 1'17"295
PIT-LANE	33 Verstappen Red Bull 1'22"467	12 Nasr Sauber s.t.

POLE POSITION

SABATO 28 MAGGIO	QUALIFICHE			SETTORI			
	1°	2°	3°	1°	2°	3°	
1° Ricciardo	Red Bull RB12	1'14"912	1'14"357	1'13"622	19"532	34"693	19"397
2° Rosberg	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'14"873	1'14"043	1'13"791	19"486	34"699	19"606
3° Hamilton	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'14"826	1'14"056	1'13"942	19"349	34"778	19"653
4° Vettel	Ferrari SF16-H	1'14"610	1'14"318	1'14"552	19"757	34"888	19"637
5° Hülkenberg	Force India VJM09	1'15"333	1'14"989	1'14"726	19"866	35"066	19"794
6° Raikkonen	Ferrari SF16-H	1'15"499	1'14"789	1'14"732	19"717	35"143	19"695
7° Sainz	Toro Rosso STR11	1'15"467	1'14"805	1'14"749	19"758	35"208	19"706
8° Pérez	Force India VJM09	1'15"328	1'14"937	1'14"902	19"689	35"291	19"853
9° Kvyat	Toro Rosso STR11	1'15"384	1'14"794	1'15"273	19"691	35"203	19"721
10° Alonso	McLaren MP4-31	1'15"504	1'15"107	1'15"363	19"841	35"288	19"863
11° Bottas	Williams FW38	1'15"521	1'15"273		20"002	35"382	19"688
12° Gutiérrez	Haas VF-16	1'15"592	1'15"293		20"026	35"415	19"852
13° Button	McLaren MP4-31	1'15"554	1'15"352		19"968	35"348	19"960
14° Massa	Williams FW38	1'15"710	1'15"385		19"959	35"125	20"091
15° Grosjean	Haas VF-16	1'15"465	1'15"571		19"899	35"517	19"846
16° Magnussen	Renault R.S.16	1'16"253	1'16"058		20"295	35"635	20"073
17° Ericsson	Sauber C35	1'16"299			20"359	35"795	20"145
18° Palmer	Renault R.S.16	1'16"586			20"247	35"806	20"501
19° Haryanto	Manor MRT05	1'17"295			20"425	36"357	20"513
20° Wehrlein	Manor MRT05	1'17"452			20"492	36"251	20"527
21° Verstappen	Red Bull RB12	1'22"467			19"870	35"237	22"037
22° Nasr	Sauber C35	s.t.					

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



(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	2°: 18 p	7°: 6 p	3°: 15 p	8°: 4 p	4°: 12 p	9°: 2 p	5°: 10 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1° N. Rosberg	106	25	25	25	25	(i.)	6	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° L. Hamilton	82	18	15	6	18	(i.)	25	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° D. Ricciardo	66	12	12	12	(11°)	12	18	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° K. Raikkonen	61	(m.)	18	10	15	18	(i.)	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° S. Vettel	60	15	(m.)	18	(i.)	15	12	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M. Verstappen	38	1	8	4	(m.)	25	(i.)	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° F. Massa	37	10	4	8	10	4	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° V. Bottas	29	4	2	1	12	10	(12°)	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° S. Pérez	23	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° D. Kvyat	22	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° R. Grosjean	22	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	-	-	-	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° F. Alonso	18	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° C. Sainz	16	2	(i.)	2	(12°)	8	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° N. Hülkenberg	14	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° K. Magnussen	6	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° J. Button	5	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° S. Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° E. Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	-	-	-	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° J. Palmer	0	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° M. Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° P. Wehrlein	0	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	-	-	-	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° F. Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° R. Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	-	-	-	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	188	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	121	15/0	18/0	18/10	0/15	15/18	12/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	112	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Williams	66	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Force India	37	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	30	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° McLaren	24	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	22	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Renault	6	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° Manor	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBI GOMME

RICCIARDO	W	I	SS		
VETTEL	W	I	S		
ROSBERG	W	I	US		
RAIKKONEN	W				
GROSJEAN	W	I	US		
ERICSSON	W	I	US	US	
PÉREZ	W	I	S		
NASR	W	I	US		
ALONSO	W	I	SS		
MASSA	W	I	SS		
MAGNUSSEN	W	I	I	SS	US
GUTIÉRREZ	W	I	US		
BUTTON	W	I	SS		
KVYAT	W	W	W	I	
HÜLKENBERG	W	I	S		
PALMER	W				
VERSTAPPEN	W	I	S		
HAMILTON	W	US			
SAINZ	W	I	SS		
BOTTAS	W	I	SS	US	
HARYANTO	W	I	US	US	
WEHRLEIN	W	US			

NOTE

(*) penalizzazione di 10" per non aver rispettato il tempo minimo dietro SC; penalizzazione di 10" per aver ignorato le bandiere blu.

(**) penalizzazione di 10" per aver causato un incidente.

(C) penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. Verstappen e Nasr: partenza imposta dalla pit-lane per sostituzione componenti in parco chiuso.

SUTTON-IMAGES.COM



LA PRESSE



COLOMBO

Prema in F.1 con Stroll

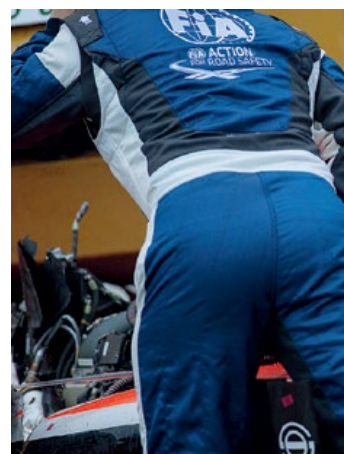
L'IPOTESI VEDE IL TEAM IN PARTNERSHIP CON LA WILLIAMS ENTRO DUE ANNI, PER PROPIZIARE IL DEBUTTO DEL GIOVANISSIMO LANCE

Per adesso è solo un progetto, una idea sulla carta, i cui numeri sono vagliati nel dettaglio per valutarne la fattibilità. Che potrebbe diventare operativo se Lance Stroll non dovesse trovare posto presso un team competitivo. Esiste una remota possibilità che tra due anni la Prema Racing possa entrare in F.1 attraverso una partnership tecnica con la Williams. Che fornirebbe la vettura e la necessaria assistenza tecnica per lo sviluppo e la costruzione, copiando così la collaborazione ideata dalla Ferrari con il team di Gene Haas. Attualmente il team Prema è di proprietà di Lawrence Stroll, a cui Forbes attribuisce un patrimonio di 2,5 miliardi di dollari. Il figlio Lance, disputa il campionato Euro F.3 con la Prema, e con la Williams ha un contratto da pilota di riserva, che prevede la percorrenza di molti km con una vettura 2014. Inizialmente si era pensato che quello fosse il primo passo per Lawrence Stroll - che freme per un ruolo attivo in F.1 - per acquisire la proprietà della Williams, ossia il 51 % ancora nelle mani della famiglia del costruttore inglese. Frank e Claire Williams però non sono intenzionati a vendere altre quote azionarie, mentre da loro sarebbe partita una proposta alternativa. Che vedreb-

be coinvolti come finanziatori sia Lawrence Stroll, che Teddy Yip Jr. Che già in parte finanzia il team Prema e sponsorizza anche il team Rahal alla 500 Miglia di Indianapolis.

La Williams progetterebbe e costruirebbe una vettura di F.1, che il team Prema - con un organico portato a circa 100 persone - gestirebbe in pista in maniera indipendente. Dal punto di vista normativo la cosa è attuabile da subito, perché il patto della Concordia prevede la presenza di 12 team in F.1, quindi c'è ancora un posto libero. Che potrebbe essere preso senza pagare penali o buonuscite, a condizione di soddisfare i requisiti tecnici e finanziari stabiliti dalla Fia. Il team sarebbe basato in Italia ma il nome potrebbe anche essere diverso da Prema, la cui organizzazione comunque sarebbe responsabile della gestione in pista. Fortissimi infatti sono i legami tra Lawrence Stroll e il finanziere cinese Silas Chou, insieme i due hanno creato un impero nel mondo della moda con i marchi Ralph Lauren e Tommy Hilfiger, per cui il legame con Hong Kong potrebbe essere marcato. Con il nuovo team che potrebbe correre con una licenza di concorrente del paese asiatico.

Cesare Maria Mannucci



STRASCICHI LEGALI PER LA TRAGEDIA DI JULES

Il crash di Suzuka, sopra, indigna la famiglia Bianchi, in alto - che ha perso Jules, a lato -, e sta agendo... Al centro la Prema in Gp2 e, a sinistra, Stroll padre e figlio



Bianchi, è azione legale

LA FAMIGLIA INTENTA UNA CAUSA IN INGHILTERRA CONTRO LA FIA, LA FEDERAZIONE GIAPPONESE, LA FOM E IL TEAM MARUSSIA

Autosprint lo aveva anticipato due anni fa, poi i legali della famiglia Bianchi, ci avevano detto che l'idea era rientrata. Invece ora è la stessa famiglia Bianchi ad annunciare l'inizio di una causa legale in Inghilterra contro la Fia, la Federazione giapponese in quanto affiliata, la Fom e contro la Marussia. Secondo la famiglia Bianchi, la morte del figlio Jules andrebbe fatta risalire a causa di gravi negligenze commesse da queste parti. «Cerchiamo giustizia per Jules - ha detto suo padre Philippe - vogliamo stabilire la verità, quello che è successo realmente in quell'incidente. Abbiamo tante domande che sono rimaste senza risposta. La morte di Jules poteva essere evitata senza il ripetersi di certi errori».

Julian Chamberlayne, uno degli avvocati della famiglia Bianchi ha aggiunto: «La morte di Jules Bianchi era evitabile. Il Comitato di esperti stabilito dalla Fia non ha identificato quali errori siano stati commessi per arrivare a questo incidente. La famiglia Bianchi è rimasta sorpresa e ama-

reggiata, che nonostante tanti fattori, alla fine la colpa sia stata attribuita proprio a Jules. Con questa azione legale, la famiglia Bianchi è determinata a fare in modo che siano identificate e attribuite le vere responsabilità per ogni mancanza che sarà accertata».

Considerando che la causa fra la vedova di Mark Donohue e la Goodyear è durata 11 anni e alla fine venne riconosciuto un indennizzo di 9 milioni di dollari, c'è da attendersi un lungo iter giudiziario, a meno che una delle parti coinvolte non cerchi un accomodamento. Difficile in questo caso perché sarebbe equivalente ad una ammissione di colpa.

Due anni dopo, quel team Marussia non esiste più, quindi l'azione legale contro l'ex team inglese, ha solo valore formale. Più complessa invece la citazione di Fia e Fom. Che poggiano su alcune negligenze, come il trasporto di Bianchi in ambulanza invece che in elicottero all'ospedale di Yokkaichi, oppure l'ammissione di scarsa visibilità per disputare la gara, causa l'ora tarda e le condizioni meteo, ammesse dallo stesso Charlie Whiting nel suo report dopo l'incidente e nella successiva inchiesta diffusa dalla Fia.

Un fatto comunque grave, che segna anche una netta scissione tra la famiglia Bianchi e la famiglia Todt. Considerando che Nicolas - che è estraneo alla causa - era manager del defunto pilota francese, e suo padre Jean si troverà ora a rispondere, in qualità di Presidente Fia, alle domande degli inquirenti. Recentemente è stato presentato un nuovo kart intitolato alla memoria di Jules Bianchi prodotto da Armando Filini, e non dalla Birel-Art, di proprietà di Nicolas Todt. Come invece sarebbe stato più prevedibile. In realtà però il lavoro presentato dal comitato di esperti Fia, non era così approssimativo come ora i legali della famiglia Bianchi vogliono fare credere. E l'eccessiva velocità di Jules Bianchi in quel punto, neutralizzato con doppie bandiere gialle, non è certo un fatto secondario o interpretabile. «Facciamo quello che devono fare» ha commentato lapidario Ecclestone, mentre la Fia al momento non ha rilasciato dichiarazioni. La famiglia Bianchi ha già incassato l'indennizzo per la morte del figlio - circa 2 milioni di euro - proveniente dalla polizza assicurativa che lo stesso Jules aveva stipulato, ma questo non impedisce ora di rifarsi verso terze parti. (c.m.m.)



SUTTON-IMAGES.COM

Jules

momenti di gloria

A MONACO 2014 BIANCHI VISSE IL GIORNO PIÙ BELLO DELLA CARRIERA, GIUNGENDO FANTASTICO NONO CON LA MARUSSIA. UN EXPLOIT INDIMENTICABILE. ED È COSÌ CHE VOGLIAMO RICORDARLO

di **Mario Donnini**

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

No, io non ho alcuna paura. È vero, la mia famiglia ha pagato nei decenni un tributo terribile alle corse. Mio zio Lucien è morto in un incidente a Le Mans e mio nonno Mauro là è stato solo sfiorato dalla lama del destino, eppure non ho nulla di cui preoccuparmi. Per fortuna le corse sono completamente cambiate dall'era del nonno e dello zio. Devo solo pensare ad andare forte e a propiziare l'occasione per fare il salto di qualità, il resto verrà da solo. Nelle ultime tre generazioni della famiglia Bianchi sono sicuramente colui che può pianificare la sua carriera nel modo più sereno, in una disciplina, quella delle corse automobilistiche, che ha abbattuto quasi a zero gli indici di rischio».

Parole di Jules Bianchi per una vecchia puntata di "Cuore da Corsa" dedicata alla storia della sua dinastia, riflessioni che solo a rileggerle ora mettono i brividi. Ma non è solo questo il punto. Si è appena corso a Montecarlo per la prima volta dal giorno della sua scomparsa, avvenuta il 17 luglio 2015 a seguito dell'assurdo crash al Gp del Giappone dell'anno prima. Ed è giusto ricordarlo qui ed ora, Jules, perché Monaco resta teatro della gara più bella della sua carriera, proprio nell'edizione 2014, e il crocevia franco-italiano rappresenta così bene la sintesi composita delle sue origini.

Una prodezza maturata dal nulla

La stagione 2014 in ogni caso sarebbe stata fondamentale, per Jules. Al volante della modestissima Marussia era comunque chiamato a dimostrare qualcosa, dopo una prima annata di apprendistato faticoso e purtroppo privo di acuti, tanto erano scarse le possibilità delle monoposto. A complicare le cose c'era pure il fatto che, dati alla mano, il suo compagno di squadra Max Chilton si era dimostrato fin lì più efficace sotto le bandiere a scacchi, con due 13esimi posti in Australia e Bahrain, a rappresentare i migliori risultati del team, mentre Jules non era andato oltre un 16esimo posto a Sakhir.



IL 2014 DOVEVA ESSERE L'ANNO DELLA GRANDE SVOLTA PER JULES BIANCHI, CHE PROPRIO A MONTECARLO GIUNSE NONO, PORTANDO A PUNTI LA MARUSSIA. SEMBRAVA IL DECOLLO DI UNA CARRIERA PROMETTENTISSIMA, POI MALAUGURATAMENTE SPEZZATA DAL GIORNO MALEDETTO DI SUZUKA. MA NOI QUELLA SUA DOMENICA MEMORABILE A MONACO NON L'ABBIAMO DIMENTICATA



QUEI GIORNI FELICI E PROMETTENTI

A lato, Jules Bianchi nel fashion event durante il weekend del Gp di Montecarlo 2014 e, in basso, impegnato nella tradizionale partita a scopo benefico, qui insieme a Sergio Perez. Al centro, al volante della Marussia, lanciato verso un memorabile nono posto finale e, a sinistra, a Imola in ricordo di Senna e Ratzemberger, nella ricorrenza del ventennale della loro scomparsa



Ci voleva una scossa a propiziare la riscossa e Montecarlo, con l'imprevedibilità irrazionale delle sue trame agonistiche, avrebbe potuto fornire l'occasione giusta, a patto d'essere pronti a sfruttarla.

Brutto inizio: subito penalizzato!

Già dalle free practice Jules si dimostra preciso quanto aggressivo e la 17esima piazza nella terza sessione di libere è un bel segnale, anche se dopo le qualifiche, che lo vedono 19esimo e davanti a Chilton, l'unghiate della sfortuna lo costringe alla sostituzione del cambio con cinque posizioni di penalizzazione in griglia. Morale, un deprimente 21esimo posto. Okay. Jules ci crede ancora. Montecarlo è la sola corsa delle opportunità, per i diseredati del Circus.

Monaco 2014, la gara della vita

Pronti via e manca già Maldonado. Meno uno. Jules neanche ci fa caso e attacca demoniaco con la sua Marussia che improvvisamente sembra più rossa che altro facendo ruggire furibondo il suo motore Ferrari, aggiornato solo passandoci nafta con la spugna. Cavolo, finito il primo giro è 16esimo e tre tornate dopo eccolo 14esimo e poi subito 13esimo, visti i problemi di Vettel e Kvyat. Tutti pensano a un fuoco di paglia del francese, presto riassorbibile dalla pancia molle del gruppone, ma lui ha la sua idea meravigliosa in testa: tenendo duro, in una gara lunghissima come questa, la porta dell'eden gli si può, gli si dovrà aprire.

Per restare 13esimo deve battagliaire all'arma corta infilando Kobayashi con la Caterham, poi una penalità a Vergne al 38esimo giro lo mette 12esimo. Forza, Jules. Appena saltano altri due, sei in zona mito. Al 58esimo giro Bottas sballa col motore fuso e Bianchi guadagna una piazza ma perde cinque secondi, perché becca penalty per aver pagato uno stop and go quando c'era safety. Yeah, alchimie sciape della F1 d'oggi. No problem. Jules ricomincia la sarabanda e quando Gutierrez sbatte alla Rascasse, al 60° giro, tra lo sconcerto generale, la Marussia di Bianchi entra in zona punti. La corsa va verso la fine, Jules tira come un dannato e a un certo punto è anche ottavo, ma quei cinque secondi di debito lo cristallizzano al nono posto finale.

Exploit accolto dal muretto Marussia come una vittoria, risultato che tradotto in proiezione in una prevedibilissima decima posizione tra i Costruttori, significa che in diritti e premi Baby J ha fatto guadagnare al team una cascata di milioni di dollari. Forse il ballo più bello e redditizio di una Cenerentola nella storia della F1. Gioia, lacrime e voglia di futuro. Finisce così, il 25 maggio 2014.

Ed è fermando l'immagine a quel momento, stupendo, meritato e commovente che adesso ti vogliamo ricordare, Jules. ●





PERICOLO PER BUTTON

Un tombino saltato

È successo tutto in un attimo, durante la prima sessione di prove libere. Rosberg ha colpito il rail all'uscita di Santa Devote, poi si è visto un detrito - inizialmente scambiato per un pezzo di carbonio - alzarsi e colpire l'ala anteriore della McLaren di Button. In realtà il detrito volante era un pezzo di tombino in ghisa, che si era staccato quando le ruote della Mercedes ci erano passate sopra. Di regola, tutti i tombini o le canalette di scolo lungo il circuito sono saldate per evitare distacchi improvvisi. Il lavoro a Santa Devote evidentemente era stato fatto male, visto che in seguito lo stesso Charlie Whiting ha controllato gli operai che lo hanno risaldato per metterlo in sicurezza. Se il pezzo di ghisa avesse colpito il caso di Button, le conseguenze potevano essere devastanti, tanto quanto quelle dell'incidente di Massa a Budapest. Una grave negligenza commessa dai Commissari di Monaco.

POLEMICHE PER L'ASSEGNAZIONE DEL PROSSIMO GP D'ITALIA

Imola in gara con Monza?

La triste e noiosa querelle che vede coinvolta Monza e la futura organizzazione del Gp d'Italia si arricchisce di un nuovo episodio, con l'autodromo di Imola che ora vuole ospitare la gara già dal 2017. Rompendo un accordo verbale - a dire del presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani - che voleva il circuito di Imola eventualmente in futuro interessato ad organizzare un Gp di San Marino o Europa, ma non d'Italia.

Invece lo scorso 4 maggio il sindaco di Imola, Daniele Manca, e il Presidente dell'autodromo, Umberto Selvatico Estense, hanno incontrato Ecclestone a Londra per presentare la loro candidatura ad ospitare il Gp di Italia a partire dal prossimo anno. Imola



ha presentato formale dichiarazione di impegno sia alla Fom che all'Acì, che contrattualmente detiene i diritti organizzativi del Gp d'Italia. Secondo il piano elaborato dai vertici di Imola, la loro proposta migliorerebbe da un punto di vista economico - riducendolo - il contributo di soldi statali comunque necessario per organizzare il Gp di Italia. Sino a ora Angelo Sticchi Damiani, **nella foto a lato**, ha sempre detto che nessuna alternativa a Monza poteva essere contemplata. Ma perdurando il caos organizzativo alla Sias e ai vertici del circuito lombardo, sino a quan-

do potrà non considerare la candidatura di Imola in alternativa a Monza? A Monaco il Presidente dell'Acì si è incontrato nuovamente con Ecclestone a cui ha ribadito l'impegno: il ruolo di Regione, di Sias, di Acì, chi dovrebbe mettere i soldi, garantendo che le cose presto si sistemano. Ecclestone ci ha confidato di sentire ormai da anni ma che ad oggi ha generato solo incertezza. Imola o Monza che sia, è solo triste constatare che a oggi in Italia ancora manchi un promotore disposto a metterci i suoi soldi e accollarsi il rischio imprenditoriale dell'organizzazione.

NEI CONFRONTI DELLA FERRARI

Bookmakers pessimisti

Per la prima volta in questo campionato, alla vigilia del Gp di Monaco, i piloti della Ferrari non avevano le quotazioni più alte dopo i piloti della Mercedes. La vittoria di Hamilton era data a 1 a 4, quella di Rosberg 3 a 8, il successo di Ricciardo a 10, quello di Verstappen a 12, la stessa percentuale di Vettel. A 30 invece veniva data la vittoria di Raikkonen.

VERSO L'AMPLIAMENTO

Red Bull Ring long version!

La Red Bull vuole allungare l'attuale circuito di Spielberg, sede del Gp di Austria, riportando in vita parte della pista che apparteneva al vecchio tracciato di Zeltweg. Attualmente il Red Bull Ring misura 4326 metri, mentre il precedente tracciato dell'Osterreichring era lungo 5910 m. Certi tratti della vecchia pista sono stati demoliti, altri invece ancora esistono. L'idea sarebbe riutilizzare alcune vecchie curve come la Remus e il relativo rettilineo, mentre la gloriosa curva Bosch, forse la più difficile, ormai è inutilizzabile. L'idea sarebbe costruire un circuito di circa 5500 metri. I lavori cominceranno dopo i Gp di F1 e MotoGp.



Alonso come Pirlo nella partita di beneficenza



Claudio Ranieri, fresco reduce dal trionfo nel campionato di calcio inglese, si è visto al paddock, affascinato anche dalla F1, ma il suo amore resta il calcio. Non a caso nei Gp ora è difficile immaginare un caso Leicester



Nuova puntata in F1 dell'iridato in carica della MotoGP, lo spagnolo Jorge Lorenzo Guerrero

Lente d'ingrandimento



LA PIRELLI MOSTRA LE NUOVE GOMME MONTATE SU UNA SHOW CAR

Sarà così il look delle vetture 2017

La Pirelli ha presentato "visivamente" le nuove gomme più larghe che saranno introdotte nel 2017. I pneumatici più larghi erano montati su una show car anonima la cui carrozzeria ripeteva però le nuove dimensioni. Ala anteriore più larga, ala posteriore più larga e più bassa, così come le nuove fiancate più larghe. Il tutto per avere una visione di insieme di come sarà il look delle vetture nel 2017. Ricordiamo che le gomme anteriori passeranno dalla attuale larghezza di 245 mm a 305 mm, mentre le posteriori passeranno da 325 mm a 405 mm.

QUEL TRIONFO DI PANIS E DELLA LIGIER A MOTORE MUGEN

Ricordando il 1996



Con una bella cerimonia al Casinò, la Honda e il consolato giapponese a Monaco, hanno voluto ricordare la rocambolesca vittoria della Ligier-Mugen JS 49 di Olivier Panis al Gp di Montecarlo nel 1996. Alla cerimonia, oltre a Panis, era presente anche Hiroshi Honda, figlio di Sochiro Honda, che ha portato la Ligier oggi esposta al museo della Honda in Giappone.



Paddock girls competitive, sopra, a Montecarlo. In alto, Panis, trionfatore del Gp nel 1996 su Ligier, con Hiroshi Honda, al tempo suo motorista con la Mugen



Un Briatore inedito, dotato di un'inattesa barba bianca, ha fatto visita al paddock, sfoggiando la sua saggia esperienza dovuta a tanti anni di militanza in F1



Davvero imponente la nuova struttura realizzata per ospitare a Monaco la direzione gara

UN ACCORDO COMMERCIALE

Admiral Yacht con Renault

Accordo tecnico-commerciale tra Renault Sport F.1 team e Admiral Yacht, membro di Sea Group, importante realtà nella nautica in Italia, per celebrare i 50 anni di esistenza. L'accordo di natura tecnica, soprattutto in relazione ai motori hybrid, in grande sviluppo nella nautica, consente interessanti sinergie tra due marchi operanti nel settore del lusso. Sea Group ha già costruito più di 574 yacht.

PREVALE IL BUON SENSO

Niente divieto per le visiere

È finita in nulla la volontà della Fia di vietare ai piloti di buttare le visiere a strappo lungo il circuito. Il divieto avrebbe dovuto entrare in vigore a Monaco, ma dopo una riunione da alcuni piloti definita "assurda", Charlie Whiting ha convenuto che le conseguenze sarebbero state peggiori del rimedio. «Dove le mettiamo?» - hanno chiesto alcuni piloti, «Magari in mezzo alle palle», ha suggerito Alonso. Alla fine Whiting ha convenuto che con tutti i parametri che ora i piloti devono controllare, costringerli anche a trovare un posto dentro l'abitacolo dove mettere le visiere, era troppo. Così la cosa si è risolta con una generica indicazione di cambiare il visore se possibile solo in pit-lane durante il cambio gomme, evitando il più possibile di seminarle in pista.



INSIEME A JOSÉ ABED

Pirro ancora commissario

Questo il collegio dei Commissari Fia per il Gp di Monaco: in rappresentanza degli ex piloti, ancora Emanuele Pirro, che già aveva ricoperto l'incarico a Sochi. In rappresentanza della Federazione australiana, Garry Connelly, per la Federazione Messicana, José Abed, nella foto sopra.

IMPONENTE LA STRUTTURA

Nuova torre in direzione

Il tradizionale scenario del circuito di Montecarlo, è mutato radicalmente quest'anno con la costruzione della nuova torre della direzione gara. Una imponente struttura circolare che sostituisce la precedente, costruita nel 1988 e che ora è stata demolita. La nuova torre si sviluppa su una superficie complessiva di 1570 mq ed è dotata di una terrazza panoramica di 330 mq. La nuova torre è smontabile e dovrà durare almeno 20 anni.



ARRIVO IN RITARDO

L'antifona... Capito

Jost Capito, nella foto, nuovo responsabile McLaren, avrebbe dovuto diventare operativo dal Gp di Montecarlo, in conformità con gli accordi stipulati con la Vw. Qualcosa però deve essere andato storto e ora il manager tedesco viene annunciato per il Gp di Ungheria o Belgio. Da quel momento la McLaren dovrebbe entrare in una nuova era gestionale, con Capito che acquisirà le mansioni più importanti ricoperte oggi da Jonathan Neale ed Eric Boullier, oltre che rimpiazzare Ron Dennis in alcune funzioni che oggi il manager inglese ricopre ad interim.

BATTEZZATA "PRIME"

Nuova tuta by Sparco

Si chiama "Prime" e pesa solamente 600 grammi. La nuova tuta firmata Sparco, presentata ai margini del Gran Premio di Montecarlo, è stata sviluppata in collaborazione con il team McLaren Honda F.1 a partire dal 2015. Un anno di ricerca e sviluppo per affrontare l'esigenza di essere sempre più estremi e dall'altro lato quella di rispondere alle normative FIA sulla sicurezza. Due strati di tessuti innovativi: l'esterno in meta aramidico, microfibra e la fodera interna in maglia sky. Jenson Button e Fernando Alonso hanno sperimentato, sulla propria pelle, la resistenza e il comfort di una tuta che, nonostante l'estremizzazione del peso, mantiene invariati gli standard di sicurezza.



POSSIBILI CAMBIAMENTI DALLA CHICANE ALLA RASCASSE

Montecarlo muterà così

Nel corso degli anni ha subito poche modifiche, ma in futuro il circuito di Montecarlo potrebbe subire radicali cambiamenti. Non è a rischio la continuazione del Gp, come scritto da molti media, ma nei prossimi anni il tratto di pista compreso dall'uscita del Tunnel sino alla curva della Rascasse potrebbe radicalmente cambiare. Un ambizioso progetto di espansione immobiliare, prevede infatti di creare un'isola artificiale nella zona del porto che oggi fiancheggia il circuito. Le società di costruzioni Bouygues e Caroli sono state autorizzate preventivamente dal Principe Alberto a costruire appunto un'isola artificiale di 6 ettari che ospiterà edifici alti 10 piani, con appartamenti, negozi, garage e un nuovo molo. In pratica tutta la zona a sinistra della attuale pista, dalla curva del Portier in poi, sarebbe occupata dalla nuova isola. Come primo risultato scomparirebbe l'ampio spazio destinato oggi al Tv compound ricavato sotto il Forum Grimaldi. L'Acm Monaco ha già previsto un piano alternativo per un circuito che correrebbe parallelo all'attuale, dalla curva del Portier in poi, mentre la zona compresa dopo la chicane sino alla curva della Rascasse, potrebbe radicalmente cambiare, inoltrandosi nelle strade della nuova isola. Ricordiamo che dal 1872 a oggi, il Principato di Monaco ha aumentato la propria superficie del 25%, strappando nuova terra al mare.



Sopra, un maxiscreen, che, in occasione del Gp di Montecarlo, appare ben più complesso e retrò del solito, a dare un tocco di originalità aggiuntiva. Sotto, i piloti impegnati nel tradizionale fashion day monegasco



PER IL SUO TEAM E LA RED BULL

Renault evoluta su due fronti

Come già anticipato, la Renault ha fatto debuttare a Montecarlo due unità del loro nuovo motore, affidate a Ricciardo e Magnussen. Per aggiornare la Power unit, Renault ha utilizzato solo 3 gettoni. Nuovo motore anche per Alonso, ma privo di aggiornamenti. Per lui si tratta della terza unità, considerando che il primo motore era andato distrutto nel corso del rovinoso incidente a Melbourne. Nasr invece ha cambiato il motore Ferrari dopo il cedimento nelle qualifiche. Questa la situazione dei gettoni ancora disponibili: la Ferrari ne ha utilizzati 26, ne restano 6. La Honda ha utilizzato 18 gettoni, ne restano 14. La Mercedes ha utilizzato 21 gettoni, ne restano 11. La Renault ha utilizzato solo 11 gettoni e ne ha ancora a disposizione 21.

SULLA GRIGLIA DI PARTENZA

Raikkonen retrocesso

Kimi Raikkonen è stato penalizzato di 5 posizioni sulla griglia di partenza per avere sostituito il cambio poco prima delle qualifiche. Rosberg e Alonso, invece, anche loro hanno sostituito il cambio all'inizio del weekend, ma non hanno scontato penalità in quanto nella gara precedente si erano ritirati.



Sopra, una fan di Hamilton mostra con un certo orgoglio l'autografo catturato con tanti sforzi...

ANCHE SE IL TEAM MAGGIORE MANTERRÀ IL MARCHIO TAG-HEUER

Red Bull e Toro Rosso futuro alla francese

As aveva già anticipato il prolungamento del contratto tra Renault e Red Bull nei prossimi due anni. Ora arriva la conferma ufficiale, con l'aggiunta di Toro Rosso, che passerà al motore francese dal 2017. I motori della Red Bull continueranno a essere marchiati Tag-Heuer, i propulsori di Toro Rosso invece saranno chiamati Renault. Con la conferma da parte di Mercedes degli attuali clienti, la geografia dei motori per il 2017 è già delineata. Mercedes fornirà il proprio team più Williams, Marussia e Force India. La Renault avrà il proprio team, la Red Bull e la Toro Rosso. La Ferrari perde un cliente e oltre al proprio team darà il motore a Sauber - se andrà avanti - e Haas. La Honda invece, per la gioia di Ron Dennis, continuerà a dare il motore in esclusiva alla McLaren.

LA FIA VUOLE AUMENTARE LA SUA SFERA D'INFLUENZA

Gp2 zona di guerra

In Gp2 è guerra tra gli organizzatori e la Fia. Ritarda l'introduzione del nome F.2 e relativo nuovo progetto, nel 2017 la categoria manterrà il nome Gp2 e l'attuale vettura, al quinto anno di vita. A Barcellona sono scomparsi i Commissari Fia che controllavano le monoposto. O meglio, dentro il paddock Gp2 non potevano indossare la camicia della Federazione, sostituita con quella di una nuova società creata appositamente, riconducibile alla Gp2. La Fia, in cambio del nome F.2 e di una posizione di vertice nella piramide delle categorie che assegnano i punti per la superlicenza, vorrebbe però un maggiore controllo, anche economico sulla futura gestione. La Gp2 fa parte degli asset della società Delta Topco, che possiede i diritti commerciali inerenti la F.1 e categorie collegate. Cedere il controllo della serie cadetta alla Fia, vorrebbe dire azzerare di fatto un asset che Delta Topco e Formula One Group hanno acquisito nel 2007. La Fia non ha la forza contrattuale di imporre la F.2 nei weekend dei Gp, ma potrebbe in futuro togliere la Gp2 dalle categorie che assegnano i punti per la superlicenza, decretandone la morte. Per alcuni, l'attuale braccio di ferro tra Fia e Gp2 è solo un antipasto di quello che potrebbe succedere nel 2020. Quando scadrà l'attuale Patto della Concordia e la Fia vorrà più coinvolgimento negli aspetti organizzativi del mondiale F.1.

IL BELGA RESTA CON DENNIS

McLaren blinda Vandoorne

È intervenuto pesantemente Ron Dennis per bloccare la proposta che la Renault aveva fatto a Stoffel Vandoorne per il 2017: «Vandoorne è un pilota intelligente, con un enorme potenziale e sa come fare per vincere. Fa parte integrante dei piani futuri della McLaren e le altre squadre che invece pensano di portarcelo via si stanno sbagliando di grosso. Vandoorne non è in vendita». Questo anche per smentire lo stesso Boullier che recentemente aveva prospettato la possibilità di "prestare" Vandoorne a un altro team, qualora non ci fosse stato posto per lui alla McLaren nel 2017.

NEL RINNOVO CON MERCEDES

Berger aiuta Nico Rosberg

Pur avendo un padre campione del mondo, Nico Rosberg ha deciso di farsi rappresentare da Gerhard Berger per la trattativa di rinnovo del suo contratto con la Mercedes. «Me lo ha chiesto Keke - ha confermato Berger -. Ma questo non vuole dire che in futuro sarò il manager di Rosberg, si tratta solo di un atto di amicizia». Lo stesso Niki Lauda ha confermato la cosa: «Anche in passato mi sono trovato a negoziare con Berger, quando ero consulente per la Ferrari e lui era uno dei piloti. Sono curioso di vedere come la trattativa si svilupperà».



MONACO È L'ECCEZIONE

Nuove livree per i caschi

Per il Gp di Monaco la Fia concede una speciale moratoria ai piloti per decorare il casco come meglio credono. Massa così ha adottato un casco radicalmente diverso, disegnato dai fratelli Pandolfo, famosi graffitari brasiliani che firmano le loro opere Os Gemeos. Grosjean invece ha deciso di ricordare l'amico Jules Bianchi, mentre Vettel aveva un casco modificato, con colori opachi e finte cuciture, come se fosse rivestito di cuoio. Grafica diversa anche per Alonso e Hamilton.

FELIPE MASSA



FERNANDO ALONSO



ROMAIN GROSJEAN



A lato, tipico colpo d'occhio monegasco, tra acque e asfalto. Sopra, il cantante Justin Bieber beve e festeggia dalla magnum del vincitore Hamilton

SOVRANITÀ DI MARANELLO INACCETTABILE PER JOHN

QUEL DIRETTORE DI... TROPPO

Barnard spiega il suo rifiuto alla Ferrari con il fatto di non voler sottostare a un responsabile che dall'Italia avrebbe condizionato tutto il lavoro della Gto nata, secondo il tecnico inglese, per realizzare solo progetti avanzati

di Giorgio Piola

LONDRA - Il divorzio Barnard-Ferrari è sancito dal comunicato stampa emesso dalla Casa di Maranello, mercoledì scorso ma è proprio questo termine, con il suo fondo di negatività, che non piace al grande tecnico inglese. Gentile, disponibile come da tempo è diventato Barnard, lo abbiamo incontrato, dopo l'ufficializzazione della rottura con la Ferrari.

«Tutti parlano di divorzio, ma per me questa è solo la fine di un periodo ben prestabilito. Tutti sapevano che ci sarebbe stata una decisione in questo periodo, dopo tre anni di collaborazione. Potevano essere solo due soluzioni e non ci deve essere alcuna sorpresa. Mi spiace solo che, finora, questo periodo non sia stato confortato da maggiori successi. In Brasile risultammo molto fortunati, eppure io fui molto contento, non lo nascondo. Quanto meno, ero riuscito a dimostrare, a me stesso e agli altri, che il concetto di base della vettura era buono. In teoria ad una vittoria devono succedere altri buoni risultati positivi, invece non è andato così. Sono venuti fuori problemi di affidabilità cronici che avrebbero dovuti essere risolti».

— Come i guai all'alternatore che, si dice, sia collocato in una posizione in cui lavora a temperature troppo elevate?

«Sì, in Brasile dopo le prove pre Gp chiesi che venisse studiata la possibilità di posizionare l'alternatore all'interno della V del motore o che se ne costruisse un altro. Non si deve tuttavia dimenticare che a Montreal i problemi non sono mancati, anche se era molto freddo. Purtroppo, per come sono andate le cose, avremmo dovuto sacrificare



questa stagione per prepararci alla prossima, anche se la cosa doveva essere fatta nell'87. Il campionato '89 doveva essere quello conclusivo del mio ciclo».

— Un bilancio quindi modesto quello di questi tre anni, ne è deluso?

«In parte. Avrei voluto per il mio cambio semiautomatico un maggior successo. C'è stato un periodo, a metà del mio contratto, molto dispersivo per le situazioni politiche createsi all'interno. Questo ha fermato lo sviluppo del programma. Vorrei terminare bene la stagione, sono ancora convinto che la F1/89 possa vincere delle corse. Spero di portare a termine il mio contratto nel mi-

John Barnard, a sinistra (Foto Sutton), scorre con il nostro collaboratore i titoli che gli hanno dedicato i giornali italiani dopo il divorzio dalla Ferrari. Sopra, la 640 viene spinta: una scena troppo frequente in questa stagione difficile delle «rosse» per i continui cedimenti del cambio semiautomatico (Orsi)

segue

QUEL DIRETTORE DI... TROPPO

segue

gliore dei modi. Sono sicuro che se riusciremo a risolvere i problemi legati all'affidabilità e talvolta molto banali, le Ferrari potranno essere vincenti anche domani. Ci sono state molte occasioni in cui i nostri piloti sono arrivati molto vicini ad una delle due McLaren».

— Come mai non è stato trovato un accordo con i responsabili di Maranello, per una forma di collaborazione?

«La situazione fra me e le Ferrari era molto chiara e precisa su un punto: e cioè relativamente alla mia non-disponibilità di venire a lavorare in Italia. È stato così sin dal primo momento, altrimenti non avrei firmato l'accordo con Enzo Ferrari. Avevo di-

scusso di nuovo a dicembre con il dottor Cappelli e si era deciso, concordemente che occorreva una guida tecnica esperta, a tempo pieno a Maranello. Era noto che si doveva individuare una forma diversa di collaborazione, perché io non sarei mai venuto a lavorare in Italia. Ho pensato a lungo per trovare una soluzione che mi permettesse di continuare, rimanendo in Inghilterra».

— Le è stato proposto di collaborare con Enrique Scalabróni a Maranello?

«Sì, e potevo stare in Inghilterra, ma il tecnico a cui fosse stata affidata la direzione di Maranello, avrebbe avuto anche quella di Guildford. Ciò voleva dire che la Gto avrebbe poi dovuto realizzare quello che questa persona richiedeva. La cosa sarebbe stata difficile per me. Io intendevo Guildford come un'antenna tecnologica, per nuovi progetti, per aprire nuove strade slegate

dalle problematiche contingenti».

— Cosa pensa di Enrique Scalabróni?

«Non so, non ho mai lavorato con lui. Essere numero due alla Williams è molto diverso da quello che dovrà essere alla Ferrari. Credo che parli italiano e che andrà a vivere a Maranello. Questi sono due importanti e positivi elementi a suo favore».

— Le è stato rimproverato di non aver allevato una scuola di tecnici italiani a Maranello, è vero?

«Di sicuro a Maranello hanno appreso qualcosa in questo periodo, quanto al fatto che tecnici e meccanici italiani non siano mai venuti a Guildford non è diverso da me. Più volte abbiamo discusso l'opportunità di prendere dei tecnici alla Gto, ma nessuno è voluto venire. Si poteva inserire del personale nei reparti costruzione pezzi e compositi, ma non è stato fatto. Non è nemmeno vero che tenevamo segreti i nostri progetti».

— Cosa pensa del progetto di adattare un cambio manuale sulla sua vettura?

«Questo progetto era già avviato alla fine dell'88. Avevamo studiato il modo per inserirlo sulla 639. Personalmente, ritengo che ciò non sia possibile sulla 640, per il semplice fatto che non c'è abbastanza spazio per il pilota dentro l'abitacolo. Temo che, quando questo avverrà, sarà inesorabilmente, la fine del cambio automatico che non sarà più sviluppato».

— Lei voleva poter acquistare la Gto, cosa succederà dei tecnici che aveva reclutati in questi anni, la seguiranno nei suoi nuovi progetti?

«A parte il fatto che, sinceramente, non ho ancora preso una decisione sul mio futuro, ho informato gli uomini della Gto delle intenzioni dei responsabili della Ferrari di mantenere in piedi la struttura allo stato attuale. In Inghilterra c'è un sistema diverso di lavoro. In Italia, alla Fiat in particolare, una persona lavora per la stessa ditta quasi per tutta la vita. Può essere spostato di ruolo a seconda della necessità dell'azienda. Da noi, le persone vogliono invece sapere come e dove vengono utilizzate prima di accettare un incarico».

— Non teme che la sua reputazione possa uscire sminuita da questa vicenda?

«Presso l'opinione pubblica forse sì, molto dipende dalla stampa. Per il mondo della F.1 non credo. Io cerco cose nuove, come ha fatto negli anni scorsi Patrick Head con le sospensioni attive. È chiaro che potrei disegnare una F.1 convenzionale e subito competitiva. Domani stesso. Ma, sinceramente, non mi interessa. Non credo nemmeno fosse nelle aspettative di chi segue la Ferrari. Non era il caso di spendere tanti soldi per fare una monoposto tradizionale. Altri 100 tecnici potevano farlo, senza chiamare me. Quando parlai con Enzo Ferrari lui mi disse: — "Voglio qualcosa di speciale, di diverso" —. E io fui molto contento e fiero di questo incarico».

Giorgio Piola

A lato, Barnard ha già fatto le... valigie. In realtà porterà a termine la stagione in Ferrari: prima di andarsene ha promesso di regalare qualche vittoria ai tifosi del Cavallino (Sutton). A destra, l'inglese con Fiorio che ha cercato fino all'ultimo di convincerlo a lavorare a Maranello (Orsi)



Barnard alla Rossa dà il suo primo ciao

Siamo nel cuore dell'estate 1989 e la notizia deflagra nell'aria, calda e ansiogena: John Barnard, il genio acquistato a caro prezzo dalla Ferrari, l'uomo che ha proibito il lambrusco ai meccanici e, soprattutto, che ha progettato la rivoluzionaria F1/89 col cambio al volante, abbandona la Rossa. Proprio quando la monoposto si stava dimostrando in crescita, dopo il clamoroso debutto vincente in Brasile e i successivi problemi emersi quanto ad affidabilità e sviluppo. Il tecnico inglese rivela di non voler sottostare nella sua antenna tecnologica britannica a un supervisore dall'Italia. Così l'esperimento ha termine, anche se, col senno di poi, non è un addio: lo stesso Barnard tornerà alla Rossa dal 1993 e fino all'avvento di Rory Byrne. ●

da As n. 26 27 giugno-3 luglio 1989





AL TRAGUARDO

Gara: 1. Rossi; 2. Munoz; 3. Newgarden.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



L'EDIZIONE NUMERO 100 DECISA DALLE ALCHIMIE TATTICHE, CON ALEXANDER CHE GIUNGE AL TRAGUARDO D'UN SOFFIO SFRUTTANDO AL MASSIMO IL SUO ETANOLO, BEFFANDO MUNOZ E NEWGARDEN, SECONDO E TERZO

di **Marco Cortesi**
foto **Getty Images**

La leggenda narra che quello di Indianapolis non sia un circuito, ma un organismo vivente, che decide le sorti di chi calca il suo asfalto in modi a volte entusiasmanti, a volte crudeli. Un tracciato unico, con caratteristiche che travalicano quelle dell'ovale e dello stradale, riuscendo a mettere in crisi o esaltare sia gli specialisti degli anelli, sia i piloti in arrivo dal mondo delle competizioni europee. Ma sono davvero tanti gli elementi che possono decidere le sorti di un'edizione della 500 Miglia. Figuriamoci la centesima di una straordinaria rincorsa iniziata oltre un secolo fa. Si arriva da lunghissime giornate di prove, riunioni, infiniti pensieri e decisioni tecniche. E si passa alle lotte, ai rischi di contatto, ai pit-stop e, soprattutto, alla strategia. Per tagliare per primo il traguardo, di tattica ne serve tanta, qualunque cosa accada.

Così Alexander Rossi, rookie californiano trasferitosi da piccolo in Europa per coltivare il sogno della Formula Uno, è stato premiato. Portandosi a casa quello che può essere il punto più alto di un'intera

Rossi c'è



IL MAGO ALEXANDER VINCE A SORPRESA

Anche se ha vinto soprattutto grazie alla giusta alchimia tattica, Rossi, sopra in Victory Lane e nell'altra pagina mentre bacia i mattoncini simbolo di Indy, ha meritato questo inatteso successo

carriera. Uno stint finale incredibile il suo, che l'ha visto completare ben 36 giri con un serbatoio di etanolo, più di chiunque altro. E mentre tutti si fermavano per poi cercare disperatamente di riprenderlo, Rossi ha invece condotto di giustezza la sua Dallara sotto la bandiera a scacchi prima di rimanere a secco nel giro di rientro. Fortuna? Forse, ma anche magia, la magia di Indy, che si può accettare o perfino costruire in un costante rapporto di amore e odio.

Perfetta visione tattica del team vincitore

Passando al lato più prettamente pratico, oltre alla bravura di Rossi nel risparmiare carburante, c'è stata la visione tattica di un team che ha calcolato tutto alla perfezione. Più che una roulette, è stata una partita a poker, dove l'abilità si è unita alla buona sorte. Il tutto guidato dalla perenne voglia, da parte di Michael Andretti, di cogliere da Team Manager tutto quello che la sorte gli aveva tolto dietro al volante. Passando dall'edizione 1991, persa negli ultimi giri per una rottura tecnica dopo aver dominato in lungo e in largo, all'ultimo tentativo del 2006, in cui ci mancò davvero poco per centrare il successo. Ma non va dimenticato neanche Bryan Herta. L'uomo che insieme a Dan Wheldon conquistò nel 2011 un'altra memorabile vittoria all'ultimo respiro, si è ripetuto da stratega di Rossi, scommettendo benissimo in quello che al momento sarà sembrato una follia, ma che a posteriori è apparso un gioco chiaro in tutta la sua semplicità. Cosa si poteva fare, prendendo l'ultima bandiera verde al nono posto? Accettare un piazzamento che non sarebbe mai rimasto nei libri di storia, o provarci, con la speranza data dalla passione e da un pizzico di follia? In America si dice "go hard or go home". Semplicemente, Rossi, Andretti e Herta, si sono rifiutati di andare a casa.

Il secondo posto agrodolce di Munoz

Ha uno strano sapore anche il secondo posto andato proprio a Carlos Munoz. Il colombiano negli ultimi anni ha trovato sul quadriovale dell'Indiana una chimica incredibile e, per certi versi, anche difficile da spiegare visti i risultati portati a casa altrove. Stavolta ha regalato ad Andretti una doppietta, andando a pochi secondi, a pochi centilitri dal successo. Comunque, se continuerà così, di chance per lui ce ne saranno altre. Non bisogna dare però nulla per scontato, perché quello che Indy dà, Indy toglie. Ne sono la prova i tanti campioni lasciati a bocca asciutta. Tony Kanaan, forse all'ultima possibilità di mettere il suo volto per la seconda volta sul Borg Warner Trophy, è rimasto beffato nel modo più feroce, dopo essersi presentato per gli ultimi decisivi giri come il favorito numero uno. Aveva davvero fatto tutto giusto. E anche per Ryan Hunter-Reay, messo KO da un contatto innescato dal compagno di colori Townsend Bell in pit-lane, la beffa è stata grande, dolorosa.

Delusione per Montoya

Forse, meglio chiuderla come Juan Pablo Montoya. Dopo il trionfo prepotente dello scorso anno, Montoya ha trovato il muro nelle fasi iniziali in modo improvviso, perdendo il posteriore della sua vettura e



MUNOZ SECONDO CI AVEVA SPERATO

Sopra, Munoz, giunto secondo nel convulso finale che lo ha visto cedere a Rossi, per un... pugno d'etanolo. Sotto, Servia in una situazione ben delicata, a destra, Mario Andretti baciato da Lady Gaga, da lui portata a spasso con la biposto, quindi, più a destra, il bravo Newgarden, giunto terzo. Più in basso, il pubblico protagonista anche della Indy numero 100, con quasi quattrocentomila presenze

vedendosi costretto al ritiro. Dopotutto, rispetto a Kanaan forse è andata anche perfino meglio ad Helio Castroneves. E' vero, il brasiliano era vicino ad un quarto successo che gli avrebbe permesso di raggiungere AJ Foyt, Al Unser e Rick Mears nell'olimpo dell'IndyCar. Ma almeno a farlo cadere è stato un contatto di gara ricevuto da JR Hildebrand, e che l'ha portato a perdere terreno a centro gruppo. Indy non è pista da secondi o terzi posti. Meglio lottare. Spiace un po' per Roger Penske, che si presentava con quattro vetture molto veloci che sono state tutte coinvolte in contatti, tre dei quali ai box. Ma il Capitano, passato dopo aver vinto doppiando tutti grazie ad una falla del regolamento nel 1994, alla non qualificazione del 1995, sa come funziona. Se c'è un modo per ingraziarsi l'organismo vivente della Brickyard, è proprio provarci, sempre e comunque. Lo dimostrano i Wheldon, i Rossi e tanti altri. ●





Honda trionfa e tira un sospiro

LA MOTORIZZAZIONE GIAPPONESE SI AGGIUDICA UN SUCCESSO MOLTO IMPORTANTE NELL'EDIZIONE DORATA DELLA TRIPLA CIFRA TONDA

È una grande liberazione quella della Honda. Proprio nella centesima edizione di Indy, il costruttore giapponese è tornato a giocare la gara più importante al mondo davanti al pubblico più numeroso degli ultimi 20 anni. Si sapeva che i piloti spinti dai V6 Hpd avrebbero avuto un notevole miglioramento, in particolare sulla distanza, grazie agli upgrade di motore e ad un aerokit finalmente riuscito. Ed i risultati, oltre che l'intero andamento della

corsa, riflettono questo aspetto. La competitività generale è stata però anche un'ottima notizia per l'IndyCar. Che per la prima volta dopo il successo nel 1994 di Jacques Villeneuve è riuscita nel tutto esaurito. Posti in tribuna, nel prato, nelle salette Vip finiti, e diretta sulle Tv locali "liberata" per permettere a coloro che non avevano trovato un biglietto di godersi lo spettacolo. L'Indy 500 2016, oltre ad aver portato un vincitore a sorpresa ed un grande

spettacolo, è il pilastro su cui continuare a costruire la rinascita della serie dopo gli anni più difficili.

I numeri televisivi sono sempre in crescita, e le ultime controverse scelte dei rivali della Nascar hanno aperto una possibilità di tornare, se non al vertice del motorsport americano, almeno ad un certo livello di rilevanza sportiva e politica. Mai come ora pare che si sia trovata la giusta direzione per la categoria: finalmente, si sta capendo come valorizzare tutti i propri punti forti. A partire dalla gara più importante dell'anno, fino alla competizione esasperata e ad una bagarre con un discreto grado di sicurezza. Un aspetto, quest'ultimo, che per la natura delle competizioni IndyCar è difficilissimo da affrontare, al contrario di quanto non accada per le ruote coperte.

L'ultimo passo sarà quello di creare un movimento forte e radicato anche nelle categorie addestrative, che sviluppi una nuova generazione di piloti, addetti ai lavori e, perché no, anche tifosi competenti. Con la presentazione della nuova vettura per la US Formula 2000, realizzata dall'italiana Tatuus così come la prossima auto per la Pro Mazda, anche da quest'ultimo punto di vista il solco sembra tracciato. ●



Ragnotti

70 ci dà tanto

Piove sul circuito di Montlhéry. L'asfalto è fradicio e fa un freddo cane. La Renault 5 Turbo Maxi Gruppo B arriva a tutta velocità sul rettilineo dei vecchi box, con il motore che fa il classico rumore da calabrone (molto) infastidito che gli appassionati con i capelli bianchi conoscono bene. Poi, prima di salire sull'anello sopraelevato, la spinta propulsiva cessa di colpo e la "Turbona", con le ruote posteriori bloccate, parte in testacoda. Un "360°" perfetto, da applausi, ad un soffio dal muretto che delimita la pista. Roba da "O" di Giotto. Indovinate chi c'è al volante, chi è il manico che ha fatto quella manovra mostrando perizia, rapidità, riflessi fuori dal comune? Un signore di 70 anni suonati, quasi 71: Jean Ragnotti. Un'icona non solo dei rally ma delle corse più in generale. Un mito. Uno che ha vinto poco nel Mondiale, tre gare in tutto - anche se sono state un Montecarlo e due Tour de Corse degli anni ruggenti - ma che ha conquistato schiere di tifosi di tutte le età e le estrazioni. Un fenomeno globale, per usare termini alla moda, che ha saputo andare dritto al cuore della gente, stimolare la fantasia degli appassionati. Come? Con la semplicità diretta dei grandi, con una disponibilità ed un'educazione oggi merce rara ma soprattutto con uno stile di guida "étonnante", sbalorditivo. Fatto di traversi, staccate oltre ogni limite, accelerazioni "telegrafate", curve aggredite. Questo è "Jeannot". Un monumento. Ambasciatore a vita della Renault, il Costruttore che se l'è preso, allevato, conservato come un bene culturale, un pezzo di storia di Francia. E che oggi, a 20 anni dalla sua ultima gara ufficialmente disputata - il Critérium des Cévennes del 1996, sembra il testimonial dell'Olio Cuore. Aveva 51 anni, "Jeannot", in quel freddo week-end novembrino nel quale vide sventolare l'ultima bandiera a scacchi. Dominarono Delecour e Panizzi, divisi da appena 10" alla fine di un duello senza soste con le 306 Maxi. Terzo Rousselot con un'Escort Cosworth e 4° lui, Ragnotti, un soffio giù dal podio.

Nuvolari il suo idolo

Oggi "Jeannot" vive una splendida vecchiaia - e suona malissimo chiamarla così - con fisico e soprattutto spirito intatti. Parlare con lui è come rivivere un romanzo al quale non è stata ancora posta la parola fine. Un romanzo lungo quasi 71 anni... «Sono vecchio» scherza "Jeannot" e poi entra subito nel vivo degli argomenti, con arguzia e acume. Si comincia con domandoni, tipo: eravate più bravi voi o sono migliori i piloti di oggi?

FACCIA A FACCIA CON JEAN DELLE MERAVIGLIE, IL FUNAMBOLO OGGI SPENDIDO 70ENNE. UNA VITA PER RENAULT, UNA STORIA RACCONTATA A CUORE APERTO

di Sergio Remondino

PHOTO4

«Per me tutti i grandi piloti, di qualunque epoca, hanno la capacità di essere dei numeri uno anche in altri periodi. Non si può dire che quelli di una volta erano migliori di quelli di oggi. Io penso che Fangio, Nuvolari, Moss, Rindt, avrebbero potuto essere campioni del mondo anche vent'anni dopo, o vent'anni prima. Per me, quello che è cambiato nei rally non sono i piloti ma i rally stessi! È il ralismo come disciplina ad essere cambiato, non gli uomini. Loeb, Ogier, Latvala, sono molto veloci, dei grandi piloti. Ma le vetture sono totalmente diverse. L'elettronica ha cambiato tutto. Noi non avevamo l'elettronica e io penso che Rohrl, Toivonen, tutti i grandi del mio periodo, lo sarebbero anche oggi, se fossero nati venti o trent'anni dopo».

- Qual è il pilota preferito di Jean Ragnotti?

«Ho letto molti libri su di lui e c'è un pilota che, io credo, era un po' come me. O forse sarebbe meglio dire che io gli somiglio un po': è Tazio Nuvolari. Per



ANCHE OGGI
CI SONO
GRANDI RALLISTI
MA I PERCORSI
SONO DIVENTATI
ECESSIVAMENTE
CONCENTRATI

”

**PRIMO CENTRO IRIDATO
AL MONTECARLO 1981**

Nel gennaio 1981, data storica per i rally che vedono il debutto al "Monte" dell'Audi a trazione integrale, Ragnotti e Andriè s'impongono con l'R5 Turbo. Vettura alla quale Jeannot regalerà tre vittorie

m è uno dei migliori di tutti i tempi. Io ho qualcosa di lui: fisico minuto, stile di guida aggressivo. Il suo modo di correre lo sento mio, mi piaceva molto. Passando un po' più avanti negli anni mi è piaciuto molto Clark, l'ho conosciuto. Poi ho ammirato Senna: è stato uno dei più grandi. Dei piloti di oggi mi piacciono Vettel e Ricciardo».

- E Verstappen?

«Con il regolamento attuale non avrebbe potuto debuttare in F1! Ha esordito giovanissimo e ha fatto solo questo nella vita: oggi, a 18 anni, ha l'esperienza che avrebbe normalmente avuto a 25. Ai giorni nostri l'elettronica ha una grande importanza nel far arrivare un pilota ad alto livello più rapidamente. Ci sono i simulatori. E le macchine sono più facili. La potenza è gestita dall'elettronica. 25-30 anni fa, non era possibile vincere un Gp prima di aver fatto almeno un paio d'anni d'esperienza. Comunque, Verstappen è veramente bravo, in Spa»



gna ha resistito senza fare una piega alla pressione di Raikkonen».

- E nei rally? Meglio Loeb o Ogier?

«Direi 50 e 50. Entrambi sono molto veloci, la differenza la fa la persona. Ogier è un po' più espansivo, Loeb è più introverso ma a livello di "velocità di punta" sono molto simili. E molto competitivi anche in pista, dove però Loeb ha più esperienza».

- Torniamo ai rally di oggi: sono ancora gli eredi di quelli che hanno reso grande la specialità?

«La critica che faccio ai rally moderni è che sono stati accorciati troppo, decisamente troppo. Ai miei tempi giravi tutto il Paese, o quasi. La Grecia la percorrevi tutta; partecipando al Sanremo attraversavi mezza Italia, e via dicendo. E con vetture molto potenti, difficili da guidare, più faticose. Si facevano tante ricognizioni, così vedevi i luoghi, stavi a contatto con la gente. Ci si fermava tutti negli stessi posti per mangiare insieme, con gli altri piloti. Era più bello. Oggi i percorsi sono troppo corti e non si sta più tutti insieme, peccato!».

- Tre vittorie nel Mondiale: quale la più cara?

«Il Montecarlo del 1981 è stato straordinario. Era l'esordio vero della R5 Turbo, il motore difficile da usare, si era agli inizi dell'epoca turbo e non c'era elettronica: la potenza arrivava tutta insieme. Sotto a un certo numero di giri non c'era niente, subito dopo era un'esplosione di cavalli. E magari ti trovavi pure su una placca di ghiaccio. Questa è stata la vittoria più difficile, anche perché debuttavano le Audi Quattro che dovevano dominare con la trazione integrale e quindi non è che avessi tante speranze prima del via... Però, uno dei miei più bei ricordi a Montecarlo non è legato alla R5 Turbo ma alla piccola R5 Alpine Gr. 2, con la quale sono arrivato secondo nel 1978. Non c'erano molti cavalli, ma avevo ottime Michelin che sulla neve ci hanno permesso di fare cose incredibili per tutto il rally e di chiudere dietro soltanto ad una Porsche!».

- Ragnotti e l'Italia: un matrimonio che non s'è celebrato. Poche corse sulla Fulvia e basta: perché?

«Già, solo la Targa Florio nel '71 e Sanremo nel '72. Era il periodo in cui avevo chiuso con la Opel e non ero ancora in Renault. Parliamo a lungo, io e Fiorio. Il team Lancia mi piaceva molto, mi ha fatto piacere correre con loro. Ma poi è arrivata la Renault».

- Con la Régie è iniziato tutto...

«La prima corsa da ufficiale è stata il Montecarlo 1973, la prima gara di campionato del mondo della storia. Mi affidarono una Renault 12 Gordini Gr.2, conclusi 15esimo. Mi aveva contattato il responsabile competizioni, Jacques Ferret, per fare il "Monte" in squadra con un giovanissimo Tambay. Quello è stato l'inizio. Poi mi fecero correre in F.3, con le F.Renault e con le sport 2 litri, fino al '75. In squadra c'erano Pironi e Arnoux. E d'inverno Jacques Cheinisse, il mitico responsabile del reparto corse Alpine, mi usava per le gare su ghiaccio, perché per il resto della stagione corrovo in pista. Feci tutti i collaudi della Sport con il V6 e nel '77 firmai il primo contratto ufficiale con Renault».

- È stato un lungo matrimonio...

«Sono stati sempre molto gentili con me. Mi hanno autorizzato a fare la Parigi-Dakar con la Vw Iltis, e finii quarto nel 1980, e poi nell'86 con una Range

CORSICA 1985 IL SUO ULTIMO CENTRO IRIDATO

Tre vittorie nel Mondiale per "Jeannot" e tutte con l'R5 Turbo. A lato, Ragnotti in azione al Tour de Corse 1985, quando centrò la sua ultima vittoria iridata. Sotto, eccolo far saltare il banco nel Tour de Corse 1982. In basso, Ragnotti e Andriè prima del via del Montecarlo 1981 quando s'imposero nella gara del debutto dell'Audi Quattro



PHOTO4



PHOTO4



DISSI NO ALLA F.1, PREFERIVO I RALLY, MA ANDAVO FORTISSIMO. AVREI POTUTO FARE OTTIMI RISULTATI ANCHE NEI GP!



Rover; ma anche la 24 Ore di Le Mans: fui quarto nel '77 con Jean Rondeau. Ringrazio la Renault, mi hanno lasciato la libertà di fare queste cose, avrebbero potuto dire di no».

- Avrebbe preferito essere un pilota da rally o da pista?

«Io ho sempre pensato sin dall'inizio ai rally. Sin da quando, a 22 anni, facevo il camionista e risparmiando ogni soldo che potevo mi comprai una R8 Gordini. Poi con la Elf, a metà anni '70, abbiamo discusso a lungo: volevano assolutamente farmi correre prima in F.2 e poi in F.1. Me lo hanno proposto più volte ma io ho sempre risposto che preferivo fare i rally!».

- Dunque, Ragnotti ha - di fatto - rifiutato la F.1!

«Sì! Ho fatto tanti test, sulle Renault F.1, la R20 e la R30, ed ho fatto segnare dei tempi con i quali mi sarei qualificato tranquillamente con il settimo, l'ottavo tempo in un Gp».



I SUOI NAVIGATORI

Pierre Thimonier
Jean Pierre Rouget
Jacques Jaubert
Martin Holmes
Jean-Marc Andrié
Gilles Thimonier



- Una carriera mancata, la sua, in F.1...

«Non mi pento. Però, se fossi davanti allo stesso bivio, visti i rally di oggi accetterei l'offerta di correre in F.1! Allora dissi no ma so che avrei potuto fare dei bei risultati in F.1. E anche a Le Mans».

- Qual è il rallista di sempre suo preferito?

«Walter Rohrl. Perché ha vinto 4 volte Montecarlo con macchine completamente diverse fra di loro. Non aveva un carattere espansivo, era un po' troppo freddo. Ma quando guidava si scatenava, ed era un grande pilota. Ammiravo molto anche Timo Mäkinen, aveva uno stile di guida spettacolare. Henri Toivonen è stato uno dei più grandi e ho ammirato molto anche Attilio Bettega. Ha avuto sfortuna».

- Erano così pericolose le Gruppo B?

«No. Sarebbe bastato migliorare le protezioni dei serbatoi e la disposizione di questi nel telaio. Toivonen e Cresto sono morti perché nell'uscita s'è squarciato il serbatoio e la macchina è diventata

LE PRINCIPALI AUTO DI "JEANNOT"

Renault R8 Gordini
Opel Commodore
Opel Kadett Gt/E
Alpine F.3
Alpine F.Renault
Alpine Renault A110
Lancia Fulvia Hf
Renault R12 Gordini
Alpine Renault A 310
Renault 5 Alpine Gr. 2
Renault 5 Turbo Gr. 4
Renault 5 Turbo Maxi Gr. B
Renault 21 Turbo 4x4 St
Renault 11 Turbo Gr.A
Alpine A 442 Sport
Renault Clio Gruppo A
Renault Clio Maxi Kit
Renault Mégane Maxi Kit
Renault 5 Gt Turbo Gr. N

JEAN NELLA GRANDE ARMATA BLU

Sopra, Ragnotti con l'Alpine A110. A lato sulla R11 Turbo nel 1987, la stagione successiva allo stop imposto al Gruppo B

LE GRUPPO B ERANO DIFFICILI DA PILOTARE MA ERA UN PIACERE PORTARLE AL LIMITE: LE RIMPIANGO



una palla di fuoco. Diversamente, sarebbe stato un incidente di nessuna conseguenza se non per la macchina. Se si fossero migliorate le protezioni dell'abitacolo e dei serbatoi, le Gr.B avrebbero potuto continuare ad essere usate senza problemi, magari fermando l'aumento delle potenze».

- Trent'anni dopo tutti parlano ancora del Gruppo B e dei suoi protagonisti...

«Erano vetture difficili da pilotare ma era un piacere guidarle, le rimpiango anch'io».

- A 51 anni ha smesso di correre: poi cos'ha fatto?

«Ho parlato con Renault ed il mio contratto è stato trasformato da quello di pilota in uomo della comunicazione: in pratica, sono diventato un pierre! Ho ancora disputato qualche corsa da "amateur". Una 24 Ore di Spa con la Clio, gare su ghiaccio. E oggi sono ambasciatore Renault».

- Non le manca la competizione?

«No, perché ho un sacco di cose da fare! Seguo appuntamenti come la 24 Ore di Le Mans Classic, Goodwood, manifestazioni per vetture "classiche". Dove guido ancora vetture da corsa: il mio pane».

Controfigura di Trintignant, Delon, Belmondo

- E la sua esperienza da cascadeur?

«Ho iniziato a metà anni '70. Ho girato parecchie pellicole come controfigura di attori famosi nelle scene pericolose: inseguimenti, uscite, incidenti. Soprattutto Alain Delon e Jean-Paul Belmondo, ma ho lavorato anche con Mastroianni, ho conosciuto Sofia Loren. È un mestiere molto interessante, perché non fai mai la stessa cosa, è sempre tutto nuovo, diverso. Una volta dovevo capotare una vettura a 100 kmh e tornare diritto sulle ruote: ho dovuto provare la scena più volte...».

- È servito essere stunt man per Ragnotti pilota?

«No! Però ho insegnato qualcosa a Remy Julienne e qualcosa da lui ho imparato. Ad esempio come proteggermi negli incidenti, anche se per fortuna non ne ho mai avuto bisogno!».

- Come è nato il Ragnotti cascadeur?

«Casualmente. Avevo conosciuto Moustache, il famoso musicista jazz e poi attore francese, quando organizzava delle corse con le Simca 1000 alle quali partecipavo. Mi presentò Jean-Louis Trintignant e da lì nacque il contatto con Rémy Julienne, che mi chiamò poco dopo per un film, a Roma. È stato il primo, ne ho fatti una ventina, soprattutto quelli dove la polizia inseguiva i ladri. Io guidavo una Citroën Traction, quella dei ladri che scappavano, e facevo dei gran traversi per alzare la polvere e disturbare gli inseguitori della polizia. Giravo con Trintignant, Renato Salvatori».

- Guadagnava di più da cascadeur o da pilota?

«Da pilota, naturalmente!».

- La carriera di pilota ha un po' "chiuso" quella di cascadeur...

«Sì, non volevo che avesse influenze negative sulle corse, ero un pilota professionista e su questo intendevo concentrarmi. Ho ancora partecipato ai primi tre film della serie Taxi di Luc Besson, poi ho smesso. Temevo che se mi fossi ferito facendo il cascadeur avrei rischiato la carriera di pilota».

E questo non poteva succedere, vero monsieur Ragnotti? ●

Scandola fa il pieno

IL VERONESE È IMBATTIBILE NELLA PRIMA GARA SU TERRA DELLA STAGIONE. ESALTATA DALLE STRAORDINARIE PROVE DI CAMPEDELLI E COLOMBINI

di **Daniele Sgobrini**

foto **Bettiol**

CINGOLI - Concentrato, preciso, attento. Questo l'Umberto Scandola visto per due giorni all'Adriatico: un pilota determinato a raggiungere a tutti i costi il proprio obiettivo, fare il pieno di punti in una gara storicamente amica e che ha dominato negli ultimi quattro anni. Per riaprire il campionato, il veronese aveva necessariamente bisogno della doppia vittoria in Gara-1 e Gara-2 e per farlo ha messo sul piatto una prestazione perfetta, fatta di velocità ma anche di lucidità e tattica, visto che tra i top driver è stato l'unico a conservarsi due coperture nuove per le ultime due speciali del secondo giorno. Nel Tricolore, che su terra permette di utilizzare soltanto dodici coperture e che obbliga a partire in ordine di campionato pure nella seconda tappa - artificio regolamentare che di fatto rende impossibile al leader provvisorio del Cir di imporsi sulle strade bianche - la squadra biancoverde è stata questa volta semplicemente perfetta. Una vittoria attesa ma comunque in grado di scaldare il cuore di chi ha lavorato duro per ottenerla: «Siamo felicissimi - esulta Riccardo Scandola - credo che con questa vittoria abbiamo dato una bella sterzata al campionato».

Dietro a super Scandola però ci sono tante vicende da raccontare, sia in chiave Tricolore, sia limitandosi alla storia mordi e fuggi vissuta sulle colline attorno a Cingoli. Quella che coinvolge Simone Campedelli e Giandomenico Basso sa di sogno dolce per il romagnolo e di incubo per il trevigiano. All'esordio sulla Ford Fiesta a Gpl della Brc, Simone ha subito conquistato la squadra, con una gara praticamente perfetta. Secondo il giorno uno e terzo l'indomani, Campedelli chiude con la medaglia d'argento al collo il rally intero, portando alla sua miglior prestazione sulle strade bianche la vettura sviluppata a Cherasco, che mai era apparsa così competitiva su questo fondo. Un risultato che - di fatto - mette in una posizione scomoda Giandomenico Basso, che qui aveva a disposizione la versione a benzina della R5 inglese. Giando ha dovuto ancora una volta fare i conti con la malasorte - sotto for-



AL TRAGUARDO

Asoluta: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5); 2. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi); 3. Colombini-Zanella (Skoda Fabia R5)
 Gara-1: 1. Scandola-D'Amore in 41'29"4; 2. Campedelli-Fappani a 11"3; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 22"5
 Gara-2: 1. Scandola-D'Amore; 2. Colombini-Zanella a 1"1; 3. Campedelli-Fappani

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

**UMBERTO RIMANE
IL RE DELLE MARCHE**

Scandola imbattibile
nel week-end che vede
il leader del Tricolore,
Andreucci, in difficoltà
e Basso sfortunato



ma di una gomma stallonata nell'ultima prova del giorno uno e della rottura della barra antirollio l'indomani – ma resta il fatto che questo Tricolore continua a essere per lui stregato e quello che poteva diventare un alleato nella rincorsa ad Andreucci, potrebbe rivelarsi un termine di paragone quanto mai scomodo.

Peggio, nelle Marche, è andata ad Andreucci, che per due giorni s'è trovato suo malgrado a dover pulire la strada per il resto della truppa e che ha dimostrato ancora una volta di non riuscire proprio a rendere al meglio. Terzo il giorno uno – grazie anche al guaio di Basso nel finale – e addirittura quinto la domenica, il garfagnino riparte da Cingoli tenendosi ancora stretto il primo posto in campionato. Una consolazione da poco, visto che proprio per questo partirà davanti a tutti anche a San Marino, sia nella prima sia nella seconda tappa: è proprio questa la regola, al di là dei punteggi per tappa, che più di ogni altra è in grado di condizionare gli equilibri del campionato. Con le gare sprint attuali, partire per primi sulla terra è un handicap difficilmente recuperabile, visto che con 60 chilometri di speciale per gara i distacchi si misurano spesso in decimi. ●



ALCUNE VETTURE PESATE A FINE SPECIALE. E NON È FINITA...

Controlli a tappeto

Proseguono i controlli tecnici a tappeto nelle gare del Tricolore, dove da inizio anno è lo stesso team di Commissari Tecnici Nazionali a vigilare sul rispetto dei regolamenti. Verifiche concentrate soprattutto durante la gara, proprio per scovare in diretta eventuali furbate. Così, quando un team di vertice sostituisce qualche particolare in assistenza, lo stesso viene immediatamente piombato per essere poi controllato in seguito al fine di verificarne la rispondenza alla fiche. In più, all'Adriatico sono state pesate alcune vetture direttamente all'uscita di una prova speciale, sono stati controllati e pesati i cerchi ed è stato eseguito un controllo mirato sulla conformità dei serbatoi di sicurezza. Sulle vetture della classe R2, infatti, gli stessi sono indicati in fiche e devono essere identici a quanto specificato per marca e modello. Tutte le tre R2 controllate sono risultate conformi e le verifiche sui serbatoi proseguiranno anche nelle prossime gare.





Della Casa e l'aiutino federale

LO SVIZZERO VINCE NEL TROFEO TERRA CON LA FIESTA RRC ANCORA DOTATA DI FLANGIA "GROSSA". E TUTTI GLI ALTRI TEAM INSORGONO

Il caso s'era presentato già a Sanremo, quando la Ford Fiesta in versione Regional Rally Car all'italiana - cioè con la flangia da 30 mm al posto di quella da 28 mm oggi prescritta dalla Fia - era stata impiegata da Nucita, ed è letteralmente esplosa all'Adriatico. Dove l'elvetico Federico Della Casa s'è presentato con una Ford Fiesta dell'A-Style proprio in configurazione Rrc. Risultato? Della Casa ha dominato in lungo e in largo la scena nel Trofeo Terra, suscitando l'ovvio e giustificato malumore dei team rivali, Munaretto in testa. Che vorrebbero che anche da noi venisse recepita la norma Fia, per non favorire troppo queste vetture, strettissime parenti delle Wrc 1600. Con Trentin subito fuori strada e fuori dai giochi, le posizioni alle spalle dello svizzero sono state nobilitate dalla bella lotta a tre che ha

coinvolto Ceccoli, Dalmazzini e Marchioro. Un confronto serrato, fra tre piloti diversissimi: ormai un veterano delle strade bianche il primo, un veloce esordiente il secondo, un ottimo terraiolo figlio d'arte il terzo. Nella lotta per il secondo posto ha prevalso alla fine Daniele Ceccoli, che passa così in testa al campionato. Da notare però che, davanti agli iscritti al Terra, si sono messi in evidenza soprattutto Denis Colombini e Alfredo De Dominicis, entrambi su Fabia R5. Il primo non è certo una sorpresa e soprattutto nella seconda tappa ha saputo stupire, lottando alla pari con Umberto Scandola e chiudendo addirittura sul podio, ma da applausi è stato pure l'abruzzese, che dopo cinque anni senza guidare sulla terra ci ha messo davvero poco a ritrovare il ritmo giusto, anche se poi ha dovuto farsi da parte nella decima prova. ●

CAMPEDELLI FILA CON IL GPL

Al debutto con la Ford Fiesta Ldi a Gpl, sopra, Simone Campedelli ha concluso secondo, dando ragione a tutti quelli che hanno creduto in lui. A cominciare dagli uomini della Brc. Grande gara anche per Denis Colombini, a fianco, con la seconda Skoda del team degli Scandola



LO SPETTACOLO DELLA TERRA

Federico Della Casa in azione con la Ford Fiesta Rrc, sopra, che ha portato al successo fra gli iscritti al Trofeo Terra. Dove Daniele Ceccoli, sopra a sinistra, arrivando secondo con la Skoda Fabia si è portato al comando della classifica. A fianco, il via a Senigallia

Testa in testa fra gli Junior

IL MOLISANO CON LA PEUGEOT UFFICIALE VINCE E PASSA AL COMANDO NEL TRICOLORE. POLLARA E BERNARDI KO

Missione compiuta per Giuseppe Testa, che all'Adriatico ha messo a frutto la sua maggiore esperienza sullo sterrato, riuscendo ad imporsi in entrambe le gare. Punti particolarmente pesanti, quelli raccolti dal pilota di Peugeot Italia, che grazie al doppio successo e alla battuta a vuoto di Marco Pollara il secondo giorno riesce finalmente a guardare tutti dall'alto nella classifica del Tricolore Junior dopo un inizio di stagione difficile. Per Pollara, primo tra gli Under 25 sino alla vigilia dell'Adriatico, una trasferta dal gusto dolceamaro: da applausi nella prima giornata - quando pur pagando un pesante debito d'esperienza rispetto ai rivali ha por-

tato a casa un terzo posto fatto di sostanza e intelligenza - da incubo il giorno dopo, quando ha finito la sua gara rotolando a bordo strada. Sorte simile anche per Giorgio Bernar-

di, sempre vicino a Testa sino a metà della seconda tappa, il piemontese ha dovuto arrendersi dopo una botta. Un peccato, che pesa sul suo pallottoliere assieme al doppio zero segnato a Sanremo, quando fu costretto alla resa da un problema fisico del suo navigatore, ma che complice l'assenza di Casella non gli impedisce di diventare la terza forza in campionato. Gioia pura invece per Beatrice Calvi, alla fine nella piazza d'onore al traguardo in una seconda tappa che ha davvero fatto selezione. ●



TRICOLORE R1 ALL'INSEGNA DEI PILOTI DEL MONOMARCA SUZUKI

Brindisi in Coppe

Confronto come sempre incerto e appassionante nel Tricolore R1, i cui destini sono sempre più legati a doppio filo a quelli del Trofeo Suzuki. L'Adriatico, primo e unico appuntamento su terra della stagione, ha offerto un verdetto profondamente diverso tra il primo e il secondo giorno, anche se sono stati sempre Lucarelli, Vallino e Coppe a spartirsi i primi tre gradini del podio: in quest'ordine il primo giorno, grazie anche alle penalità rimediate da Vallino

(10" per partenza anticipata) e da Coppe (20" per ritardo al co in uscita dal parco assistenza dopo una riparazione laboriosa) e con la prima e la terza posizione invertite la domenica, quando Coppe s'è imposto di forza davanti al veterano Claudio Vallino ed a Lucarelli. Distacchi comunque molto contenuti e occasione per gioire pure per Martinelli, che dopo aver alzato subito bandiera bianca nella prima tappa, ha portato a casa un quarto posto il giorno dopo.

Coppe, nella foto, protagonista fra i piloti del Trofeo Suzuki e nel Tricolore R1. In alto Testa, passato a condurre lo Junior



TRENTIN SFORTUNATO

Inizio di stagione difficile per Mauro Trentin, che dopo aver raccolto briciole alla Liburna Terra si è trovato in difficoltà pure all'Adriatico. Dove è uscito di strada nella seconda prova, perdendo quasi nove minuti e ogni possibilità di fare risultato.

CIUFFI JUNIOR

Gara da incorniciare per Tommaso Ciuffi: il giovane figlio d'arte, in coppia con Giacomo Morganti su una Peugeot 208 R2, ha chiuso secondo di classe, battuto soltanto da Giuseppe Testa.

SOLO 2 NEL REGIONALE

Gara valida per il Regionale riservata a pochi intimi: solo due equipaggi infatti si sono presentati al via del rally limitato alla prima tappa. Vittoria per Andrea e Mauro Balletti (Mitsubishi Lancer Evo6 Gruppo N) davanti a Giovanni Passarelli e Federico Grilli, staccati di 3'22"2 con la loro Subaru Impreza.

SENIGALLIA PIACE

È piaciuta la cerimonia di partenza del venerdì sera a Senigallia, con le auto schierate in formazione lungo il perimetro del Foro Annunario, da dove la gara ha avuto inizio in una discreta cornice di pubblico.

FEDERIGHI VINCE

Finalmente al traguardo in entrambe le tappe, Corinne Federighi è riuscita ad imporsi nella classifica Femminile sia il primo che il secondo giorno. Per la sua avversaria, Beatrice Calvi la soddisfazione di aver chiuso seconda nello Junior in Gara-2.

SCONTATO A BACCEGA

Nel corso della prima giornata di gara, i commissari sportivi hanno deciso di rettificare il tempo segnato da Stefano Baccega sulla seconda speciale, abbuonandogli 15": l'elvetico era stato rallentato da Trentin in difficoltà.

CASELLA ASSENTE

Niente Adriatico per Alessandro Casella, che con l'assenza nelle Marche perde il terzo posto provvisorio nella classifica del Tricolore Junior.

Ferrarotti si conferma

NON VINCE MA VA SUL PODIO IN ENTRAMBE LE GARE E RIMANE
AL COMANDO NEL TRICOLORE RISERVATO ALLE 2 RUOTE MOTTRICI



Nonostante l'assenza del Trofeo Clio Top, che ha concluso il primo girone alla Targa Florio, il Tricolore riservato alle 2 Ruote Mottrici è stato comunque bello e appassionante, con tutti i protagonisti della serie che hanno voluto staccare il biglietto di presenza all'Adriatico. Con le Clio sovralimentate a riposo, Ivan Ferrarotti e Kevin Gilardoni – che era al suo esordio sulla terra – si sono sfidati a parità di vettura, con il reggiano forte della sua maggiore esperienza che ha saputo fare nettamente la differenza.

Per Ferrarotti, che nei due giorni di gara si è dovuto arrendere alla doppia vittoria parziale di Panzani, resta la soddisfazione di ripartire da Cingoli con in mano ancora la prima piazza nel Campionato Italiano 2 Ruote Mottrici, nel quale guida con 61,5 punti davanti a Panzani, che segue a quota 50,75. Trasferita positiva anche per Gianandrea Pisani, che sulla terra riesce a difendersi in maniera giudiziosa, raccogliendo i punti necessari a guadagnare la quarta piazza provvisoria in campionato. ●



Trevisani, nella foto, ha vinto Gara-1 nel Trofeo Twingo. Ferrarotti, sopra, resta leader del Tricolore 2 Rm

TREVISANI IN GARA-1 E MATTEUZZI IN GARA-2 CONVINCONO

Si balla il Twingo

Promosso a pieni voti il Trofeo Twingo R2 Terra, pensato per dare una nuova giovinezza alla "vecchia" Twingo. Un'operazione di successo, che vede gradimento in crescita grazie alle sei partenze dell'Adriatico dopo le cinque alla Liburna. Formula di gara che ricalca quella del Tricolore, con i punteggi assegnati in base alla classifica di tappa. Vittoria nella prima tappa in rimonta per Jacopo Tevisani, che ha passato Matteuzzi nella quarta speciale e medaglia di bronzo del giorno uno per Pellegrineschi, entrato nel Trofeo proprio in questa gara. L'indomani è stato proprio Pellegrineschi a dettare il ritmo, prima di ritirarsi nel finale. Spazio allora per Matteuzzi, che ha fatto sua la seconda tappa davanti a Trevisani e Brocchi.

BIASION STORICO

L'equipaggio numero 1 nel Rally di Sardegna Historic, che si correrà in coda alla prova iridata fra primo e secondo passaggio delle speciali di prima e seconda tappa, sarà composto dal due volte campione del mondo Miki Biasion e da Gigi Pirolo. I due avranno una Lancia Delta della Milano Racing.

KAJTO IRIDATO

Il campione d'Europa in carica Kajetan "Kajto" Kajetanowicz prenderà parte con Jacek Baran al Rally di Polonia iridato (30 giugno-3 luglio). L'equipaggio avrà a disposizione la consueta Ford Fiesta R5 gommata Pirelli che schiera nell'Europeo e punterà al successo fra le Wrc2.

L'ACROPOLI A "PEDRO"

Massimo "Pedro" Pedretti ed Emanuele Baldaccini hanno dominato l'Acropoli storico che concludeva il primo girone del Campionato Europeo di categoria. "Pedro", Baldaccini e la Lancia Delta 16V della K Sport hanno segnato lo scratch in tutte e 19 le prove, concludendo la prima fase dell'Europeo al comando nel 4. Raggruppamento.

ABETI PRONTO

Poco più di ottanta chilometri di prove per il Rally degli Abeti in programma nel fine settimana e valido per il Campionato Regionale Toscano. Partenza sabato pomeriggio, con la prova spettacolo di Gavinana. Il giorno dopo start alle 7.31 e arrivo alle 16.45 a San Marcello Pistoiese.

TASSONE IN DELTA

Michele Tassone sarà al via del Rally di Alba in programma nel week-end con una Lancia Delta 16V Gruppo A. A leggergli le note Alice De Marco.

LANTERNA

Il comitato organizzatore del Rally della Lanterna ha iniziato la lavorare per riottenere al più presto la validità perduta nel CiWrc. La gara, valida per le tre Zone della Coppa Italia, si disputa venerdì 24 e sabato 25 giugno. Chiusura iscrizioni lunedì 20 giugno.

TORNA UNA VECCHIA REGOLA: DUE PILOTI PORTERANNO PUNTI

Tre vetture per Costruttore

La Commissione Rally Wrc della Fia s'è riunita a Parigi ed ha preparato importanti proposte per il 2017 che dovranno essere poi ratificate nella prossima riunione del Consiglio Mondiale. Dal prossimo anno sarà consentita ad ogni gara l'iscrizione di tre vetture per ciascun Costruttore, con le prime due classificate che segneranno punti per il Marche. Viene ripescata una regola che era in vigore sino all'inizio degli anni 2000. E non sarà più necessario nominare quali piloti portano punti per il Costruttore: lo faranno - semplicemente - i primi due classificati di ogni squadra.



PADDON, SORDO E NEUVILLE HANNO PROVATO SUL MONTE GRIGHINE Test Hyundai in Sardegna

Hyundai Motorsport ha inaugurato la serie di test in vista dell'imminente Rally d'Italia Sardegna (9-12 giugno), curata come sempre dalla Logistic Rally Testing Sardinia di Nicola Imperio. La squadra coreana ha effettuato tre giorni di prove

nell'oristanese sulle speciali del Monte Grighine. Al volante si sono alternati Sordo, Neuville e Paddon, che così hanno preparato al meglio le loro i20 New Generation Wrc in vista dell'appuntamento tricolore del Mondiale.

LO INTRODurrà LA FIA PER I PILOTI DELLE WRC PLUS 2017

Permesso speciale

Le nuove World Rally Car 2017 potranno essere portate in gara solo da piloti autorizzati ad hoc dalla Fia, che istituisce in pratica una specie di super licenza. Nessuna indiscrezione invece è scaturita riguardo ad altre questioni che dovrebbero essere discusse a breve, come il cambiamento dell'ordine di partenza delle varie tappe spesso tanto criticato da Ogier, un possibile nuovo campionato riservato a piloti in gara con le Wrc attuali e la riduzione dei punti assegnati quando le gare vengono ridotte per cause del tutto imprevedibili.

NELLA SECONDA GIORNATA

Il San Marino torna a Gubbio

San Bartolomeo e Nerbisci, strade che hanno fatto la storia dei rally in Italia, a luglio torneranno nel Tricolore. Come anticipato da As, il San Marino torna a Gubbio, epicentro della seconda giornata di gara nella 44esima edizione del rally del Titano. Confermata la partenza a Riccione, dove le vetture del Cir e del Trofeo Terra sfileranno nella serata di venerdì 8 luglio. Poi, l'indomani, la prima tappa, con le speciali di Sestino e Selva Nera da ripetere e con l'ormai classica prova su asfalto che si arrampica fino alla Porta della Città. Confermato il parco assistenza al Multieventi di Serravalle. Oltre che per Cir e Trt, San Marino sarà valido pure per il Tricolore Tout Terrain.

SONO TANTE LE NOVITÀ IN VISTA

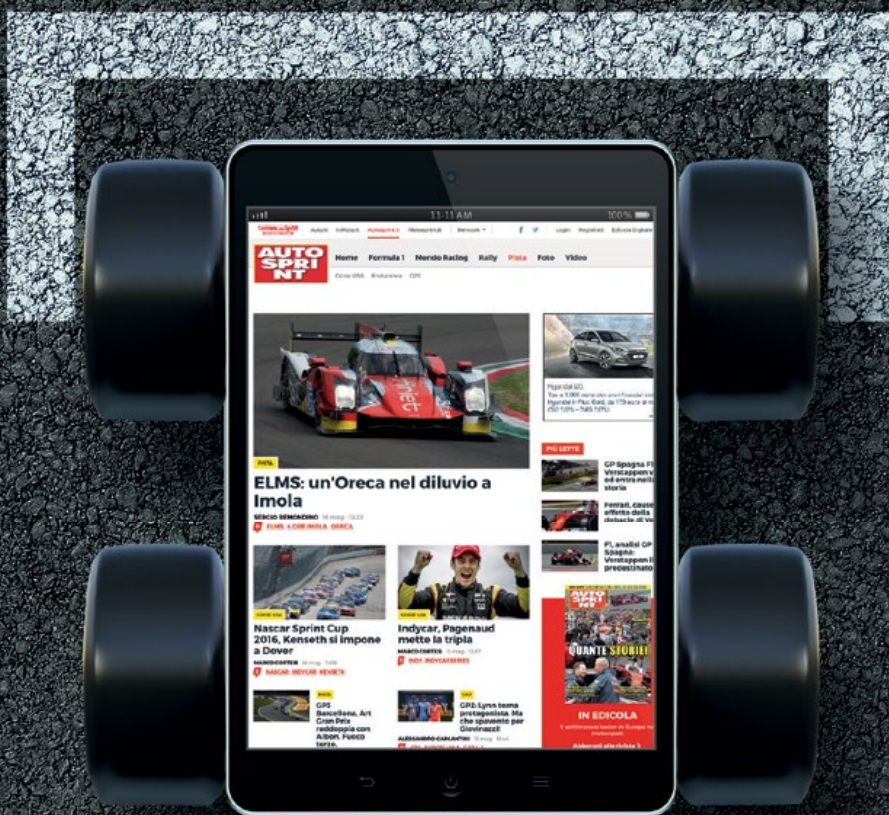
Rally Legend "calza" Pirelli

Mancano ancora circa cinque mesi ma ferve l'attività per il Rally Legend 2016 (6-9 ottobre) a San Marino. Ai soliti partner si unisce quest'anno la Pirelli, fornitore esclusivo per le categorie Historic, Myth e Wrc, con un premio per il miglior "rookie". Tra gli eventi a corollario il 40esimo anno della Vw Golf Gti, "Quando Alitalia volava nei rally" e il 40esimo della Fiat 131 Abarth. Allo studio anche iniziative in comune con il Monza Rally Show.

IN PROGRAMMA NEL WEEK-END

Tutto pronto per il Salento

Il CiWrc va nel Salento per il primo rally a coefficiente 1,5 della stagione, con Luca Pedersoli al comando seguito ad una sola lunghezza da Tobia Cavallini. Sicuramente, in Puglia bisognerà stare attenti a Porro, che cerca riscatto dopo il ritiro di Brescia, ed a Signor, per il quale il Salento sa tanto di ultima spiaggia. Venerdì 3 giugno alle 18.45 partenza da Piazza Mazzini a Lecce, poi subito le prove di Matrignano e La Conca. Sabato sono in programma 6 speciali - Santa Cesarea, Specchia e Palombara ripetute - quindi l'arrivo in Piazza Mazzini dalle 19.45.

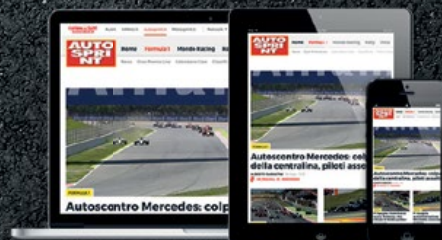


AUTOSPRINT.IT IL PRIMO A DARTI LE NEWS SULLE GARE.

Autosprint.it, il punto di riferimento per tutti gli appassionati di gare automobilistiche, si rinnova. L'unico sito in grado di offrirti:

- Navigazione più veloce ed intuitiva.
- Sezione Live con aggiornamenti in tempo reale.
- Rubrica dedicata alla Formula 1.
- Contenuti multimediali.
- Anteprime e news.

Vieni a scoprire il restyling della versione online del settimanale Autosprint.



Roulette da Principato

VITTORIE A SORPRESA PER MARKELOV E MATSUSHITA
NATO, 2° IN GARA-1, RIMANE LEADER DELLA SERIE

di Alessandro Gargantini

MONTECARLO - Alzi la mano chi, alla vigilia, pensava che il russo Artem Markelov e il nipponico Nobuharu Matsushita sarebbero usciti vincitori nelle due manches previste sulle vie del Principato. I nomi usciti dalla roulette di Monaco hanno sorpreso sicuramente parecchi, ma sono frutto di due situazioni molto chiare. Il driver del Sol Levante supportato dalla Honda ha approfittato nella seconda gara dalla partenza della pole, conseguenza dell'ottava posizione nella prima, per compiere una cavalcata incontrastata. L'alfiere della Russian Time, invece, ha intelligentemente tratto profitto dall'impiego da parte degli stewards di ben quattro virtual safety car, conseguenza di altrettanti incidenti, per recuperare dalla quindicesima posizione in griglia e ritrovarsi quando mancavano meno di due minuti al termine della corsa davanti a tutti. L'impresa di Markelov ha lasciato molti di sasso, ma se si analizzano le modalità con le quali il ventunenne moscovita ha ricucito il distacco dal leader della corsa Norman Nato si comprende che l'effetto distorsivo delle neutralizzazioni ha dato una grossa mano al vincitore, che ha pure avuto il merito di non commettere alcun errore e di tenere un ritmo particolarmente elevato che gli ha concesso, pur prolungando il primo stint fino quasi al termine della manche, di recuperare oltre venticinque secondi sul francese della Racing Engineering. Se un terzo del divario è stato ripianato grazie ad un più efficiente pit-stop e al ritmo più rapido in pista, ben due terzi sono stati colmati nei momenti di neutralizzazione, avvenuti in circostanze favorevoli al russo. La virtual safety car, imponendo una velocità di 80 km/h, di fatto abbassa la media. Su una pista come Monaco, o estremizzando come Macao, dove ci sono due sezioni con una media molto diverse, chi si ritrova nel settore più veloce viene sempre penalizzato. L'altro effetto distorsivo riguarda le modalità di rallentamento, e qui si nota di fatto una falla regolamentare in quanto non è cristallino il meccanismo - ovvero le tempistiche - in base alle quali un pilota che si trova a piena velocità debba rallentare. Anche in questo caso, chi ha decelerato in maniera più lenta ne ha tratto vantaggio. E Markelov, che ha avuto la fortuna e il merito di avere sempre gli eventi a suo favore, ha così potuto scalare la classifica e cogliere il primo successo in Gp2, che gli assicura la seconda posizione in classifica generale alle spalle di Norman Nato. Il transalpino ha abbinato un se-

Gara-1: 1. Markelov; 2. Nato; 3. Rowland.
Gara-2: 1. Matsushita; 2. Kirkhoffer; 3. Marciello.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





DUE SUCCESSI PRINCIPESCHI

Sopra e a lato Matsushita vincitore della seconda sfida tra le vie del Principato. In basso a sinistra Markelov finito sul primo gradino del podio nella prima corsa. Sotto Giovinazzi, ancora a secco alla voce punti in graduatoria come Ghiotto, in basso a destra. A destra, Marciello, 3° in gara-2



sto posto nella gara Sprint alla piazza d'onore nella prima corsa. Prima di essere scalzato da Markelov, Nato controllava senza problemi Oliver Rowland. Sergey Sirotkin, autore di una sensazionale pole, ha commesso due errori. Prima si è fatto beffare allo start da Nato, poi ha perso il controllo alle piscine ed ha urtato il rail. Nella manche della domenica, piatta e con le prime cinque posizioni in griglia confermate sotto la bandiera a scacchi, Matsushita, al suo secondo centro nella serie, ha preceduto Marvin Kirchhoefer e Raffaele Marciello. Positive le corse di Alex Lynn e Mitch Evans, entrambi protagonisti di un quarto e un quinto posto, mentre il francese della Prema Pierre Gasly, che si presentava a Monaco come leader della graduatoria, non ha marcato punti a causa di un crash nelle libere. Il pilota Red Bull ha anche saltato un controllo del peso, fatto che lo ha costretto a partire dalla corsia box nella prima corsa. ●

Marciello primo podio stagionale

È IL PIÙ CONCRETO TRA GLI ITALIANI E CHIUDE AL TERZO POSTO GARA-2. ANCORA NESSUN PUNTO PER GIOVINAZZI E GHIOTTO

Come era successo a Montmelò, **Raffaele Marciello** è stato il più concreto dei i nostri portacolori. Sesto nella prima frazione, l'alfiere della Russian Time è scattato dalla terza posizione nella manche della domenica e ha conquistato il primo podio stagionale al termine di una corsa lineare. Pur perdendo al momento il confronto con il compagno di scuderia Markelov, Lello occupa la quinta posizione in graduatoria ed ha il merito, fino a ora, di non avere sprecato nulla. **Antonio Giovinazzi**

aveva ben impressionato in qualifica, settemo nonostante avesse compiuto pochissimi giri, ma nella gara del venerdì la rottura di un raccordo dell'impianto frenate ed un taglio di pista gli sono costati una penalizzazione di cinque secondi e la retrocessione all'undicesimo posto. Il sabato, il pilota della Prema ha avuto un problema con lo stacco della frizione prima del giro di formazione ed è partito ultimo. In corsa, non è riuscito a sopravanzare il malese Jeffri. Ancora nessun punto anche

per **Luca Ghiotto**, che pur aveva guadagnato la quinta fila in prova ed era ampiamente alla sua portata una posizione nei primi otto nella manche del venerdì, prima che un problema all'alternatore lo costringesse alla resa. Un vero peccato, perché il fine settimana del driver della Trident avrebbe preso completamente un'altra piega. Nella seconda corsa, Luca è risalito fino al quattordicesimo posto. Arthur Pic della Rapax ha invece sfiorato i punti nella Sprint race grazie al nono posto. ●





Fenestraz va a segno

EURO CUP IL 15ENNE FRANCESE VINCE A MONACO CHE QUEST'ANNO HA RIAPERTO A UNA SERIE ADDESTRATIVA

MONTECARLO - Sasha Fenestraz è il primo, storico, vincitore della Eurocup di Formula Renault 2.0 a Montecarlo. Dopo 11 anni una serie addestrativa a ruote scoperte è tornata a solcare le stradine del Principato, ed all'epoca fu Lewis Hamilton a vincere con la Formula 3 Europea. Nel 2016 gli onori sono andati ad un quindicenne francese al suo secondo anno di monoposto che si è imposto sotto il diluvio. Partito dalla pole position, ereditata dopo il terzo tempo nelle prove ufficiali grazie alla squalifica di Lando Norris per un'irregolarità tecnica

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Fenestraz; 2. Habsburg; 3. Defourny.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

per l'austriaco, ultimo rampollo della dinastia Asburgica che nel Principato conquista un importante trofeo. Completa il podio Defourny, che ha però temuto di perdere questo risultato quando, all'ottavo giro, Dorian Bocolacci lo aveva sorpassato. A salvarlo una bandiera rossa, arrivata a seguito di un contatto tra Gabriel Aubry ed Harrison Scott alla St.Devote, che ha coinvolto anche Will Palmer, fratello minore di Jolyon. Bottino magro per Norris, solo sedicesimo dopo

essere partito dal fondo per la penalità. Grazie però al fatto che la corsa

non ha raggiunto il 75% della distanza prevista, è stato assegnato metà del punteggio e l'inglese resta leader di campionato con 68 punti, contro i 62,5 di Defourny e i 44 di Scott. Unico italiano al traguardo, Alessandro Perullo (Technorace) ventunesimo. Prossima tappa per l'Eurocup in terra italiana, a Monza, il 3 luglio con addirittura tre gare in programma.

(a.c.)

Sotto Sasha Fenestraz vincitore della sfida riservata alla Eurocup di Formula Renault. In alto, Matteo Cairoli sempre più leader in Supercup

SUTTON-IMAGES.COM



Cairoli vero principe

PORSCHE SUPERCUP A MONTECARLO MATTEO CONQUISTA LA SECONDA VITTORIA DI FILA DEL 2016

MONTECARLO - Matteo Cairoli il nuovo principe di Montecarlo. Il comasco, che compie 20 anni l'1 giugno, si è fatto un regalo in anticipo con la bella vittoria nel Principato. Non è stato facile vincere la seconda gara consecutiva nella Porsche Supercup, come non è stato facile mettere a segno altrettante pole, ma Matteo è riuscito a farlo sembrare tale: «Vincere qui è un sogno che diventa realtà. C'era davvero tanta acqua ed è dura guidare in queste condizioni ma ci siamo riusciti, sono felicissimo».

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Cairoli; 2. Bachler; 3. Ammermuller.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Due incidenti nelle libere e in qualifica, dove ha cercato a tutti i costi il limite della sua vettura, gli hanno permesso di capire come gestirla in corsa. Dove è arrivato un diluvio inaspettato, che ha costretto i commissari a dare partenza sotto safety-car, e poi sospendere la corsa con la bandiera rossa. Cairoli appena aveva pista libera a sua disposizione si è subito creato un margine di sicurezza di un paio di secondi,

risultando inarrivabile per gli avversari. È mancato clamorosamente all'appello Sven Muller, che era il primo inseguitore di Matteo dopo Barcellona, il quale ha sbattuto in qualifica, venendo costretto a partire dal fondo.

In gara il tedesco ha rimontato sino al tredicesimo posto, segnando anche il giro veloce, ma a 17 lunghezze dall'italiano che guida la graduatoria con 40 punti. Molto fortunato è stato invece Klaus Bachler, secondo in gara grazie alla bandiera rossa che ha riportato le posizioni

al giro 14, prima che uscisse di pista sbattendo a St.Devote e costringendo la corsa all'interruzione.

Trasparente però l'austriaco ai fini delle classifica, i suoi punti sono andati a Michael Ammermuller che completava il podio, secondo anche in campionato al pari di Mathieu Jaminet e Ben Barker, tutti a quota 30. Prossimo appuntamento a Spielberg il 3 luglio sul circuito del Red Bull Ring.

Antonio Caruccio

TS CORSE OK IN FRANCIA

Continua il "trend" positivo della Ts Corse nel Challenge Monoplace del VdeV. Nel terzo round del Paul Ricard, i due portacolori del team lombardo sono riusciti a difendere le rispettive leadership in campionato: l'australiano Alex Peroni nella classifica assoluta ed il milanese Pietro Peccenini in quella riservata ai Gentleman Driver. Entrambi sono stati protagonisti in gara-1, vinta da Peroni davanti al campione in carica David Droux.

RIENTRA BAMONTE

Nel prossimo appuntamento del Tricolore Turismo, in programma l'11 e 12 giugno a Misano, il team Mm Motorsport schiererà in pista una Leon Cupra in configurazione Tcr per il rientrante Luigi Bamonte, nelle ultime stagioni già protagonista nel Tricolore Endurance. Nei programmi della squadra guidata da Emanuele Alborghetti, c'è la possibilità di schierare in futuro anche un secondo esemplare della stessa vettura.

ANTI BURI

A Misano, nel Campionato Italiano Turismo, farà il proprio ingresso con una Seat Leon della Lms Racing anche Antti Buri. Il 27enne finlandese quest'anno ha già conquistato un terzo posto Tcr internazionale a Spa e una vittoria al Sachsenring nel secondo appuntamento della serie tedesca.

AUSTRALIAN GT

Marco Bonanomi è stato protagonista nell'appuntamento del campionato australiano Gt che si è disputato lo scorso fine settimana sul circuito di Phillip Island. Il lecchese, che ha diviso una Audi R8 con il gentleman Greg Taylor, ha occupato in gara-1 la posizione di testa, prima di cedere il volante al suo compagno di squadra e concludere in 13esima posizione. I successi sono andati a Nathan Morcom (McLaren) e Yasser Shahin (Lamborghini Gallardo).



SELEZIONATI I MIGLIORI UNDER DA SQUADRA CORSE

In 13 nello YDP Lamborghini

Sono 13 i piloti dello Young Drivers Program che Lamborghini Squadra Corse ha ufficializzato la scorsa settimana. Tutti rigorosamente under 26, sono stati selezionati sulla base delle prestazioni evidenziate nelle tre serie continentali del Lamborghini Blancpain Super Trofeo. Della lista fanno parte tre italiani: il campione europeo Pro-Am 2015 Loris Spinelli, Nicola De Marco e Andrea Fontana, questi ultimi due alla loro prima esperienza quest'anno nel monomarca del Toro. All'appello non manca neppure il danese Dennis Lind, in evidenza nelle prime gare di questa stagione in cui ha già conquistato una vittoria a Monza ed un'altra a Silverstone, e la belga Sarah Bovy, unica donna ammessa.

A SCHIERARLA SARÀ IL TEAM DI MIMMO LEONE

Cit: A Misano la Giulietta Tcs

Tra le novità in arrivo nel tricolore Turismo, a partire dal prossimo round di Misano, c'è la Giulietta Quadrifoglio Verde in configurazione Tcs della Leone Motorsport. Ad alternarsi nel corso della stagione al volante

della vettura preparata dalla squadra romana, ci saranno Matteo Leone (figlio del noto preparatore Mimmo), Riccardo Missiroli e Giovanni Mancini, quest'ultimo assente sul circuito romagnolo.

IL DEBUTTO A SETTEMBRE NELLA NASCAR EUROSERIES

Caffi Motorsports

Alex Caffi lancia un suo team e si appresta a fare ufficialmente il suo ingresso nella Nascar Whelen Euro Series. La nuova squadra che fa capo all'ex pilota di F.1, esordirà nella categoria ad Adria il 17 e 18 settembre, dove schiererà una Ford Mustang in partnership con lo Star Team For The Children. A portare in pista la vettura Usa nella divisione Elite 1 ci sarà lo stesso Caffi, mentre nella Elite 2 è atteso al volante Mauro Serra, general manager dell'associazione benefica. Il supporto tecnico verrà fornito dalla Villorba Corse.



AL VIA CON UNA LAMBO BY FFF

Liuzzi-Caldarelli in Gt Open

Già impegnata nell'Asian Gt co binomio tutto italiano composto da Amici e Liberati (secondi nell'esordio di Gwangju) e nella Michelin Gt3 Le Mans Cup, la Fff Racing Team debutterà in Gt Open nel terzo round del Paul Ricard che si disputerà questo fine settimana, quando si presenterà al via schierando una Lamborghini Huracán Gt3. A guidarla ci saranno Vitantonio Liuzzi ed Andrea Caldarelli, il quale è anche il cognato dell'ex pilota di F.1 e il team principal della squadra.

DEBUTTO E RITIRO NEL VDEV

Ginetta G57 gioie e dolori

Esordio poco fortunato al Paul Ricard nel VdeV, per la Ginetta G57 della Nova Race, che ha dominato nella prima parte di gara col binomio formato da Magnoni (autore del 2° tempo in qualifica) e Lequeux. L'italiano ha sostenuto il primo doppio stint di guida portandosi subito al comando e rimanendo primo fino a quando ha ceduto il volante al suo compagno di squadra, immediatamente fermato da un guasto meccanico. Al Mugello, saranno due gli esemplari del prototipo inglese portati in pista dal team emiliano.

FU PROTAGONISTA NEL '70 E '80

È scomparso Nino Campani

Ha lottato strenuamente contro il male che lo affliggeva già da tempo, ma alla fine Nino Campani non ce l'ha fatta. L'ex pilota emiliano è scomparso venerdì 26 maggio. Protagonista negli anni d'oro della Coppa Renault 5 e poi nei monomarca Alfa Romeo, Campani è stato uno dei piloti più in auge nel panorama dei monomarca tricolori negli anni '70 ed '80, dando un seguito vita al C&C Racing Team e trasmettendo la propria passione per le corse ai figli Maurizio e Alessandro, che ne hanno seguito le orme. A loro e a tutta la famiglia di Campani vanno le condoglianze di Autosprint.



Sotto la grandine spuntano le stelle!

5 MERCEDES NELLE PRIME 6 POSIZIONI. VINCONO CON UN DISTACCO RECORD DI 5"7 SCHNEIDER-ENGEL-CHRISTODOULOU-METZGER IN UN 'RING DA TREGENDA

di **Fulvio Cavicchi**

NÜRBURGRING - A Stoccarda hanno apprezzato questa edizione della 24 Ore, caratterizzata da una raffica di chicchi di grandine grossi come palline da ping pong che ha costretto la Direzione Gara ad esporre la bandiera rossa per un lunghissimo periodo. Infatti il risultato finale vede cinque Mercedes-Amg Gt3 nelle prime sei posizioni, ma soprattutto quattro davanti a tutti, che si sono giocate la gara non lasciando nemmeno le briciole a tutto il resto dell'enorme parco partenti (159 al via, 98 sotto la bandiera a scacchi).

In totale le vetture della Stella a tre punte hanno comandato per 111 dei 134 giri totali, ma soprattutto resterà a tutti impresso il finale, degno di una gara sprint e non di una corsa di durata, visto che Maro Engel è riuscito a scavalcare Christian Hohenadel nell'ultimo giro.

Chiave sono stati gli ultimi due pitstop della vettura della Htp, che ha avuto una tattica differente dagli altri e nel finale ha cercato di allungare sempre più gli stint per recuperare una sosta. Quella avvenuta a un ora e venti dalla fine pareva l'ultima e poteva dare alla squadra il successo. Invece non è bastata e così si sono dovuto fermare a due giri dalla fine, riducendo il vantaggio da 50 secondi a soli cinque. Distacco che Engel è riuscito a rosicchiare per arrivare alle spalle dell'avversario e scavalcarlo nell'ultimo passaggio. Alla fine solamente 5"7 il vantaggio sotto la bandiera a scacchi che diventa il nuovo record della corsa.

Sopra la Mercedes vincente e la festa di Schneider-Engel-Christodoulou-Metzger. A lato le Amg Gt3 del team Haribo che si è presentato con due vetture identiche, iscritte con lo stesso equipaggio: Arzen-Arnold-Götz-Seyffarth. In alto a destra le condizioni limite in cui è andata in scena l'edizione 2016 della 24 Ore del Nurburgring

Per gran parte della competizione a fare la parte del leone è stata la nera 88 di Alzen-Arnold-Götz-Seyffarth, rimasta davanti a tutti per 69 tornate (e ricordiamo che ogni giro era la somma del tracciato della Formula 1 e del mitico Nordschleife, per un totale di quasi 25 km!), che però alla fine si è dovuta accontentare del gradino più basso del podio. Tra l'altro il team Haribo si è presentato in pista con due vetture identiche, iscritte con lo stesso equipaggio, e quindi i quattro scendevano da una vettura e risalivano sull'altra, così da avere il doppio di possibilità... Ad un certo punto sono addirittura arrivati ad avere le due vetture nelle prime due posizioni. Però la 8 si è ritirata dopo le prime otto ore di gara, ma i piloti - grazie all'altra vettura - hanno potuto continuare e raggiungere il podio. Una tattica per nulla economica, ma di certo molto utile ed efficace. La Germania si è fermata come al solito per questo evento che, per quanto non valga per nessun campionato, è il più importante per le Case tedesche, accorse in massa: oltre a Mercedes erano presenti ufficialmente anche Bmw (con la M6 Gt3, sfortunata ma molto efficace, anche in testa con le vetture gestite da Schubert Motorsport prima di fondere il motore sulla 18 e di essere buttati fuori con la 100 da un doppiato), Audi (presente il Team Wrt, braccio armato di Ingolstadt con le GT) e Porsche (con le 911 affidate alla Manthey Racing, ed una vettura così sfortunata di bucare e distruggere il posteriore nel primo giro di gara!), ma anche Bentley (unica vettura non tedesca nella Top10) e Nissan (undicesima e prima asiatica). ●



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Schneider-Engel-Christodoulou-Metzger; 2. Viotoris-Seefried-Hohenadel-Van der Zande; 3. Alzen-Arnold-Götz-Seyffarth

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Foresta Nera **clima** da paura

CORSA FERMATA PER 4 ORE. I TANTI APPASSIONATI SI SONO GIOCATI UN SESTO DI UNA GARA MESSA IN CRISI DA UN METEO IMPOSSIBILE

Che la zona della Foresta Nera abbia un meteo altamente variabile è cosa nota, ma una grandinata che possa addirittura costringere ad fermare la gara per quasi quattro ore... no, questo è veramente fuori da tutti gli schemi. La 24 Ore del Nürburgring 2016 è stata interrotta con bandiera rossa dopo nemmeno un'ora dal via, con una decisione della Direzione Gara totalmente condivisibile, soprat-

tutto dopo che in una curva a destra in discesa lungo il Nordschleife sono uscite una dopo l'altra almeno una decina di vetture. Ma quello che è invece risultato poco comprensibile per tutti i presenti è stata l'enorme lentezza che è seguita. Inizialmente era prevista una ripartenza alle 18, poi è stata spostata alle 19:20 ed alla fine è stato ben dopo le 20 che finalmente le macchine hanno iniziato a muoversi. E sono

stati almeno tre i giri del circuito completo compiuti alle spalle della Safety Car prima di dare il semaforo verde. Non pioveva più già da tempo, ma le voci parlavano di un meteo che minacciava l'arrivo di un fortunale e quindi era meglio stare fermi piuttosto che trovarsi nuovamente con le macchine preda del tempo. Ma il pubblico, accorso come al solito numeroso, si è giocato un sesto della gara! ●



Lopez prende il volo



NURBURGRING - Le interviste a fine gara sono tornate come prima: se in Slovacchia José María López era felice e stremato, dopo le due gare del Nürburgring dello scorso fine settimana l'argentino aveva il viso rilassato e con solo un filo di sudore come nel 2014 e 2015, segno che il dominio Citroën è tornato ai livelli passati. In realtà la prima gara è stata vinta dall'argentino soprattutto per la sfortuna dei suoi avversari, ma di certo la Main Race è stata invece dominata dal poleman e non c'è mai stata possibilità di dubitare del risultato, nemmeno per un istante.

Ora la classifica, dopo questo weekend sul mitico Nordschleife, appare già decisamente compromessa dal punto di vista degli appassionati che sperano in una sfida aperta fino a fine stagione. E non solo per l'en plein del gauchito, ma anche per il doppio 0 rimediato sabato da Tiago Monteiro e soprattutto per gli zeri che sono stati scritti di forza dai Commissari Sportivi sulle classifiche piloti e costruttori a tutti i rappresentanti Honda (vedi box a fianco). Di certo il fine settimana tedesco ha espresso diversi dubbi sulla questione pneumatici, con addirittura 10 gomme Yokohama esplose tra prove e gare. Il caso più eclatante è stato l'incidente che ha tolto il successo a Tiago Monteiro nella Opening Race ed

**L'ARGENTINO
BICAMPIONE
DEL MONDO
METTE A SEGNO
UNA DOPPIETTA
SUL MITICO
NORDSCHLEIFE
E RIPORTA TUTTI
I SUOI RIVALI
SULLA TERRA**

di **Fulvio Cavicchi**

ha escluso sia il portoghese che Yvan Muller da entrambe le gare. In più ha anche costretto l'ex pilota di F.1 ad un controllo al collo in ospedale (per fortuna niente da segnalare). Quasi nello stesso momento è successa la stessa cosa a Tom Coronel, in quel momento tranquillamente quinto ed anche lui costretto a saltare la gara successiva, in cui sarebbe scattato terzo. Addirittura ad Hugo Valente è successo due volte, nelle prove.

La cosa che più colpisce è che Yokohama, a differenza di quanto faceva nel passato a Salisburgo (dove dava prescrizioni e pressioni consigliate), per la gara su una pista così lunga e senza un attimo di riposo per gli pneumatici non ha dato nessuna indicazione, come se non vi fossero dubbi sulla tenuta dei suoi prodotti. Dubbi che a questo punto invece conviene porsi per il prossimo anno.

Ma sulla tappa del Nürburgring deve porsi dei dubbi anche l'organizzazione del Mondiale Turismo, in quanto appare evidente, girando lungo il circuito e per il paddock, che il Wtcc è abbastanza indifferente a pubblico ed organizzazione. Certo, bello show, fa tanto nome dire di correre sullo storico Nordschleife, ma che un mondiale Fia venga considerato importante tanto quanto l'Audi TT Cup tedesca appare abbastanza assurdo. Sabato mattina,



Honda Jas fondo nel mirino

ALLE TRE CIVIC UFFICIALI TOLTI I RISULTATI DELLE GARE IN UNGERIA E MAROCCO. IL TEAM ITALIANO FA APPELLO MA NESSUN COMMENTO

Nel weekend tedesco è scoppiata una bomba, che ha portato all'esclusione delle Honda dai risultati delle gare dell'Hungaroring e di Marrakech. Il caso nasce a Budapest, quando i Commissari Sportivi segnalano delle irregolarità sui fondi delle Civic, con classifiche di qualifiche e gara "congelate". Salvo poi fare dietro-front e dare l'ok alla Casa giapponese. Stesso fondo poi utilizzato in Marocco, con le Honda capaci di portare a casa una tripletta nella Main Race e classifiche esposte come "Ufficiali" e non "Provvisorie" come era invece successo il sabato sul circuito magiaro.

Nessuno ha più sollevato dubbi fino a venerdì al Nürburgring, quando è arrivata l'esclusione delle tre Honda ufficiali e della Civic della Zengo Motorsport dalle classifiche delle tappe precedenti per "diversità del fondo vettura con quanto omologato". Contestata anche la modalità di costruzione del pezzo, non coincidente con quanto imposto.

In Jas hanno fatto appello a questa decisione e non vogliono commentare fino a quando non si avrà una risposta definitiva, ma l'impressione è che in squadra ci sia molta sicurezza sulle proprie ragioni. Nell'Inferno Verde per sicurezza è stato montato un fondo vecchio, e fino all'esplosione della gomma Monteiro era comunque in testa a gara 1... ●

LOPEZ DIAVOLO NELL'INFERNO VERDE

Con la doppietta colta nell'inferno verde, Lopez è tornato a essere gran padrone del Wtcc. Sotto a destra Huff. In basso Michelisz due volte sul podio e a destra Tarquini, 7° in gara-1



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Lopez; 2. Chilton; 3. Michelisz. Gara-2: 1. Lopez; 2. Michelisz; 3. Chilton.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

mentre c'erano le gare del Wtcc, la gente era in giro per il paddock della 24 Ore e totalmente indifferente a quello che succedeva in pista. Un campionato di tale importanza non può essere trattato così. Campionato però che deve risolvere la questione del trovare nuovi iscritti, perché per via della mancata partenza di Monteiro, Muller e Coronel, la Main Race ha avuto una griglia di partenza di sole 14 vetture. Se viene considerato un monarca, non è solo per la mancanza di interesse degli appassionati tedeschi... ●



Siebert si lancia in vetta

L'ARGENTINO VINCE GARA-1 ED È SECONDO IN GARA-2 DIETRO A SCHUMACHER
RISULTATI CHE GLI PERMETTONO DI RAFFORZARE LA LEADERSHIP NELLA SERIE

di **Dario Lucchese**

IMOLA - L'Italian F4 Championship powered by Abarth ha un "comune denominatore": Marcos Siebert. L'argentino, con il sole o con la pioggia, anche a Imola si è confermato costantemente nel gruppo dei primi, consolidandosi al comando della classifica assoluta. Sul circuito del Santerno, il "pilotino" del team Jenzer Motorsport ha portato in totale a tre il numero delle vittorie messe a segno nella serie tricolore, mettendo tutti dietro in gara-1 (dopo avere ottenuto anche la pole nel primo turno di qualifica, precedendo nella circostanza di 76 millesimi il proprio compagno di squadra Job van Uitert) e poi conquistando un secondo posto alle spalle di Mick Schumacher e infine chiudendo quinto nell'ultima gara di domenica disputatasi con il bagnato ed interrotta dopo alcune tornate con la bandiera rossa. Alla fine ad essere premiata è stata la costanza di rendimento che ha contraddistinto durante tutto il week-end anche lo stesso van Uitert, due volte sul gradino più basso del podio, ed il cinese Ye Yifei, sempre nel gruppo di testa e autore di un migliore quarto piazzamento con una delle vetture del team Kfzteile24 Mücke Motorsport. Seppure messa a segno in una gara-3 iniziata in regime di safety car e resa caotica da tanti colpi di scena e appunto dalla pioggia, va ben sottolineata l'affermazione di Juan Manuel Correa. L'equadoriano della Prema, che ha preceduto nell'ordine Diego Ciantini e Yan Leon Shlom, è stato l'uomo rivelazione di questo terzo round del campionato, essendo alla sua quarta gara nella serie di Acì Sport, con due apparizioni all'attivo, sempre quest'anno, nell'Adac F4. Correa, aveva già fatto vedere ottime cose a Misano, centrando un terzo ed un quarto posto, mentre ad Adria non era stato presente. E adesso detiene anche la leadership nella classifica del Rookie Trophy. Segno "più" anche per lo stesso Ciantini, in forze sempre al team Jenzer Motorsport, autore nell'ordine di un quarto, un ottavo e un secondo posto. Ma il sudamericano è stato anche protagonista di uno spettacolare volo in pieno rettilineo in gara-3, che tuttavia non ha influito sul suo risultato finale, in virtù proprio della bandiera rossa che ha "congelato" tutto. A tal proposito va anche ricordato lo spettacolare capottamento subito da Federico Malvestiti in gara-1. Il pilota del team Antonelli, a seguito di un contatto alla Rivazza, si è ribaltato più volte. Risultato: monoposto demolita e fine del week-end anticipata per lui. Riguardo agli ita-



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Siebert; 2. Schumacher;
3. Van Uitert. Gara-2: 1. Schumacher;
2. Siebert; 3. Van Uitert. Gara-3:
1. Correa; 2. Ciantini; 3. Shlom.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

liani non è passata inosservata la buona prestazione del 15enne Lorenzo Colombo, due volte quinto con la Bvm Racing ed il migliore della pattuglia azzurra. Bene anche Diego Bertonelli, ottavo con il team Bhaitech il sabato, e Simone Cunati (Vincenzo Sospiri Racing), il quale nella stessa circostanza ha concluso decimo. ●





**VOLA IN ALTO
IL BABY COLOMBO**

Marcos Siebert davanti a tutti in pista, a fianco, e mentre festeggia il trionfo in Gara-1 all'estrema sinistra. In basso a destra, Mick Schumacher, vincitore di Gara-2. Al centro, Scherer in bagarre ed in basso il giovanissimo italiano Lorenzo Colombo, due volte quinto. In basso a sinistra, infine, Correa, dichiarato vincitore in gara-3 interrotta dopo soli 6 giri



Schumi Junior vince e convince

LOTTA CON DETERMINAZIONE NELLE TRE SFIDE IN PROGRAMMA E FA SUA GARA-2, METTENDO A SEGNO IL TERZO SUCCESSO NELLA SERIE

Anche a Imola, Mick Schumacher ha dimostrato di avere qualcosa in più nel proprio "codice genetico". Parlare di talento innato potrebbe non essere un'esagerazione perché il giovane tedesco del team Prema, che a Misano aveva debuttato nella serie tricolore centrando due vittorie, sul circuito del Santarno è stato nuovamente superlativo. Poco da discutere, alla luce anche del successo messo a segno in gara-2 (il terzo per lui nel campionato di Acì Sport), ma soprattutto dell'eccellente rimonta che nella "sprint race" di domenica pomeriggio lo avrebbe portato a concludere terzo e forse anche ad agguantare una posizione migliore se la bandiera rossa esposta dopo soli 6 giri non avesse congelato la classifica alla tornata precedente, relegandolo al sesto posto. Nella circostanza "Schumi Junior" era stato costretto per la regola dell'inversione della griglia ad avviarsi decimo sotto la pioggia, portandosi in breve tempo a ridosso della coppia di testa e dimostrando di avere un passo straordinario anche in condizioni estreme. Va inoltre ricordata la pole conquistata nel secondo turno di qualifica ed il secondo piazzamento ottenuto in gara-1 alle spalle del leader della classifica Marcos Siebert, che fino all'ultimo ha provato ad insidiare. ●



Una coppia Imperiale

BORTOLOTTI E MUL ROMPONO IL GHIACCIO E COLGONO LA PRIMA VITTORIA CON LA LAMBORGHINI NEL SUPER GT3, ANDANDO IN TESTA ALLA SERIE

di **Dario Lucchese**

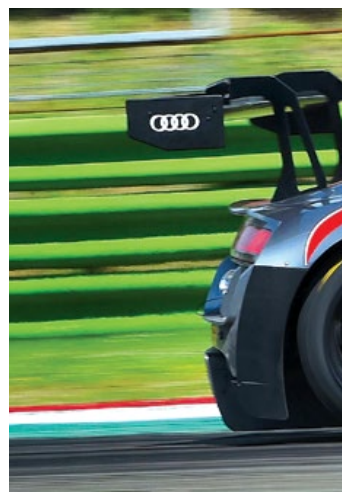
IMOLA - Dopo il secondo appuntamento di Imola, Mirko Bortolotti e Jeroen Mul guidano la classifica della Super Gt3 nel Campionato Italiano Gran Turismo. Una sola lunghezza separa adesso il binomio italo-olandese del team Imperiale Racing, che ha in Gara-1 ha messo a segno il primo successo con la Lamborghini Huracán, dalla coppia Marco Mapelli-Filipe Albuquerque, per la seconda volta a segno con la nuova Audi R8 Lms ufficiale sul circuito del Santerno dopo essersi imposti in Gara-2. Un successo che la vettura della Casa dei quattro anelli ha ottenuto nel caos generato da un violento acquazzone che ha costretto a fermare tutto con la bandiera rossa quando mancava più di un quarto d'ora allo scadere del tempo, assegnando punteggio dimezzato. Ma è stato anche un doppio trionfo Audi, alla luce del primo posto conquistato nella classe Gt3 dalla coppia formata da Emanuele Zonzini e Matias Russo, che in questa occasione portavano al loro debutto stagionale la vettura nella versione meno recente. Andando per ordine, come detto, l'affermazione della Huracán nella gara del sabato non è passata in secondo piano, perché è stata la prima in assoluto dopo il doppio secondo posto di Monza conquistato dagli stessi Bortolotti (autore di una grande pole position) e Mul ed il binomio del team Antonelli Motorsport formato da Riccardo Agostini ed Alberto Di Folco. Questi ultimi anche ad Imola hanno recitato bene la propria parte, specialmente in Gara-2, quando hanno colto un ottimo terzo posto, confermandosi ancora una volta in zona punti davanti alla vettura gemella di Alex Frassinetti e Stefano Gattuso e alle spalle di quella di Stefano Pezzucchi e Giovanni Venturini. Questi ultimi avevano concluso secondi anche in Gara-1 ma un'irregolarità all'aspirazione riscontrata in sede di verifica ha determinato la loro esclusione. Occorre sottolineare che le Lambo non beneficiavano dei 20 kg in meno stabiliti invece nel BoP della serie Blancpain. Primo podio (il sabato) anche per Francesco Sini e Max Mugelli, con la ritrovata Aston Martin della Solaris Motorsport. La Gt inglese viceversa godeva di uno sconto sul peso che la portava da 1265 a 1245 kg, oltre che di un aumento

COPPIA ITALO-OLANDESE

Bortolotti e Mul, sotto, festeggiano sul podio il successo in Gara-1 a Imola con la Lamborghini del Team Imperiale, a destra



della misura dei due restrittori da 41,5 a 42 mm. Pur mancando ancora qualcosa nella velocità di punta, l'Aston Martin ha evidenziato un ottimo potenziale su un tracciato molto guidato come Imola. Grandi cose erano attese anche dalla Bmw M6 della Roal Motorsport ma non tutto ha girato per il verso giusto. Un inconveniente al motore il venerdì ha reso necessaria la sostituzione del motore e poi, anche sulla seconda unità si sono riscontrati dei problemi... Impossibilitata a prendere parte a Gara-1, la vettura divisa da Alberto Cerqui e Stefano Comandini ha potuto usufruire di un terzo propulsore arrivato appositamente dalla Germania e in Gara-2 ha agguantato un buon quinto posto davanti alla Aston Martin. In difficoltà questa volta le Ferrari 488. Quella di Stefano Gai e Mirko Venturi, primi a Monza, non è riuscita a fare meglio del sesto posto in Gara-1, alle spalle della vettura gemella di Daniel Mancinelli e Ferdinando Geri, che domenica hanno preferito non prendere rischi con il bagnato e si sono fermati anzitempo. ●





SUPER GT3/GT3

Gara-1: 1. Bortolotti-Mul; 2. Mapelli; 3. Sini-Mugelli. Gara-2: 1. Mapelli-Albuquerque; 2. Pezzucchi-Venturini; 3. Agostini-Di Folco.

SUPER GT CUP

Gara-1: 1. Desideri; 2. D'Amico-Zaugg; 3. Baruch-Liang. Gara-2: 1. De Lorenzi-Necchi; 2. D. Roda; 3. Desideri-Negra.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



AUDI VINCENTE

Mapelli e Albuquerque hanno vinto in gara-2 con la nuova Audi



ESCE ALLA VILLENEUVE E SI ROMPE TRE COSTOLE

Casé crash in prova

Brutto incidente in qualifica per Lorenzo Casé. Il campione italiano Gt3 2014 è stato protagonista nella prima sessione cronometrata della classe Super Gt Cup di un'uscita di pista alla Villeneuve con la Lamborghini Huracán del team Antonelli Motorsport, terminata contro la vettura del brasiliano Fernando Croce, finito precedentemente fuori nello stesso punto. Il pavese, che avrebbe dovuto alternarsi al volante con Marco Magli, ha rimediato la frattura di tre costole ed un mese di convalescenza. Appena dimesso dall'ospedale di Imola, Casé ha fatto comunque ritorno in autodromo nella stessa giornata di sabato, anche se solamente in veste di spettatore.



SOLE E PIOGGIA NEL WEEK-END IMOLESE

Vito Postiglione, sotto, in azione a Imola con la Lamborghini Gallardo ed Emanuele Zonzini in azione sulla pista ormai divenuta una vera e propria piscina, a sinistra



Cento di questi Postiglione

IL POTENTINO HA CONQUISTATO IL SUCCESSO N. 100 VINCENDO TRA LE GT3 IN GARA-1 CON LA GALLARDO. A ZONZINI-RUSSO GARA-2

Cento vittorie per Vito Postiglione, al suo rientro nel Campionato Italiano Gran Turismo con la Gallardo del team Imperiale Racing che ha diviso

con Andrea Gagliardini. Un traguardo che il pilota potentino ha festeggiato al termine di Gara-1 sveltando tra le Gt3, dopo che in qualifica aveva ottenuto il

secondo miglior tempo dietro alla Audi R8 Lms dell'argentino Matias Russo. Il campione 2012 della Carrera Cup Italia, vincitore l'anno successivo anche del

titolo del Tricolore Gt con la Porsche, a partire dal round di Imola è impegnato in un doppio programma che lo vede contemporaneamente protagonista nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa, sempre con la squadra guidata da Ivano Pignatti. Proprio nel monomarca riservato alle vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese, due settimane prima, aveva messo a segno a Silverstone il succes-

so numero 99 della sua carriera, balzando anche al comando della classifica Pro.

Ma tornando a Imola, peccato che proprio Gagliardini in Gara-2 si sia reso protagonista di un'escursione, in condizioni di pista rese difficilissime dalla pioggia. Un fuori programma costato caro al binomio di Imperiale che ha terminato sul fondo, mentre il successo è andato al binomio Emanuele Zonzini-Russo. ●

DOPPIETTA DEL SEDICENNE DELLA EBIMOTORS

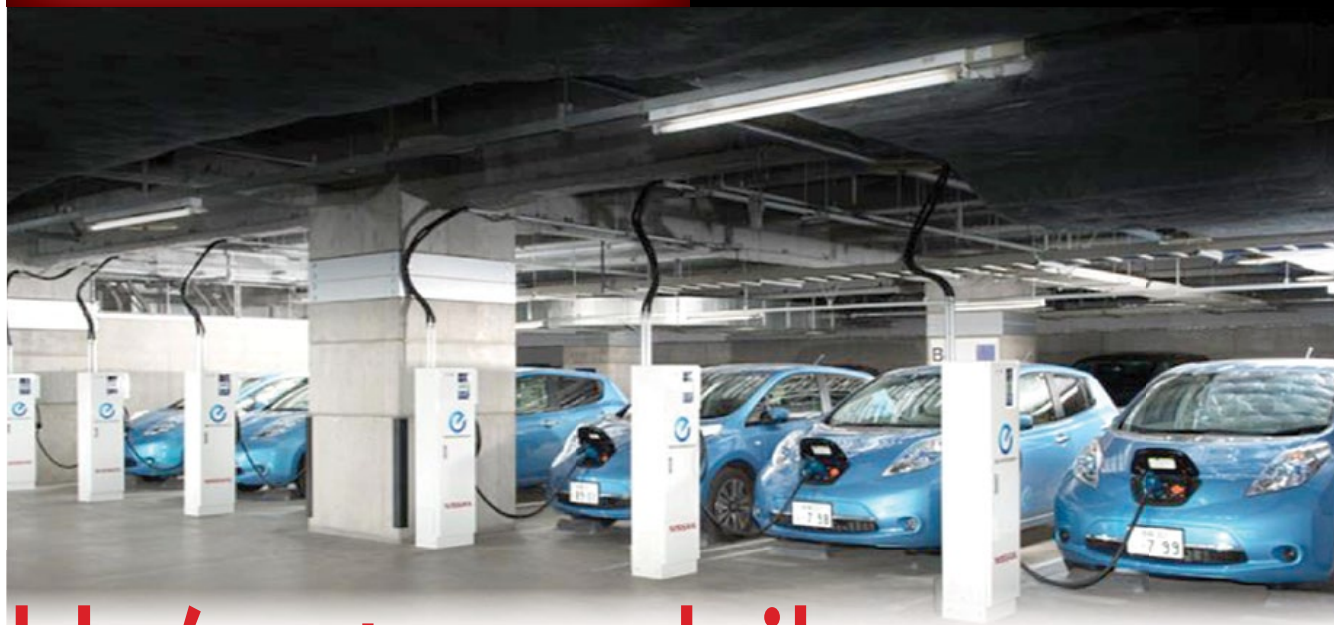
Pera re delle Cayman

A Imola ha preso il via anche il Cayman Gt4 Trophy Italia, inserito nel contesto dello schieramento delle "Cup". Un esordio che ha visto in pista sette equipaggi: un'ottava vettura farà il proprio ingresso nel corso di questa stagione. Ad inaugurare il nuovo monomarca Porsche è stata una rivelazione assoluta: il 16enne Riccardo Pera. Due vittorie su due per il giovanissimo pilota della Ebimotors, che in Gara 1 ha preceduto nell'ordine Riccardo Bianco e Sabino De Castro (Krypton Motorsport), secondi anche in classifica, ed i compagni di squadra Gianluigi Piccioli e Marco Iannotta. A conquistare la piazza d'onore, in Gara-2 è stato invece Jonathan Cecotto, figlio dell'ex-pilota di F.1 Johnny, che si è alternato su una vettura della Dinamic Motorsport con Niccolò Mercatali, mentre i fratelli Matteo e Federico Zangari sono saliti sul gradino più basso del podio. Nella SuperGt Cup perentoria l'affermazione ottenuta sabato dal binomio del team Antonelli Motorsport formato da Matteo Desideri e Pietro Negra. In gara-2 a conquistare la loro seconda vittoria dopo quella messa a segno a Monza, sono stati invece Gianluca De Lorenzi e Piero Necchi, balzati anche in testa al campionato. Poca fortuna per Antonio D'Amico e Adrian Zaugg, secondi in gara-1 con la vettura della Raton e primi domenica (dopo che il sudafricano aveva anche ottenuto la pole), ma retrocessi settimi per una penalità subita a causa di un'irregolarità nel pit stop. In Gt Cup un'affermazione a testa per la Porsche di "Poppy"-Di Leo e la Ferrari di Caso-De Prete.



BUONO ALLA PRIMA

Riccardo Pera in azione a Imola con la Porsche Cayman Gt4 schierata dalla Ebimotors nella serie che era al suo debutto



Un'automobile per dare la carica

Le potenzialità dei veicoli elettrici che erogano energia l'Università Niccolò Cusano spiega come funzionano

Oрмаi i veicoli elettrici sono una realtà sempre più diffusa e cresce la convinzione che l'elettricità sia il combustibile del futuro. Ma vi siete mai chiesti cosa accadrebbe se tutte le vetture della vostra città fossero elettriche? Pensate, per un istante, di abitare in un edificio e di decidere, assieme ai vostri condomini, di comprare un'auto elettrica. Al ritorno dal lavoro: diversi veicoli in ricarica nei box, lavatrici e lavasto-

viglie accese e magari, se fa caldo, anche i condizionatori. Palazzina in black-out. Riattaccate la corrente. Due minuti. Black-out. Ora pensate lo stesso scenario, applicato a tutte le palazzine della vostra città. Black-out totali, continui. Quello che forse non sapete, però, è che un'auto elettrica con le batterie cariche può anche fornire energia elettrica. Parliamo di Vehicle2Building. A questo punto, forse, potete dare un contri-

buto per evitare il black-out, anziché favorirlo. Potreste utilizzare la carica rimasta nella batteria per fornire elettricità alla vostra abitazione finché utilizzate gli elettrodomestici, e poi ricaricare gradualmente il veicolo quando c'è disponibilità di energia. Il vostro veicolo diventa una mini centrale mobile, in cui l'energia accumulata può essere sfruttata in modo intelligente: un vero e proprio polmone di energia, assorbendola quando ce n'è e fornendola quando serve. E se questa energia è stata assorbita da una colonnina alimentata da fonti rinnovabili, mentre eravate a lavoro, anche la vostra lavatrice di casa andrà a energia pulita. Ovviamente, una buona gestione del sistema dovrà far sì che, la mattina successiva, la batteria sia carica per usufruire del veicolo senza spiacevoli sorprese. E certo, la vostra esperienza con i telefoni cellulari vi fa comprendere come questo sistema possa accelerare l'invecchiamento della batteria del vostro veicolo. Ma se questo, oltre che al vostro edificio, potesse fornire corrente anche alla rete (sistema Vehicle2Grid) durante i picchi di domanda, magari si potrebbe chiedere in cambio uno sconto su un nuovo pacco batteria. La strada da percorrere è certamente lunga, ma molti progetti sono già avviati e una nuova era in cui anche la mobilità diventa parte integrante della rete elettrica si sta sicuramente aprendo.



Drudi mette la firma

PRIMA VITTORIA STAGIONALE (IN GARA-2) PER MATTIA CHE HA STRAPPATO ANCHE IL SECONDO POSTO NELLA PRIMA SFIDA. IL ROMAGNOLO CRESCE BENE

di **Dario Lucchese** - fotografie **Galli**

IMOLA - Chi più di tutti sembra incarnare il "prototipo" del pilota della Carrera Cup Italia di ultima generazione, è senza ombra di dubbio Mattia Drudi. Il romagnolo del team Dinamic Motorsport, alla seconda stagione nel monomarca riservato alle 911 Gt3 Cup, a Imola si è confermato come il pilota più giovane di maggiore riferimento. Dopo la tempesta Cairoli, rientrato una tantum nel campionato tricolore a Monza, dove ha preso praticamente tutto (doppia pole e vittoria nelle tre gare in programma per il comasco), a Imola è stato proprio Drudi a rompere il ghiaccio, centrando il successo in gara-2. Per lui si è trattato della seconda affermazione, dopo quella conquistata nel 2015 a Vallelunga, dove aveva stabilito un record per la serie di Porsche Italia, andando a segno all'età di 17 anni, un mese e tre settimane.

Un'affermazione a cui vanno anche aggiunti i due secondi posti ottenuti in Brianza e ancora il secondo posto conquistato sempre a Imola in gara-1 alle spalle di Côme Ledogar (primo con Olekandr Gaidai anche in gara-3). All'appello manca soltanto la pole ed è proprio sull'aspetto delle qualifiche che Drudi sta lavorando. Pole che invece Gianluca Giraudi è riuscito a conquistare a distanza di due anni dalla sua ultima volta. Il piemontese, rientrato nella Carrera Cup Italia con la Ebimotors, proprio in gara-2 ha concluso secondo. Da tener d'occhio c'è anche il suo neo-compagno di squadra Alessio Rovera, con i suoi 20 anni un altro della nuova guardia. Il varesino a Monza era salito sul gradino più basso del podio e lo ha rifatto anche nelle prime due gare del weekend imolese, migliorandosi nella mini-endurance di domenica, quando ha concluso secondo. Proprio in questa circostanza è arrivato sia il ritiro di Giraudi, sempre in lotta per le prime posizioni prima di volare fuori alla variante del Tamburello, che dello stesso Drudi. Per il pilota Dinamic questo è stato il secondo ritiro dopo quello di gara-1 a Monza. Il figlio d'arte avrebbe potuto completare un weekend straordinario, ma un'escursione nella ghiaia della Rivazza agevolata dalle condizioni del tracciato rese estremamente difficili dalla pioggia e la conseguente rottura del radiatore lo hanno portato al definitivo "stop". Da non dimenticare, in questa circostanza, l'ottima prestazione di Daniele Di Amato 3°, sempre con la Dinamic Motorsport, davanti ad Enrico Fulgenzi. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ledogar; 2. Drudi; 3. Rovera. Gara-2: 1. Drudi; 2. Giraudi (Ebimotors) a 2'259; 3. Rovera. Gara-3: 1. Ledogar-Gaidai; 2. Rovera; 3. D. Di Amato.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Nonostante questa digressione nella sabbia, Mattia Drudi è stato grande protagonista della Carrera Cup a Imola. Sotto Ledogar (che dopo aver vinto gara-1) si è imposto insieme a Gaidai nella sfida mini-endurance della domenica

IL FRANCESE DEL TEAM TSUNAMI FA DOPPIETTA E DIVENTA LEADER

Ledogar successo bis

Secondo in gara-1 nel round inaugurale di Monza, Côme Ledogar a Imola è tornato a vincere. Doppio il successo ottenuto dal francese dello Tsunami Rt, che non saliva sul gradino più alto del podio dall'ultima gara del Mugello dello scorso anno, quando ha totalizzato tre affermazioni chiudendo secondo in campionato. Il transalpino, quest'anno diviso tra il Blancpain Gt (in cui vanta un'affermazione proprio a Monza con la McLaren) e l'International Gt Open, sul tracciato del Santeramo ha sventato anche nella mini-endurance di domenica, per l'occasione in coppia con l'ucraino Gaidai, terminando il weekend in testa alla classifica tricolore.





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bellarosa; 2. Uboldi; 3. Randaccio. Gara-2: 1. Bellarosa; 2. Margelli; 3. Randaccio.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Bellarosa rientro vincente

IL RITORNO

DI IVAN IL TERRIBILE

Doppia vittoria per Ivan Bellarosa con la Wolf finito entrambe le volte davanti a Uboldi. Sotto Margelli giunto al 2° posto nella seconda sfida

IVAN CENTRA DUE VITTORIE AL DEBUTTO SULLA WOLF GB08 COL TURBO 1.6 PEUGEOT. MA È POLEMICA

di **Dario Lucchese**

IMOLA - A Imola, nel terzo appuntamento del Campionato Italiano Sport Prototipi, si è riproposto il tema della rivalità ormai "storica" tra Ivan Bellarosa e Davide Uboldi. Il rientro del primo, che nella serie tricolore ha portato al debutto la Wolf Gb08 motorizzata Peugeot 1.6 turbo, ha infatti vivacizzato quantomeno la lotta per le posizioni di testa, centrando la vittoria in entrambe le gare. Dal canto suo, il comasco della Eurointernational, sempre protagonista con la più tradizionale Ligier Js53 E, è rimasto leader sia nella classifica assoluta che in quella della classe Cn2, in entrambi i casi con un consistente margine di vantaggio nei confronti di Walter Margelli (secondo in gara-2).

Un risultato, quello del comasco, a sua volta secondo in gara-1 dietro a Bellarosa di appena 648 millesimi e ritiratosi in gara-2 dopo un'uscita di pista che ha fatto seguito ad un contatto avuto in precedenza proprio con Bellarosa (penalizzato di 10"), a cui hanno fatto da contraltare le polemiche di cui leggete a parte. Il campionato tricolore anche a Imola ha sofferto dell'esiguo numero di iscritti, con sole sei vetture al via. Peccato in fondo, perché le novità continuano a non

mancare. Tra queste l'esordio dell'altra Wolf Gb08 dell'Aveton Formula, nella fattispecie la Sm con guida centrale e motore 2.4 derivato dalla serie (pertanto meno potente del 2000 Honda), trasparente ai fini della classifica. Una vettura in configurazione monoposto, con cellula omologata Fia F1 2005, che fino ad ora aveva fatto la propria apparizione nelle corse americane. A guidarla a Imola è stato Maurizio Fratti, pilota monegasco già protagonista nel 2012 con la Osella della Progetto Corse, per l'occasione autore di due quarti posti. All'esordio anche la nuova Norma M20 Fc 2016 di Ranieri Randaccio, due volte sul gradino più basso del podio. Tra le defezioni va ricordata quella di Claudio Francisci, che ha rotto motore Alfa Romeo 3000 della sua Lucchini nelle libere del venerdì. Analogo motivo dell'assenza dell'altra Norma di Giancarlo Pedetti, mentre Danny Molinaro anche in questa occasione ha dovuto dare forfait in attesa delle novità aerodinamiche sulla sua Osella ufficiale. Assente infine, anche Sandro Bettini che ha danneggiato la sua biposto Norma ex Simone Iaquina in un test svolto la settimana prima sul circuito di Magione. ●



EUROINTERNATIONAL SUL PIEDE DI GUERRA

Ferrari vuol lasciare la serie

La deroga concessa sul motore turbo della Wolf di Ivan Bellarosa, non è stata gradita da Antonio Ferrari. Il numero uno della Eurointernational, anche in considerazione del contatto avuto tra Uboldi e Bellarosa in gara-2, ha annunciato la propria intenzione di uscire dal campionato. Ferrari ha lamentato la decisione del Bureau tecnico di concedere un aumento del diametro di flangia sulla Wolf turbo da 31 a 41 mm, specificando che già da novembre 2015 esiste un progetto Eurointernational, in collaborazione con Ligier, per realizzare un propulsore turbo Peugeot ottemperante comunque ai regolamenti previsti dalla Fia. Dall'altro lato, il Bureau di Aci Sport ha concesso la deroga in questione alla Wolf in base a quanto previsto dalle disposizioni Fia, riservandosi comunque di tornare sui propri passi in caso di un divario eccessivo di prestazioni.



Fontana va a segno

ANDREA CONQUISTA LA VITTORIA IN GARA-2 E MANTIENE LA LEADERSHIP. SUCCESSO "TRASPARENTE" DI ZELLER

di **Fiammetta La Guidara**

IMOLA - Per il terzo appuntamento della stagione, il F2 Italian Trophy ha arricchito lo schieramento di partenza con ben 12 vetture provenienti dall'equivalente serie austriaca (ma "trasparenti" ai fini della classifica). I dominatori delle due gare in programma, però, sono stati sempre i padroni di casa, a partire dalle qualifiche, che hanno visto protagonista il leader della serie riservata alle monoposto, il giovanissimo Andrea Fontana. Il veneto, portacolori del Team HT Powertrain ha conquistato la seconda pole stagionale dopo Misano, con il tempo di 1'40"726, oltre due decimi più veloce di Marco Zanasi. Quinto crono per lo svizzero Sandro Zeller, leader del campionato austriaco. Entrambe le gare si sono disputate la domenica, con l'incertezza del meteo. La prima delle due manche è stata dichiarata wet race ma aveva smesso di piovere ed è iniziato il toto-gomme: alla fine, avrà ragione chi sceglierà le slick. La partenza avviene in regime di safety car per dar modo a tutti di provare gomme rain e assetto da bagnato, dopo che prove e qualifiche erano state disputate sotto il sole. Il campione in carica Zanasi si porta subito in testa ma incappa in un testacoda che dà spazio al rivale Fontana ma anche a Pellegrini, Bracalente e Zeller. Mentre Zanasi rimonta, arriva la comunicazione del drive through comminato a Zanasi, Pellegrini e Alcidi per aver sostituito gli pneumatici quando mancavano meno di cinque minuti al via. Intanto il francese Vernet parcheggia nella ghiaia e provoca l'ingresso della safety car. Durante la neutralizzazione Fontana e Bracalente provano a mettere su le gomme da asciutto, ma c'è poco tempo per rimontare. La vittoria va a Sandro Zeller, partito con le slick, davanti al connazionale Kurt Bohlen con l'avvocato lecchese Renato Papaleo terzo ma a punteggio pieno per l'F2 Italian Trophy davanti Abdel e Caso. Fra gli italiani, sesto Marco Zanasi, ottavo Fontana. Al secondo start, con la griglia che prevede l'inversione del 60% dei pilo-

Erano ben 12 le monoposto provenienti dall'Austria in un vero gemellaggio con la serie italiana. La migliore di tutte è stata quella condotta da Zeller che ha vinto gara-1. Ai fini della classifica però si è trattato di un successo trasparente

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zeller; 2. Bohlen; 3. Papaleo. Gara-2: 1. Fontana; 2. Pellegrini; 3. Zanasi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



ti giunti al traguardo di gara1, in pole c'è Alessandro Bracalente. Il marchigiano, autore di una doppietta sul circuito di Monza, non riesce però a mantenere la leadership e in breve Fontana risale dalla quinta posizione in griglia fino a prendere la testa della gara, che si chiude dietro la safety car dopo l'uscita di Papaleo. Si ferma così al terzo posto la rimonta di Marco Zanasi, che chiude alle spalle di Fontana e Pellegrini e davanti al vincitore di gara-1 Sandro Zeller. In classifica Fontana allunga al comando, incalzato da Zanasi, che scavalca Bracalente. ●

PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO IN PISTA ASSIEME

Austria-Italia da F2 è ancora gemellaggio

Per il secondo anno consecutivo continua quello che si potrebbe definire un "gemellaggio" fra F2 Italian Trophy e la serie austriaca. «Lo scorso anno la tappa internazionale fu la prima della stagione, a Monza, e poi noi andammo a correre a Brno - ricorda Piero Longhi, che organizza insieme a Sergio Terrini, promotore della serie e boss della Twister Corse - Quest'anno invece saremo ospiti a Hockenheim, in Germania, l'8 luglio». Intanto, al via sul circuito del Santerno piloti svizzeri, tedeschi, austriaci, un inglese e persino un italiano - Luca Iannaccone - che però da anni corre in Austria. In griglia di partenza anche l'organizzatore della serie austriaca, Franz Woss, e una ragazza tedesca, Angelique Germann: 25 anni, ha corso anche contro il papà, Andreas. Alla terza stagione nel motorsport, proviene dall'equitazione e nella vita di tutti i giorni fa la manager. Si è piazzata nona assoluta in gara-1 e undicesima in gara-2.

Campani nel nome del padre

ABARTH SELANIA BELLA DOPPIETTA DI ALEX IN MEMORIA DI PAPÀ NINO STRONCATO DA UN MALE INCURABILE

IMOLA - "Onora il padre ..." per i cristiani è uno dei 10 comandamenti e ciò che ha fatto Alex Campani lo scorso weekend è stato assolvere a questo dogma. Il padre Nino è infatti scomparso - stroncato da un male incurabile - nella mattina di venerdì, ma la sua volontà era quella che il figlio corresse comunque la gara del Trofeo Abarth Selenia in programma a Imola.

E Alex lo ha onorato con una determinazione nata dall'affetto e dal ricordo di anni di insegnamenti, di paziente lavoro dai box, con

le cuffie in testa: 7 titoli (4 europei e 3 italiani) e la creazione del team di famiglia, la C&C, per il quale corrono anche altri piloti. Concentrato al volante ha ottenuto due successi solo all'apparenza facili ma, soprattutto, ha saputo gestire il team, sentendo addosso il peso della responsabilità, restando nel paddock insieme ai meccanici fino alle 3 di notte per a riparare le auto di Monetti e Barberini, danneggiate in seguito

ai numerosi incidenti che hanno caratterizzato gara-1.

Dalla pole Campani non sbagliava la partenza, cosa che invece faceva il giovane svedese Joakim Darbom, che si complicava la vita dovendo rimontare dal sesto al secondo posto, evitando una lotta accesa per il terzo posto tra il turco Timur Alparslan, Cosimo Barberini e lo svedese Robin Appelqvist, che non si risparmiavano negli ultimi metri di gara, innescando un incidente nell'ultima curva. Spettacolo anche in gara-2, con le prime 8 posizioni di gara-1 invertite a formare la griglia di partenza: i turchi Eroldu e Kara, in prima fila, venivano subito superati da Arrigosi e Nibali. A metà del primo giro Campani era quarto, poi entrava in pista la safety car per un contatto tra Gagliano ed Eroldu. Alla ripartenza Campani sopravanzava Kara prima e successivamente Nibali, lanciandosi all'inseguimento del leader Arrigosi, che si arrendeva nel giro successivo.

(r.v.)

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Campani; 2. Darbom; 3. Alparslan. Gara-2: 1. Campani; 2. Arrigosi; 3. Darbom.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Due vittorie nel Trofeo Abarth Selenia per Alex Campani due giorni dopo la morte di papà Nino. In alto Tramontozzi, vincitore di gara-2 fra le Mini



Avvio molto movimentato

MINI CHALLENGE TRAMONTOZZI E CALCAGNI SONO I GRANDI PROTAGONISTI DEL PRIMO ROUND DEL TROFEO

IMOLA - Ha preso il via il Trofeo Mini tornato ad essere gestito direttamente da Mini Italia e con un'inedita la vettura: la John Cooper Works, che arriva ad erogare 265 cv contro i 231 del modello di serie anche se le vetture protagoniste delle stagioni passate possono correre anche quest'anno, ma con classifiche separate. La prima pole della stagione è andata a Tramontozzi, che ha preceduto Calcagni. In gara-1, corsa al sabato sotto il sole, dopo un ottimo avvio di Tramontozzi è Calcagni ad andare subito in testa con una staccata alla Rivazza. La gara li ha visti uno nella scia dell'altro fino al penultimo passaggio, quando Tramontozzi ha provato a tornare al comando proprio dove lo aveva perso, ma è finito nella ghiaia costringendo il suo avversario a fare la stessa cosa per evitare il contatto. Tramontozzi ha tagliato il traguardo per primo, ma poi è stato penalizzato di 5" e la vittoria è andata a Calcagni. Alle loro spalle, bravo Nember a conquistare la ter-

za piazza ai danni di Alessandro Sebasti Scalera e Alessio Alcidi che hanno completato la top 5. Fabrizio Ongaretto è il vincitore fra le Cooper S. Gara-2 si è corsa domenica mattina sotto la pioggia. Con la griglia di partenza invertita per le prime 6 posizioni rispetto all'arrivo di gara-1, al via è andato subito in testa Sebasti Scalera: penalizzato con drive through per partenza anticipata, ha lasciato il comando a Filippo Maria

Zanin, coequipier di Gianluca Calcagni.

Alle prese con noie tecniche, il tre volte campione italiano del turismo ha dovuto cedere il passo nelle ultime fasi. Vittoria in rimonta per Tramontozzi. Squalificato Nember per non aver rispettato il drive through, podio per Alcidi e Zanin. Ongaretto si è confermato nella Cooper S, davanti alla debuttante Rachele Somaschini, giovanissima pilota della salita, che corre per raccogliere fondi per la fibrosi cistica (della quale è portatrice), già terza in gara1.

Fiammetta La Guidara

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Calcagni; 2. Tramontozzi; 3. Nember. Gara-2: 1. Tramontozzi; 2. Alcidi; 3. Zanin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Turismo d'emozioni

COPPA ITALIA SUCCEDDE DI TUTTO CON VITTORIE PER GUNNELLA E GIOFFRÈ. FRA LE GT GHEZZI FA IL BIS

IMOLA - Un weekend contrastante a Magione per la Coppa Italia. Se infatti la sfida fra le vetture Gt è stata senza emozioni, nelle due gare riservate alle Turismo è successo tutto quello che può accadere in pista. Fra interventi della Safety Car, sorpassi, falsa partenza, penalizzazioni, pioggia, e contatti lo spettacolo non è mancato. Nella sfida fra Gt il rientrante Ghez-

zi fa sue entrambe le gare proprio come a Imola ad aprile. Il pilota della Autorlando su Porsche 997 GT3 R ha preceduto in entrambe le occasioni l'identica vettura del compagno Maurizio Fondi che ha potuto così accorciare in classifica generale. Gara-1 delle Turismo si apre con un primo giro di sorpassi e la rottura del motore della Lotus di Peralisi che comporta una prima Safety Car. Al rientro della stessa però ecco la pioggia con Entrambi i due battistrada in dif-

ficoltà. Se però Lucio Gioffrè (Megane) riesce a riprendere la corsa seppure sfilato da Alborghetti (poi sanzionato) va peggio a Fabiani in testacoda e centrato da un concorrente delle retrovie. La nuova Safety Car chiamata per la pioggia rientra quando mancano tre minuti alla conclusione con la vittoria che va a Gunnella (Seat Leon Cup Racer) davanti a Gioffrè e al penalizza-

to Alborghetti primo sotto la scacchi. Gara-2 inizia con una falsa partenza e al restart Gioffrè guadagna la testa. Dietro di lui arriveranno Alborghetti abile a contenere Davide Nardilli alla prima con la Leon partito 10° e subentrato al padre Alessandro, e ad uno scatenato Fabiani partito ultimo e risalito fino in scia di Nardilli facendo segnare anche il miglior responso dopo l'egregio lavoro della BF Motorsport che ha ricostruito la sospensione dopo gara-1. **(g.d.m)**

AL TRAGUARDO

GT - Gara-1: 1. Ghezzi. Gara-2: 1. Ghezzi. Turismo - Gara-1: 1. Gunnella. Gara-2: 1. Gioffrè.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Sono state molto combattute le gare della Rs Cup, sotto. In basso a sinistra Gioffrè vincitore tra le Turismo con la Megane in gara-2 di Coppa Italia e la Porsche di Ghezzi davanti a tutti per due volte tra le Gt.



Sandrucci altro blitz

RS CUP PROSEGUE IL MOMENTO DI FORMA DI GUSTAVO CHE VINCE GARA-1. A JELMINI GARA-2

IMOLA - Il terzo appuntamento della Rs Cup svolto a Magione ha nuovamente confermato i valori in campo. Questi ci dicono che Gustavo Sandrucci (Melatini Racing) è in uno stato di grazia e dopo la pole e la vittoria a Misano il pilota laziale si ripete anche in terra umbra siglando nuovamente la pole (nella superpole) e aggiudicandosi gara-1 in condizioni di asfalto prima umido e poi asciutto, davanti ai due portacolori della 4x4 Explorer Felice Jelmini e Giacomo Trebbi. Se Jelmini si può consolare con la vittoria di gara-2 per

Trebbi la gioia è rappresentata dai punti in ottica campionato e dai due giri veloci in gara che gli consentono di allungare ulteriormente in classifica generale dopo tre gare e con tre appuntamenti ancora da disputare. Per Trebbi sarebbe il bis iridato dopo la vittoria assoluta nel 2014. Buoni responsi ancora una volta anche da Giuseppe Montalbano. Il giovane catanese della Monolite dimostra di avere le stesse quali-

tà dei piloti che lo precedono agguantando un terzo posto in gara-2 nonostante un problema ai freni che lo ha privato di lottare per le prime due posizioni. In gara-1 un violento scroscio di pioggia proprio nei cinque minuti di apertura corsia box per lo schieramento porta scompiglio con i primi cinque in griglia che optano per le rain e quelli alle loro spalle per le slick. La prima scelta, nonostante abbia subito smesso di piove-

re, si rivela quella giusta con Sandrucci che amministra il vantaggio e conduce da bandiera. In gara due con asfalto asciutto Giorgio Colombini subentrato a Sandrucci prova a difendersi dagli attacchi dei più veloci rivali ma è costretto alla quarta piazza, suo miglior piazzamento 2016. In questo caso con Trebbi fedele scudiero di Jelmini lo spettacolo è offerto appunto da Montalbano che arriva in scia ai due battistrada ma non riesce a portare nessun attacco per i citati problemi ai freni. **(g.d.m.)**

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sandrucci; 2. Jelmini; 3. Trebbi. Gara-2: 1. Jelmini; 2. Trebbi; 3. Montalbano.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





Pasotti allunga in testa

CON UNA VITTORIA E UN SECONDO POSTO STEFANO PUNTELLA LA SUA LEADERSHIP. VERONESI (PRIMO IN GARA-2) COMPLETA LA FESTA LG MOTORSPORT

MMAGIONE - Il terzo appuntamento della Lotus Cup Italia che si è disputato sul circuito di Magione, ha confermato in testa alla classifica del monomarca Stefano Pasotti, vincitore di gara-1, che ha potuto così allungare ulteriormente il proprio passo in campionato, evidenziando nello stesso tempo il dominio incontrastato della Lg Motorsport grazie all'uno-due nella seconda gara del weekend messo a segno nell'ordine con Pierluigi Veronesi e lo stesso Pasotti. Un risultato con cui la squadra guidata da Luca Guariso è balzata anche al comando della classifica riservata ai team. Protagonista in "chiaroscuro" del fine settimana umbro è stato il driver di casa Lorenzo Pegoraro, autore di una delle due pole position. Al primo via il ternano si è fatto tuttavia sorprendere proprio da Pasotti, chiudendo comunque in seconda posizione, nonostante la pressione costante esercitata alle sue spalle da Enrico Riccardi, il quale ha guadagnato uno spazio sul gradino più basso del podio. Quest'ultimo, più veloce nel secondo turno di qualifica, è stato un po' la rivelazione di questo round, anche se in gara-2 protagonista di un contatto con Pegoraro mentre si trovava al comando. Il pilota umbro ha poi avuto un altro "incontro ravvicinato" con Franco Nespoli (che in quel momento era subentrato davanti a tutti) da cui è scaturita la penalità di 10" che gli è stata inflitta dopo l'arrivo facendolo precipitare sesto. Sempre in gara-2 si sono vissuti momenti di paura per l'incidente verificatosi all'uscita dell'ultima curva prima del rettilineo principale, con Pasotti che ha violentemente tamponato il doppiato Paolo Ferraresi, finito contro le protezioni. Il primo dei due è comunque riuscito a tagliare il traguardo nonostante gli ingenti danni registrati sulla parte anteriore della sua vettura. Tra le altre sorprese c'è Andrea Baiguera, quarto in gara-2 (dopo avere

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pasotti; 2. Pegoraro; 3. Riccardi. Gara-2: 1. Veronesi; 2. Pasotti; 3. Riccardi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

MANASSERO E STRATTA RIENTRANO NEL MONOMARCA

Monza graditi ritorni

Dal prossimo appuntamento di Monza in programma a inizio luglio, nella Lotus Cup Italia sono attesi degli importanti rientri. Tra questi vanno citati quelli dei torinesi Filippo Manassero e Giacomo Stratta. Da ufficializzare il nome del team, dopo la scissione con la Essecorse che avevano rappresentato nei primi due round del campionato. Sul circuito brianzolo saranno dunque poco meno di una quindicina le Elise Cup Pb-R al via. Sempre a Monza l'organizzatore del campionato organizzerà per l'occasione un mega raduno dedicato a tutti i possessori delle vetture della Casa di Hethel.

WEEK END

DA PROTAGONISTI

Sotto Pierluigi Veronesi vincitore della seconda sfida a Magione. In alto davanti a tutti il leader della Lotus Cup, Stefano Pasotti che ha centrato la vittoria nella prima corsa

centrato in precedenza un buon sesto posto) autore della sua migliore prestazione, con un passo costante che gli ha permesso di concludere ancora una volta a punti confermandosi a ridosso della top-3 nella classifica assoluta. A proposito di Nespoli va infine evidenziata nuovamente la sua indole sempre combattiva, come testimoniato dal giro più veloce fatto segnare ancora in gara-2, anche se il responso più veloce è stato quello di Pegoraro in gara-1. ●



Pioggia acida

IL DILUVIO RIMESCOLA LE CARTE
E LA VITTORIA VA ALLA MITSUBISHI
LANCER DELLO SVIZZERO BRATSCI

di **Gianluca Marchese**

VERZEGNIS - Primo vincitore di Verzegnis? La pioggia, nessun dubbio. Sui tre round Civm (ma anche nei quattro del Cem!) finora disputati, ci ha sempre messo lo zampino. Il diluvio abbattutosi sulla cronoscalata friulana poco prima che prendessero il via Prototipi e monoposto ha costretto ai box i grandi protagonisti, attesissimi dopo la disputa di prove ufficiali già ad alto contenuto tecnico e, almeno in parte, agonistico. Christian Merli al sabato aveva provato alcune nuove soluzioni all'aspirazione del propulsore Rpe che spinge la sua Osella Fa30 Evo. Con risultati da "pole position"; mentre Simone Faggioli ha

continuato a lavorare su alcuni capricci della nuova Norma M20 Fc Zytec, che nella prima salita era ammutolita ma che è apparsa comunque quantomai competitiva. Il duello tra i due è soltanto rimandato, perché già domenica prossima si va a Sternberk, in Repubblica Ceca, e si parte dal 75 pari della classifica europea. Verzegnis senza salita di gara anche per Omar Magliana, che dal canto suo ha lavorato sulla sua Norma-Zytec al sabato e resta leader del Tricolore, e per Domenico Cubeda, che nella classifica friulana che contava ben 282 verificati era all'esordio sull'Osella Pa2000 Honda. Sulla nuova versione del prototipo, due salite d'esperienza in più per Luigi Bruccoleri e Michele Fattorini, che in settimana era stato proprio nella factory piemontese per cercare nuove soluzioni per migliorare le performance poco incisive di Fasano. E il sorriso gli era tornato. Peccato davvero per quanto successo poi la domenica, con la pioggia forte che non ha lasciato scampo. La classifica assoluta è dominata dalle auto del gruppo E1: sull'asfalto già bagnato nella seconda parte del tracciato, vittoria a sorpresa e in parte aiutata anche dalla trazione integrale dello svizzero Ronnie Bratschi su una Mitsubishi Lancer Evo, mentre il migliore degli italiani è Marco Iacoangeli, terzo assoluto con la Bmw 320i, anche lui rimasto con le gomme slick. Costretto al ritiro da una rovinosa uscita Fulvio Giuliani, all'esordio stagionale in Italia con la Lancia Delta Evo, mentre il compagno di team Marco Sbrollini ha concluso immediatamente dietro a Iacoangeli, precedendo Ferdinando Cimarelli sull'Alfa 156 classe 2000, contento del

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Bratschi; 2. Schagerl;
3. Iacoangeli

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



**E LE SPORT
NON HANNO CORSO!**

La pioggia ha costretto allo stop quando stavano per salire Prototipi e monoposto: nonostante lo stop inaspettato Magliana, sopra a destra, resta leader del Civm. Sopra, Cimarelli con l'Alfa 156 e in alto il vincitore Ronnie Bratschi con una Mitsubishi Lancer. A destra Gonnella e in alto a destra Iacoangeli, terzo

quinto assoluto e praticamente ultimo dei big del Civm a prendere il via con l'asciutto. Poi la pioggia. E poco dopo il diluvio e il vento, anche fortissimo, soprattutto all'arrivo. A quel punto era impossibile garantire le necessarie misure di sicurezza e anche gli spettatori che avevano invaso i 5640 metri del percorso sulle Alpi Carniche hanno dovuto trovare rifugio dove meglio hanno potuto. Un peccato anche perché avrebbero potuto gustare l'esordio assoluto in gara della Mercedes-Carlsson Slk340 del preparatore e pilota svizzero Reto Meisel. Un debutto atteso da alcune stagioni dopo la presentazione addirittura al Salone di Ginevra 2013. ●



Gonnella ora ci crede

DOPO AVER VINTO ANCHE LA SECONDA GARA DELLA SERIE PER LE KIA VENGIA IBRIDE FARÀ TUTTO IL CAMPIONATO

A Verzegnis è andato in scena anche il secondo round del Campionato Italiano Energie Alternative animato dalle Kia Vengia ibride alimentate a Gpl preparate dalla Brc, al lavoro per farlo crescere al primo anno nelle cronoscalate. Prima di Fasano sembrava che la serie dovesse partire più in sordina ma ora che il paddock si sta abituando alla presenza dell'hospitality e dell'assistenza dedicata, l'interesse inizia a lievitare. E gli stessi piloti ammettono che le Vengia sono «interessanti e divertenti da guidare», citando spesso la novità del Kers con la quale stanno prendendo mano (a Verzegnis ciascuno aveva 20

secondi di extra-boost a salita). Inoltre, proprio grazie alle loro indicazioni, i tecnici della Brc stanno affinando la messa a punto delle vetture, sempre più in sintonia con le diverse caratteristiche delle salite dopo i trascorsi in pista. «Lavori in corso», insomma, dicono dalla realtà piemontese: «Qualche buon passo in avanti è stato fatto già dopo Fasano, sia come esperienza sulle auto sia nella preferenza dei piloti». Dopo il gentleman Pasqualino Amodeo, infatti, anche Nicola Gonnella, vincitore già in casa in Puglia e adesso anche a Verzegnis, ha deciso di disputare tutto il campionato completo. ●



SCOLA FORSE CAMBIA

Assente a Verzegnis Domenico Scola, dopo l'uscita a Fasano. La sua Osella Pa2000 non era riparabile in tempo. Il cosentino sta addirittura valutando se cambiare e optare per un Prototipo 3 litri, anche a costo di sacrificare buona parte della stagione 2016. Scola non vuole mancare però alla gara casalinga di Morano del 12 giugno.

YOKOHAMA IN SALITA

Fra le Gt irrompe la Yokohama, interessata alle salite. A testare il prodotto Luca Gaetani con una Ferrari 458 Challenge: ha lavorato su due mescole. In gara il veneto, che ha concluso 2° alle spalle del padrone di casa Di Fant, non ha potuto utilizzare le Yokohama per via di un detrito preso proprio in Q2, affrontando così la corsa, comunque condizionata dal bagnato, sulle Avon.

CASSIBBA E LA TATUUS

Ci ha preso gusto Samuele Cassibba. Dopo Fasano, il ragusano ha deciso di tornare in pianta stabile nel Civm su Tatuus F.Master. Il "giro d'Italia" dalla sua Comiso alle Alpi Carniche è stato di ben 3000 chilometri!

RIECCO DI LUCCIO

A Verzegnis è rientrato in pianta stabile nel Civm Angelo Di Luccio sulla Mitsubishi Lancer Evo con la quale ha concluso terzo in Gruppo N dietro a quelle di Lino Vardanega e Rudi Bicciato (che ha rotto il motore praticamente all'arrivo). Il campano sarà a Morano e Ascoli, dove rientrerà anche Giovanni Del Prete, che torna sulla Peugeot 106 di E1.

GABRIELLA DA GRA

Gabriella Pedroni ha colto la seconda vittoria consecutiva in Gruppo A sulla Mitsubishi ma il campione in carica Salvo D'Amico non ha intenzione di mollare sulla Renault Clio, con la quale è 2° con record di classe 2000. Sembra proprio che ritroveremo entrambi anche a Morano. Così come i protagonisti della Racing Start, dove Montanaro ha allungato ancora su Pezzolla.

Leclassefiche

VELOCITÀ	
INDY 500	INDIANAPOLIS
GP2	MONTECARLO
PORSCHE SUPER CUP	MONTECARLO
EUROCUP RENAULT	MONTECARLO
ENDURANCE	NURBURGRING
WTCC	NURBURGRING
F4 ITALIA	IMOLA
GT ITALIA	IMOLA
CARRERA CUP	IMOLA
TRICOLORE PROTOTIPI	IMOLA
TROFEO ABARTH	IMOLA
F2 ITALIAN TROPHY	IMOLA
MINI CHALLENGE	IMOLA
COPPA ITALIA	MAGIONE
RS CUP	MAGIONE
LOTUS CUP	MAGIONE
RALLY	
CIR E TROFEO TERRA	RALLY ADRIATICO
WORLD RX	LYDDEN HILL
SALITE	
CIVM	VERZEGNIS

VELOCITÀ

INDY 500

Resoconto della gara a pag. 40
Indianapolis (Usa), 29 maggio 2016

Gara: 1. Rossi 200 giri in 3.00'02"0872 alla media di 268,172 km/h; 2. Munoz a 4"4975; 3. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) a 4"9304; 4. Kanaan (Dallara DW12-Chevy) a 10"4963; 5. Kimball (Dallara DW12-Chevy) a 10"5218; 6. Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) a 11"3459; 7. Hinichcliffe a 12"7744; 8. Dixon (Dallara DW12-Chevy) a 15"1607; 9. Bourdais (Dallara DW12-Chevy) a 21"0613; 10. Power (Dallara DW12-Chevy) a 21"5171; 11. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 22"1015; 12. Servia a 23"8140; 13. Andretti a 24"9700; 14. Rahal a 28"2494; 15. Chilton (Dallara DW12-Chevy) a 28"7589; 16. Hawksworth a 32"1748; 17. Tagliani a 32"1993; 18. Mann a 1 giro; 19. Pagnaud (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 20. Chaves a 1 giro; 21. Bell a 1 giro; 22.

Brabham (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 23. Clauson a 2 giri; 24. Hunter-Reay a 2 giri; 25. Pigot a 5 giri; 26. Sato a 37 giri; 27. Aleshin a 74 giri; 28. Wilson (Dallara DW12-Chevy) a 81 giri; 29. Daly a 85 giri; 30. Lazier (Dallara DW12-Chevy) a 100 giri; 31. Carpenter (Dallara DW12-Chevy) a 102 giri; 32. Karam (Dallara DW12-Chevy) a 107 giri; 33. Montoya (Dallara DW12-Chevy) a 137 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

Giro più veloce: Rossi in 39"9488 alla media di 362,566 km/h.
Il campionato: 1. Pagnaud 270 punti; 2. Dixon 187; 3. Castroneves 185; 4. Montoya 177; 5. Hinichcliffe 152; 6. Hunter-Reay 147; 7. Rahal 141; 8. Newgarden 140; 9. Power 137; 10. Kimball 129.

GP2

Resoconto della gara a pag. 56
Montecarlo (Mc),
27-28 maggio 2016

Gara-1: 1. Artem Markelov (Russian Time) 40 giri in 1:01'27"183 alla media di 130,323 km/h;

2. Nato (Racing) a 1"541; 3. Rowland (MP) a 3"187; 4. Lynn (DAMS) a 8"239; 5. Evans (Pertamina Campos) a 11"723; 6. Marciello (Russian Time) a 15"025; 7. Kirchofer (Carlin) a 21"153; 8. Matsushita (ART) a 21"582; 9. de Jong (MP) a 22"343; 10. Pic (Rapax) a 23"333; 11. Giovinazzi (Prema) a 25"037; 12. Canamasas (Carlin) a 30"192; 13. Gelael (Pertamina Campos) a 31"295; 14. Malja (Rapax) a 34"900; 15. Gasly (Prema) a 49"748; 16. Armand (Trident) a 1 giro.
* penalizzato di 5 secondi.

Giro veloce: il 39° di Pierre Gasly in 1'20"469 alla media di 149,289 km/h.

Gara-2: 1. Nobuharu Matsushita (ART) 30 giri in 41'59"392 alla media di 143,048 km/h; 2. Kirchofer (Carlin) a 13"660; 3. Marciello (Russian Time) a 15"453; 4. Evans (Pertamina Campos) a 20"894; 5. Lynn (Dams) a 32"560; 6. Nato (Racing) a 33"038; 7. Rowland (MP) a 33"594; 8. Markelov (Russian Time) a 33"874; 9. Pic (Rapax) a 36"777; 10. Canamasas (Carlin) a 47"646; 11. de Jong (MP) a 54"291; 12. Malja (Rapax) a 55"476; 13. Gasly (Prema) a 55"981; 14. Ghiotto (Trident) a 56"501; 15. Eriksson (Arden) a 58"682; 16. King (Racing Engineering) a 1'09"193; 17. Jeffri (Arden) a 1'17"922; 18. Giovinazzi (Prema) a 1'17"997.

Giro veloce: il 28° di Nobuharu Matsushita in 1'21"554 alla media di 147,303 km/h.

Campionato: 1. Nato 49 punti; 2. Markelov 48; 3. Lynn 41; 4. Gasly 33; 5. Marciello 28; 6. Matsushita 22; 7. Rowland 22; 8. Latifi 20; 9. Kirchofer 18; 10. Evans 18.

PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 58
Montecarlo (Mc),
27-28 maggio 2016

Gara: 1. Cairoli (Fach) 14 giri in 27'20"239 alla media di 102,53 km/h; 2. Bachler (Pro Motorsport) a 3"078; 3. Ammermuller (Lechner MSG) a 3"078; 4. Barker (Momo Megatron) a 4"481; 5. Jaminet (Marinet by Almeras) a 5"810; 6. Engelhart (GT-Racing) a 6"988; 7. Schmidt (Lechner Middle East) a 7"833; 8. Lukas (Lukas) a 8"570; 9. Palette (Martinet by Almeras) a 9"907; 10. Rees (Momo Megatron) a 10"550; 11. Olsen (Lechner MSG) a 11"310; 12. Frommenwiler (Fach Auto) a 12"028; 13. Muller (Lechner Middle East) 14. Cullen (Lechner Middle East) a 13"898; 15. Perfetti (Momo Megatron) 14"698; 16. Lindland (GT-Racing) a 23"288; 17. Lopez (Lukas) a 25"124; 18. Pereira (Momo Megatron) a 26"567; 19. Eisemann (Lukas) a 25"124; 20.

Bauer (Foerch Racing) a 39"996; 21. Ashkanani (Lechner Middle East) a 41"138; 22. Creel (Foerch) a 41"478.

Giro più veloce: Muller in 1'50"091 alla media di 109,12 Km/h

Campionato: 1. Cairoli 40 punti; 2. Barker & Ammermuller & Jaminet 30; 5. Muller 23.

EUROCUP RENAULT

Resoconto della gara a pag. 58
Montecarlo (Mc),
27-28 maggio 2016

Gara: 1. Fenestraz (Tech 1) 7 giri in 15'48"612 alla media di 88,64 Km/h; 2. Habsburg (Fortec) 1"141; 3. Defourmy (R-Ace GP) 1"715; 4. Bocolacci (Tech 1) 1"984; 5. Mazepin (AVF) 2"830; 6. Chaves (AVF) 3"478; 7. Aubry (Tech 1) 5"107; 8. Scott (AVF) 4"483; 9. Palmer (R-Ace GP) 6"178; 10. Falchero (R-Ace GP) 6"819; 11. De Sadeleer (Tech 1) 7"848; 12. Shwartzman (Kaufmann) 8"659; 13. Allen (JD) 9"460; 14. Pflucker (Cram) 10"450; 15. Daruvala (Kaufmann) 10"793; 16. Norris (Kaufmann) 11"222; 17. Florescu (AVF) 14"044; 18. Korneev (JD) 14"613; 19. Romanov (Fortec) 15"441; 20. Richert (Cram) 17"031; 21. Perullo (Technorace) 17"465.

Giro più veloce: Fenestraz in 1'50"089 alla media di 109,12 Km/h

Campionato: 1. Norris 68 punti; 2. Defourmy 62,5; 3. Scott 44; 4. Bocolacci 37; 5. Daruvala 25.

ENDURANCE

24 Ore Nurburgring
Resoconto della gara a pag. 60
Nurburgring (Ger), 28-29 maggio 2016

Assoluta: 1. Schneider-Engel-Christodoulou-Metzger (Mercedes-AMG GT3) 134 giri in 24.07'46"500 alla media di 140,933 km/h; 2. Victoris-See-fried-Hohenadel-Van der Zande (Mercedes-AMG GT3) a 5"697; 3. Alzen-Arnold-Götz-Seyffarth (Mercedes-AMG GT3) a 1 giro; 4. Haupt-Buurman-Engel-Müller (Mercedes-AMG GT3) a 1 giro; 5. Sims-Eng-Martin-Werner (BMW M6 GT3) a 1 giro; 6. Heyer-Asch-Ludwig-Keilwitz (Mercedes-AMG GT3) a 3 giri; 7. Brück-Menzel-Smith-Hamprecht (Bentley Continental GT3) a 3 giri; 8. Leonard-Frjns-Sandström-Vervisch (Audi R8 LMS) a 4 giri; 9. Dumbreck-Henzler-Ragginger-Imperatori (Porsche 991 GT3R) a 4 giri; 10. Busch-Busch-Mamerow-Rast (Audi R8 LMS) a 4 giri; 11. Krumm-Ordóñez-Hoshino-Buncombe (Nissan Gt-R) a 5 giri; 12. Bouveng-Blomqvist-Krognes (Bmw

M6) a 5 giri; 13. Weiss-Kainz-Krumbach-Stursberg (Porsche 911 Gt3) a 6 giri; 14. Ohlsson-Bollrath-Oeverhaus-Hackländer (Audi R8) a 9 giri; 15. Devigus-Weishaupt-Toril-Farnbacher (Porsche 911 Gt3) a 10 giri; 16. Klohs-Schmidtmann-Richter-Renauer (Porsche 911 Gt3) a 11 giri; 17. Jöns-Kane-Holzer-Brück (Bentley Gt3) a 11 giri; 18. Ziegler-Tonic-Saurenmann-Schmidt (Audi R8) a 11 giri; 19. Shoffner-Hill-Klassen-Huisman (Porsche 911 Gt3) a 12 giri; 20. van Dam-Lasée-Schrick-Yamauchi (Subaru Wrx) a 13 giri; 21. Baunach-Kaufmann-Haezebrouck-Salewsky (Porsche 997 Kr) a 13 giri; 22. Henkola-Yamauchi-Sandritter-Richardson (Bmw M6) a 13 giri; 23. Breuer-Gebhardt-Kern (Porsche Cayman Gt4) a 13 giri; 24. Kataoka-Tsuchiya-Oshima-Iguchi (Lexus/Toyota) a 13 giri; 25. Schrey-Mies-Akata-Vanthoor (Bmw M235i Racing) a 14 giri; 26. Mutsch-Westphal-Simonsen-Laser (SCG) a 15 giri; 27. Jäger-Partl-Adams (Bmw M235i Racing) a 16 giri; 28. Holmund-Graberg-Marshall-Gusenbauer (Porsche 981 Gt4) a 16 giri; 29. Czyborra-Kennemich-Hauschild-Negroni (Porsche 991 Gt3) a 17 giri; 30. Fischer-Konnerth-Zils-Ebertz (Bmw M235i Racing) a 17 giri; 31. Schoeller-Kuhn-"Philip"-Toril (Porsche 911) a 18 giri; 32. Speich-Waschka-Vleugels-Jung (Audi TT) a 18 giri; 33. Niederberger-Wohlfahrt-Gülden-Gené (Seat Leon Tcr) a 18 giri; 34. Jacoma-Karch-Moellig-Hennerici (Porsche Cayman S) a 18 giri; 35. Ackermann-Welsch-Wiskirchen-Walter (Porsche Gt3 Cup) a 20 giri; 36. Goder-Schlüter-Scheerbarth-Lessmeister (Porsche 991 Gt3 Cup) a 20 giri; 37. Wolter-Mettler-Hinte-Lambertz (Bmw M235i Racing) a 21 giri; 38. Keilwerth-Wawer-Thomson-Assmann (Porsche Cayman Gt4) a 21 giri; 39. Brüggkamp-Schröder-Wanger-Tribelhorn (Opel Astra Cup) a 22 giri; 40. Finck-Mohr-Munhoben-Schafitzl (Bmw M235i Racing) a 23 giri; 41. Hartl-Vogel-Wulf-Kariste (Opel Astra Cup) a 23 giri; 42. Rink-Brink-Piana-Steinhaus (Bmw E90) a 23 giri; 43. Eichenberg-Warum-Günther-Oberheim (Bmw M235i Racing) a 23 giri; 44. Assenheimer-Marbach-Gusenbauer (Mercedes C230) a 24 giri; 45. Göschel-Heldmann-Scheibner-Weisbar (Bmw M3 E92) a 24 giri; 46. Hettzer-Kruse-Cramer-Weber (Bmw M235i Racing) a 24 giri; 47. Vanthoor-Mies-Müller-Kaffer (Audi R8 Lms) a 25 giri; 48. Zuhour-Al Owais-Mardini-Thorson (Bmw M235i Racing) a 25 giri; 49. Egbert-Rönnefahrt-Hollerwe-

ROMA CLASSIC MOTORS

WWW.ROMACLASSICMOTORS.IT

SALONE AUTO E MOTO D'EPOCA & MOSTRA MERCATO ESPOSIZIONE, VENDITA E SCAMBIO AUTO MOTO CICLI D'EPOCA E RACING, CON ACCESSORI RICAMBI, MILITARIA, OGGETTISTICA, MODELLISMO E RIVISTE D'EPOCA E RACING



TUNING, RALLY, OFF ROAD 4X4, CUSTOM BIKE, CAFFE' RACE, ELABORAZIONI TRASFORMAZIONI, COMPETIZIONI, EVENTI.

SEDE ORGANIZZATIVA - DIREZIONE ROMA TEL.06.6880808 - SEGRETERIA FROSINONE TEL. 0775.282828 - INFO: 335.6945406

AUTO SPIN

ger (Bmw 330i) a 26 giri; 50. Jahn-Sidorenko-Quante-Kleeschulte (Renault Megane Rs) a 26 giri; 51. Kroll-Kroll-Küpper-Zander (Bmw M3 Csl) a 26 giri; 52. Gass-Hahn-Konrad-Vetter (Bmw E82) a 26 giri; 53. Barrow-Cox-Shaw-Morrow (Bmw 135D Gtr) a 26 giri; 54. Borum-Möller-Eden-Moore (Bmw 335i) a 26 giri; 55. Glenn-Halse-Burnett-Osman (Bmw E36 M3) a 28 giri; 56. Kroner-Schubbauer-Bez-Neuser (Aston Martin Vantage V12) a 28 giri; 57. Kittelmann-Müller-Heimrich (Seat Leon Supercopa) a 28 giri; 58. Henzel-Kuhs-Behets-Lammering (Opel Astra) a 29 giri; 59. Bänziger-Leemhuis-Kameiger-Rose (Aston Martin Vantage V8) a 29 giri; 60. Hanisch-Eichhorn-Honkanen-Goercke (Audi A4) a 29 giri; 61. Strycek-Strycek-Strycek (Opel Astra) a 29 giri; 62. Manheller-Quinlan (Bmw E90) a 29 giri; 63. Umemoto-Rühl-Okumura-Hamano (Renault Clio Cup) a 29 giri; 64. Wuest-Lampert-Amweg-Kündig (Lexus/Toyota) a 29 giri; 65. Kiesch-Nett-Schupp-Köppen (Hyundai Veloster 1.6T) a 30 giri; 66. Wölflich-Bressan-Gagstatter (Ford Mustang) a 30 giri; 67. Broodcooren-Dreszer-Muytjens-Barbaro (Toyota Gt86) a 30 giri; 68. Eichner-Schicht-Schäfer-von Danwitz (Porsche Cayman S) a 30 giri; 69. Ahles-Sonntag-Moran-Adams (Bmw E82) a 31 giri; 70. Winkler-Klotz-Kroth-Zünd (Bmw Z4 E86) a 31 giri.

Seguono altri 31 equipaggi. **Giro più veloce:** il 133° di Maro Engel in 8'19"002, alla media di 183,09 km/h

WTCC

Resoconto della gara a pag. 62
Nurburgring (Ger), 28-29 maggio 2016

Gara-1: 1. López 3 giri in 26'36"640 alla media di 171,661 km/h; 2. Chilton a 0'526; 3. Michelisz (Honda Civic) a 6'653; 4. Huff (Honda Civic) a 7'971; 5. Bennani a 10'126; 6. Valente (Lada Vesta) a 12'568; 7. Tarquini (Lada Vesta) a 12'890; 8. Ekblom (Volvo S60) a 12'983; 9. Catsburg (Lada Vesta) a 20'389; 10. Schmitz (Chevrolet RML Cruze TC1) a 29'462; 11. Demoustier a 36'301; 12. Ficza (Honda Civic) a 38'331 (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: il 2° di Chilton in 8'47"586 alla media di 173,167 km/h.

Gara-2: 1. López 3 giri in 26'29"665; 2. Michelisz (Honda Civic) a 4'035 alla media di 172,415 km/h; 3. Chilton a 0'915; 4. Huff (Honda Civic) a 1'908; 5. Bennani a 2'431; 6. Catsburg (Lada Vesta) a 4'905; 7. Ekblom (Volvo S60) a 6'072; 8. Bjork (Volvo S60) a 8'008; 9. Tarquini (Lada Vesta) a 8'675; 10. Valente (Lada Vesta) a 13'860; 11. Schmitz (Chevrolet RML Cruze TC1) a 23'305; 12. Filippi (Chevrolet RML Cruze TC1) a 28'180; 13. Ficza (Honda Civic) a 33'913; 14. Demoustier a 38'285 (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: il 2° di Bennani in 8'48"463 alla media di 172,914 km/h.

Piloti: 1. López 193 punti; 2. Monteiro 124; 3. Huff 122; 4. Michelisz 120; 5. Bennani 103; 6. Muller 83; 7. Chilton 78; 8. Catsburg 62; 9. Coronel e Tarquini 44. **Costruttori:** 1. Citroën 447 punti; 2. Honda 378 punti; 3. Lada 205; 4. Volvo 111.

F&I ITALIA

Resoconto della gara a pag. 64
Imola (Bo), 28-29 maggio 2016

Gara-1: 1. Sieber (Jenzer Motorsport) 11 giri in 25'59"744,

alla media di 124,634 km/h; 2. Schumacher (Prema) a 0'669; 3. Van Uiter (Jenzer Motorsport) a 0'842; 4. Ciantini (Jenzer Motorsport) a 1'167; 5. Colombo (Bvm Racing) a 1'397; 6. Yifei (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 2'064; 7. Raucci (Diegi Motorsport) a 2'294; 8. Bertoni (Bhaitech) a 2'908; 9. Maini (Bvm Racing) a 3'844; 10. Cunati (Vincenzo Sospiri Racing) a 4'155; 11. Baiz (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 4'563; 12. Rodriguez (Drz Benelli) a 4'564; 13. Scherer (Jenzer Motorsport) a 4'776; 14. Hoogenboom (Cram Motorsport) a 5'325; 15. Sato (Vincenzo Sospiri Racing) a 5'729; 16. Conwright (Vincenzo Sospiri Racing) a 6'164; 17. Artem (Dr Formula) a 6'766; 18. Altoè (Bhaitech) a 7'435; 19. Vieira (Antonelli Motorsport) a 8'135; 20. Iribarne (Torino Squadra Corse) a 8'224; 21. K. Galbiati (Antonelli Motorsport) a 8'731; 22. Fernandez (Rb Racing) a 9'303; 23. Festante (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 12'283; 24. Maldonado (Cram Motorsport) a 13'950; 25. Bianchi (Jenzer Motorsport) a 14'032; 26. Wohlwend (Dr Formula) a 1 giro; 27. Guzman (Dr Formula) a 1 giro; 28. De Francesco (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 4 giri; 29. Malvestiti (Antonelli Motorsport) a 4 giri.

Giro più veloce: il 3° di Schumacher in 1'45"541, alla media di 167,446 km/h.

Gara-2: 1. Schumacher (Prema) 9 giri in 25'23"152, alla media di 104,423 km/h; 2. Siebert (Jenzer Motorsport) a 1'395; 3. Van Uiter (Jenzer Motorsport) a 2'022; 4. Yifei (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 2'709; 5. Colombo (Bvm Racing) a 3'172; 6. Guzman (Dr Formula) a 4'013; 7. De Francesco (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 4'376; 8. Ciantini (Jenzer Motorsport) a 5'193; 9. Correa (Prema) a 5'718; 10. Shlom (Rb Racing) a 6'450; 11. Vieira (Antonelli Motorsport) a 6'715; 12. Maini (Bvm Racing) a 7'238; 13. Hoogenboom (Cram Motorsport) a 7'525; 14. Baiz (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 7'780; 15. Artem (Dr Formula) a 8'334; 16. Vips (Prema) a 9'132; 17. Iribarne (Torino Squadra Corse) a 9'641; 18. Conwright (Vincenzo Sospiri Racing) a 10'133; 19. Altoè (Bhaitech) a 11'412; 20. Wohlwend (Dr Formula) a 11'944; 21. Sato (Vincenzo Sospiri Racing) a 13'062; 22. Fernandez (Rb Racing) a 15'169; 23. Festante (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 16'085; 24. Bertoni (Bhaitech) a 25'346; 25. Raucci (Diegi Motorsport) a 1 giro; 26. Cunati (Vincenzo Sospiri Racing) a 1 giro; 27. Bianchi (Jenzer Motorsport) a 1 giro; 28. Maldonado (Cram Motorsport) a 2 giri; 29. K. Galbiati (Antonelli Motorsport) a 3 giri.

Giro più veloce: l'8° di van Uiter in 2'05"862, alla media di 140,411 km/h.

Gara-3: 1. Correa (Prema) 5 giri in 12'34"760, alla media di 117,073 km/h; 2. Ciantini (Jenzer Motorsport) a 0'687; 3. Shlom (Rb Racing) a 0'753; 4. Guzman (Dr Formula) a 0'960; 5. Siebert (Jenzer Motorsport) a 1'239; 6. Schumacher (Prema) a 1'622; 7. Van Uiter (Jenzer Motorsport) a 2'327; 8. Yifei (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 3'035; 9. Colombo (Bvm Racing) a 3'506; 10. Vieira (Antonelli Motorsport) a 4'033; 11. Artem (Dr Formula) a 4'983; 12. Baiz (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 4'983; 13. Vips (Prema) a 5'149; 14. Maini (Bvm

Racing) a 5'935; 15. Conwright (Vincenzo Sospiri Racing) a 5'978; 16. Iribarne (Torino Squadra Corse) a 6'797; 17. Raucci (Diegi Motorsport) a 6'848; 18. Sato (Vincenzo Sospiri Racing) a 7'594; 19. Wohlwend (Dr Formula) a 8'507; 20. Cunati (Vincenzo Sospiri Racing) a 8'578; 21. Bertoni (Bhaitech) a 10'690; 22. Rodriguez (Drz Benelli) a 11'813; 23. Maldonado (Cram Motorsport) a 12'578; 24. K. Galbiati (Antonelli Motorsport) a 12'684; 25. Altoè (Bhaitech) a 13'427; 26. Scherer (Jenzer Motorsport) a 13'473; 27. Festante (Kfzteile24 Mücke Motorsport) a 14'283; 28. Bianchi (Jenzer Motorsport) a 14'350; 29. Fernandez (Rb Racing) a 22'914; 30. Hoogenboom (Cram Motorsport) a 56'391.

Giro più veloce: il 3° di Correa in 1'50"480, alla media di 159,960 km/h.

GT ITALIA

Resoconto della gara a pag. 66
Imola (Bo), 28-29 maggio 2016

Super Gt3/Gt3

Gara-1: 1. Bortolotti-Mul (Lamborghini Huracán Gt3) 29 giri in 51'25"844, alla media di 166,081 km/h (1. Super Gt3); 2. Mapelli (Audi R8 Lms) a 16'972; 3. Sini-Mugelli (Aston Martin Vantage Gt3) a 18'078; 4. Agostini-Di Folco (Lamborghini Huracán Gt3) a 30'001; 5. Geri-Muracani (Ferrari 488) a 31'853; 6. Gai-Venturi (Ferrari 488) a 35'148; 7. Postiglione-Gagliardini (Lamborghini Gallardo Gt3) a 36'213 (1. Gt3); 8. Cheever-Leo (Ferrari 458 Italia) a 38'813; 9. Ruzzo-Zonzini (Audi R8 Lms) a 39'695; 10. Gattuso-Frassinetti (Lamborghini Huracán Gt3) a 45'162; 11. Linossi-Bontempelli (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'05"175; 12. Galassi (Ferrari 458) a 1'47"021; 13. Venerosi-Baccani (Porsche 911 Gt3 R) a 2'03"603; 14. Monfardini-Valori (Lamborghini Gallardo Gt3) a 1 giro; 15. L. Pastorelli-N. Pastorelli (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro.

Giro più veloce: il 16° di Mancinelli in 1'42"103, alla media di 174,084 km/h.

Gara-2: 1. Mapelli-Albuquerque (Audi R8 Lms) 10 giri in 27'03"791, alla media di 108,834 km/h (1. Super Gt3); 2. Pezzucchi-Venturini (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'05"339; 3. Agostini-Di Folco (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'24"551; 4. Gattuso-Frassinetti (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'32"958; 5. Cerqui-Comandini (Bmw M6 Gt3) a 1'49"362; 6. Sini-Mugelli (Aston Martin Vantage Gt3) a 2'05"938; 7. Russo-Zonzini (Audi R8 Lms) a 2'13"669 (1. Gt3); 8. Gai-Venturi (Ferrari 488) a 2'22"461; 9. Linossi-Bontempelli (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 2'42"006; 10. Monfardini-Valori (Lamborghini Gallardo Gt3) a 1 giro; 11. Venerosi-Baccani (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 12. Galassi (Ferrari 358) a 1 giro; 13. Bortolotti-Mul (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 14. Postiglione-Gagliardini (Lamborghini Gallardo Gt3) a 3 giri.

Giro più veloce: l'8° di Bortolotti in 2'12"437, alla media di 133,440 km/h.

Il campionato - Super Gt3: 1. Bortolotti-Mul 48 punti; 2. Mapelli-Albuquerque 47; 3. Gai-Venturi 39; 4. Agostini-Di Folco 30; 5. Mugelli-Sini 23,5; 6. Pezzucchi-Venturini 18,5; 7. Bontempelli-Linossi 16,5; 8. Mancinelli-Geri 16; 9. Comandini-Cerqui 12,5; 10. Gattuso-Frassinetti 11.

Gt3: 1. Monfardini-Valori 40,5; 2. Baccani-Venerosi 40; 3. L. Pastorelli-N. Pastorelli 39; 4. Galassi

Dovesicorre

VELOCITÀ

4-5 giugno

INDYCAR

7-8° round - Detroit (2 gare)

www.indycar.com

IMSA

5° round - Detroit

www.imsa.com

TEST WEC

Endurance - Le Mans

www.fiawec.com

DTM

3° round - Lausitzring

www.dtm.com

ADAC GT MASTERS

3° round - Lausitzring

www.adac-gt-masters.de

ADAC F4

3° round - Lausitzring

www.adac-gt-masters.de

GT OPEN

3° round - Le Castellet

www.gtopen.net

EUROFORMULAOPEN

3° round - Le Castellet

www.euroformulaopen.net

TCR SERIES

4° round - Salzburgring

www.tcr-series.com

STOCK CAR BRASIL

4° round - Santa Cruz do Sul

www.stockcar.com.br

NASCAR

Sprint Cup - Pocono

www.nascar.com

SALITA

4-5 giugno

ECCE HOMO

Cem

www.eccehomo.cz

RALLY

4-5 giugno

RALLY DEL SALENTO

Civrc - Lecce

www.rallydelsalento.org

RALLY DI ALBA

Coppa Italia - Alba

www.rallyalba.com

RALLY DEGLI ABETI

Campionato Regionale - S. Marcello Pistoiese

www.abetracing.it

RALLY CITTÀ DI MANIAGO

RallyDay - Maniago

www.kniferacing.it

32; 5. Gagliardini-Postiglione 23,5; 6. Russo-Zonzini 22; 7. Leo-Cheever 15.

Super Gt Cup

Gara-1: 1. Desideri 27 giri in 50'33"535, alla media di 157,293 km/h (1. Super Gt Cup); 2. D'Amico-Zaugg a 0'536; 3. Baruch-Liang a 25'698; 4. Mantovani-Alessandri a 28'410; 5. De Lorenzi-Necchi a 58'204; 6. Caso-Del Prete (Ferrari 458 Challenge) a 1'28"447 (1. Gt Cup); 7. Sauto-Zanardini a 1'29'890; 8. Roda a 1'44"916; 9. C. Curti-L. Curti (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 10. De Marchi-Benvenuti (Lamborghini Gallardo) a 1 giro; 11. Deodati-Romani (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 12. Pera (Porsche Cayman Club Sport) a 2 giri; 13. Bianco-De Castro (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri; 14. Piccioli-Iannotta (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri; 15. F. Zangari-M. Zangari (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri (gli altri su Lamborghini Huracán).

Giro più veloce: il 7° di Liang in 1'44"715, alla media di 168,767 km/h.

Gara-2: 1. De Lorenzi-Necchi 27 giri in 50'39"990, alla media di 156,959 km/h (1. Super Gt Cup); 2. D. Roda a 1'315; 3. Desideri-Negra a 1'555; 4. Tanca-Comi a 21'353; 5. Mantovani-Alessandri a 30'418; 6. Baruch-Liang a 31'855; 7. D'Amico-Zaugg a 33'694; 8. "Poppy"-Di Leo (Porsche 997 Cup) a 59'473 (1. Gt Cup); 9. Sauto-Zanardini (Ferrari 458 Italia) a 1'05"213; 10. Baccani-Maino (Porsche 997 Cup) a 1'06"870; 11. De Marchi-Ben-

venuti (Lamborghini Gallardo) a 1'20"203; 12. C. Curti-L. Curti (Porsche 911 Gt3 R) a 1'21"149; 13. Deodati-Romani (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 14. Pera (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri; 15. Mercatali-Cecotto (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri; 16. F. Zangari-M. Zangari (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri; 17. Bianco-De Castro (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri; 18. Neri (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri; 19. Piccioli-Iannotta (Porsche Cayman Gt4 Club Sport) a 2 giri (gli altri su Lamborghini Huracán).

Giro più veloce: il 26° di Baruch in 1'45"371, alla media di 167,716 km/h.

CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 70
Imola (Bo), 28-29 maggio 2016

Gara-1: 1. Ledogar (Tsunami) 13 giri in 26'59"210, alla media di 141,885 km/h; 2. Drudi (Dinamic) a 0'362; 3. Rovera (Ebmotors) a 0'881; 4. Scalvini (Dinamic) a 6'398; 5. Grenier (Tsunami) a 7'824; 6. D. Di Amato (Dinamic) a 8'363; 7. Fulgenzi (Tam Racing) a 8'646; 8. Giraudi (Ebmotors) a 10'293; 9. Giovesi (Ghinzani Arco) a 11'323; 10. De Giacomi (Dinamic) a 24'127; 11. Cassarà (Ghinzani Arco) a 33'309; 12. Zanini (Dinamic) a 44'009; 13. Quaresmini (Ghinzani Arco) a 53'128; 14. Pellegrini (Dinami) a 1'04"678.

Giro più veloce: l'11° di Drudi in 1'46"829, alla media di 165,427 km/h.

Gara-2: 1. Drudi (Dinamic) 16 giri in 28'28"914, alla media di

Le classifiche

165,461 km/h; 2. Giraudi (Ebmotors) a 2'259; 3. Rovera (Ebmotors) a 7'299; 4. D. Di Amato (Dinamic) a 8'065; 5. Grenier (Tsunami) a 20'146; 6. Iaquinata (Ghinzani Arco) a 22'825; 7. Zanini (Dinamic) a 34'463; 8. De Giacomi (Dinamic) a 35'245; 9. Gaidai (Tsunami) a 37'335; 10. Scalvini (Dinamic) a 42'980; 11. Cassarà (Ghinzani Arco) a 55'118; 12. Quaresmini (Ghinzani Arco) a 59'671; 13. Torta (Tsunami) a 1'30'744; 14. Pellegrini (Dinamic) a 1'56'087; 15. "Walter Ben" (Dinamic) a 1 giro.

Giro più veloce: l'8° di Giraudi in 1'46"123, alla media di 166,528 km/h.

Gara-3: 1. Ledogar-Gaidai (Tsunami) 17 giri in 41'15"885, alla media di 121,343 km/h; 2. Rovera (Ebmotors) a 21'623; 3. D. Di Amato (Dinamic) a 25'700; 4. Fulgenzi (Tam) a 30'960; 5. Scalvini (Dinamic) a 42'944; 6. Grenier (Tsunami) a 43'132; 7. Pellegrini (Dinamic) a 44'694; 8. De Giacomi (Dinamic) a 57'515; 9. Torta (Tsunami) a 1'09'036; 10. Cassarà (Ghinzani Arco) a 1'17'781; 11. "Walter Ben" (Dinamic) a 1'56'078; 12. Quaresmini (Ghinzani Arco) a 1 giro; 13. Zanini (Dinamic) a 2 giri.

Giro più veloce: il 15° di Ledogar in 1'58"039, alla media di 149,717 km/h.

Il campionato - Assoluta: 1. Ledogar 70 punti; 2. Rovera 60; 3. D. Di Amato 51; 4. Drudi 49; 5. Gaidai e Scalvini 48. **Michelin Cup:** 1. Cassarà 40 punti; 2. Pellegrini 33; 3. De Giacomi e Zanini 32; 4. Solieri 23; 5. "Walter Ben" 22. **Team:** 1. Ebmotors 99 punti; 2. Dinamic Motorsport 91; 3. Tsunami Rt 84.

TRICOLORE PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 71
Imola (Bo), 28-29 maggio 2016

Gara-1: 1. Bellarosa (Wolf Gb08) 16 giri in 27'36"538, alla media di 170,692 km/h (1. Cn2); 2. Uboldi (Ligier Js 53 Evo 2E) a 0"648; 3. Randaccio (Norma M20F) a 39"062; 4. Fratti (Wolf Gb08 Sm) a 1'45"642 (1. classe Sp); 5. Margelli (Norma M20F Fc Evo16) a 1 giro; 6. Pisani (Norma M20F) a 3 giri.

Giro più veloce: il 10° di Uboldi in 1'42"505, alla media di 172,405 km/h.

Gara-2: 1. Bellarosa (Wolf Gb08) 15 giri in 28'18"595, alla media di 156,062 km/h (1. Cn2); 2. Margelli (Norma M20F Fc Evo 16) a 9"871; 3. Randaccio (Norma M20F) a 18"727; 4. Fratti (Wolf Gb08 Sm) a 45"551 (1. classe Sp); 5. Pisani (Norma M20F) a 5 giri.

Giro più veloce: il 10° di Bellarosa in 1'41"835, alla media di 173,540 km/h.

Il campionato

Assoluta: 1. Uboldi 100 punti; 2. Margelli 77; 3. Randaccio 56; 4. Bellarosa 43; 5. Molinaro 30; 6. Pisani 22; 7. Fabio e Pedetti 20. **Classe Cn2:** 1. Uboldi 95 punti; 2. Margelli 77; 3. Bellarosa 40; 4. Molinaro 30; 5. Fabio e Randaccio 24; 7. Pedetti e Pisani 23. **Classe Cn4:** 1. Randaccio 60 punti.

F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 72
Imola (Bo), 28-29 maggio 2016

Gara-1: Zeller (F3 Dallara F308 Mercedes) 15 giri in 28'16"491 alla media di 156,255 km/h; 2.

Bohlen (F308 Opel) a 16"833; 3. Papaleo (F308 Fiat) a 26"818; 4. Abdel (F312) a 26"877; 5. Tobler (F308) a 27"640; 6. Caso (Mygale) a 36"335; 7. Martucci (F308 Vw) a 41"689; 8. Zanasi (F312 Mercedes) a 57"293; 9. Germann (F308 Opel) a 57"469; 10. Alcidi (F.Renault 2.0) a 57"488; 11. Fontana (F308 Vw) a 1'11"497; 12. Pellegrini (F308 Toyota) a 1'22"508; 13. Rasero (F308 Fiat) a 1'23"232; 14. Sandek (F302) a 1'46"370; 15. Bracalente (F308) a 2'19"197; 16. Nicelli (F308 Fiat) a 1 giro; 17. Woss (F308 Opel) a 1 giro; 18. Brajnik (F310 Vw) a 1 giro; 19. Germann (F308) a 1 giro; 20. Giretti (Formula Abarth) a 1 giro; 21. Dreschsler (F308 Opel) a 1 giro; 22. Lang (F305) a 1 giro; 23. Lattanzi (F308 Fiat) a 1 giro; 24. Iannaccone (F308 Opel) a 1 giro; 25. Barron (F.Vauxhall) a 2 giri; 26. Santone (F308) a 2 giri; 27. Terrini (F308 Toyota) a 3 giri.

Giro più veloce: Fontana in 1'42"681 alla media di 172,110 km/h.

Gara-2: 1. Fontana (F308 Vw) 13 giri in 29'14"485 alla media di 130,945 km/h; 2. Pellegrini (F308 Toyota) a 0"270; 3. Zanasi (F312 Mercedes) a 0"608; 4. Zeller (F308 Mercedes) a 0"998; 5. Brajnik (F310 Vw) a 2"079; 6. Caso (Mygale) a 2"406; 7. Alcidi (F.Renault 2.0) a 3"225; 8. Sandek (F302) a 3"458; 9. Bohlen (F308 Opel) a 4"276; 10. Tobler (F308) a 4"939; 11. Germann (F308 Opel) a 8"219; 12. Dreschsler (F308 Opel) a 8"599; 13. Nicelli (F308 Fiat) a 9"014; 14. Vernet (F308 Fiat) a 10"291; 15. Giretti (Formula Abarth) a 11"587; 16. Bracalente (F308) a 15"457; 17. Lang (F305) a 15"795; 18. Woss (F308 Opel) a 17"062; 19. Lattanzi (F308 Fiat) a 18"054; 20. Germann (F308) a 18"301; 21. Iannaccone (F308 Opel) a 21"151; 22. Santone (F308) a 21"644; 23. Barron (F.Vauxhall) a 23"455; 24. Rasero (F308 Fiat) a 1 giro; 25. Papaleo (F308 Fiat) a 2 giri.

Giro più veloce: Zanasi in 1'42"454 alla media di 172,491 km/h.

TROFEO ABARTH SELENIA

Resoconto della gara a pag. 73
Imola (Bo), 28-29 maggio 2016

Gara-1: 1. Campani 12 giri in 28'42"592; 2. Darbom a 2"855; 3. Alparslan a 10"273; 4. Arrigosi a 12"852; 5. Barberini a 13"589; 6. Niboli a 19"449; 7. Kara a 22"665; 8. Kuzey a 23"164; 9. Gagliano a 23"670; 10. "Gioga" a 23"864; 11. Rampello a 36"168; 12. Maffei a 37"810; 13. Fernandes (Abarth 595 OT) a 40"633; 14. "Boga" a 48"990; 15. Caruso B. (Abarth 595 OT) a 1'09"978; 16. Caruso F. (Abarth 595 OT) a 1'11"581; 17. Robin Appelqvist a 1 giro. Tutti gli altri su Abarth 695 Assetto Corse.

Giro più veloce: Campani in 2'03"788, media 142,763 km/h.

Gara-2: 1. Campani 7 giri in 22'55"263; 2. Arrigosi a 0"911; 3. Darbom a 1"378; 4. Niboli a 4"305; 5. Pajuranta a 5"046; 6. Appelqvist a 7"321; 7. "Gioga" a 8"951; 8. Maffei a 10"505; 9. Monetti a 13"249; 10. Rampello a 13"921; 11. Caruso B. (Abarth 595 OT) a 14"564; 12. "Boga" a 15"838; 13. Caruso F. (Abarth 595 OT) a 17"300; 14. Barberini a 3 giri; 15. Kara a 3 giri; 16. Alparslan a 3 giri. Tutti gli altri su Abarth 695 Assetto Corse.

Giro più veloce: Campani in 2'05"461, media 140,860.

Classifica: 1. Campani 103 punti; 2. Darbom 69; 3. Barberini 40; 4. Pajuranta 38; 5. Appelqvist 30.

MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 73
Imola (Bo), 28-29 maggio 2016

Gara-1: 1. Calcagni 14 giri in 28'49"510 alla media di 143,054 km/h; 2. Tramottozzi a 3"153; 3. Member a 12"242; 4. Sebastia Scalerà a 15"314; 5. Alcidi a 15"768; 6. Zarpellon a 31"751; 7. Colombo a 34"422; 8. Gori a 58"057; 9. Ongaretto a 1'52"339; 10. Franzoso a 1 giro; 11. Somaschini a 1 giro; 12. Suerzi Stefanin a 1 giro.

Giro più veloce: Tramottozzi in 2'01"825 alla media di 145,064 km/h.

Gara-2: 1. Tramottozzi 11 giri in 27'52"460 alla media di 116,234 km/h; 2. Alcidi a 5"362; 3. Zanin a 42"097; 4. Sebastia Scalerà a 45"637; 5. Ongaretto a 55"480; 6. Somaschini a 1'15"931; 7. Suerzi Stefanin a 1'38"462; 8. Franzoso a 1'54"546; 9. Gori a 3'23"742; 10. Ferrato a 1 giro.

Giro più veloce: Sebastia Scalerà in 2'12"985 alla media di 132,890 km/h.

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 74
Magione (Pg), 28-29 maggio 2016

GT - Gara-1: 1. Ghezzi (Porsche 997 Gt3R) 16 giri in 20'08"359 alla media di 119,504 km/h; 2. Fondi (Porsche 997 Gt3R) a 0"489; 3. Togo (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1 giro; 4. Martini (Porsche 997 Gt3 Cup) a 2 giri.

Giro più veloce: Ghezzi in 1'12"598 alla media di 124,317 km/h.

Gara-2: 1. Ghezzi (Porsche 997 Gt3R) 17 giri in 20'43"043 alla media di 123,430 km/h; 2. Fondi (Porsche 997 Gt3R) a 1"880; 3. Togo (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1'01"304; 4. Martini (Porsche 997 Gt3 Cup) a 1 giro.

Turismo - Gara-1: 1. Gunnella (Seat Leon) 12 giri in 21'44"323 alla media di 83,033 km/h; 2. Giorfè (Megane) a 0"996; 3. Alborghetti (Seat Leon) a 3"167; 4. Nucci (Lotus Elise) a 8"168; 5. Borrett (Bmw M3) a 8"564; 6. Milli (Bmw 320i) a 12"097; 7. Pinato (Seat Leon) a 15"260; 8. De Luca (Honda Civic) a 37"661; 9. Dragani (Bmw M3) a 1'00"831; 10. Nardilli (Seat Leon) a 1'03"897; 11. Giorgi (Seat Leon) a 1 giro; 12. Bamonte (Seat Leon) a 1 giro.

Giro più veloce: Alborghetti in 1'22"220 alla media di 109,769 km/h.

Gara-2: 1. Giorfè (Megane) 14 giri in 18'34"526 alla media di 113,369 km/h; 2. Alborghetti (Seat Leon) a 7"168; 3. Nardilli (Seat Leon) a 7"395; 4. Fabiani (Seat Leon) a 8"570; 5. Gunnella (Seat Leon) a 12"853; 6. Giorgi (Seat Leon) a 13"287; 7. Milli (Bme 320i) a 18"411; 8. Nucci (Lotus Elise) a 52"484; 9. Bamonte (Seat Leon) a 57"086; 10. De Luca (Honda Civic) a 1'08"922; 11. Pinato (Seat Leon) a 1'09"842.

Giro più veloce: Fabiani in 1'18"520 alla media di 114,941 km/h.

RS CUP

Resoconto della gara a pag. 74
Magione (Pg), 28-29 maggio 2016

Gara-1: 1. Sandrucci 14 giri in 20'54"491 alla media di 100,720 km/h; 2. Jelmini a 1"921; 3. Trebbi a 2"248; 4. Montalbano a 27"881; 5. Rogari a 53"895; 6. Bergonzini a 1'11"936; 7. Tablò a 1'22"826.

WORLD RX

LYDDEN HILL

Ekstrom mette la terza e fila via

LYDDEN HILL – Ormai non si ferma più. Mattias Ekstrom infila la terza vittoria consecutiva di questa stagione, su quattro gare disputate fino a questo momento nel World Rx, il Mondiale di Rallycross. Lo svedese mantiene così la leadership in campionato e inizia realmente a far paura. La nota positiva per chi vuole vedere un campionato combattuto arriva ancora una volta da Petter Solberg, che nel week-end inglese di Lydden Hill chiude al secondo posto ma riesce a mantenere invariato il divario in campionato da Ekstrom grazie ai punti ottenuti al termine dei quattro heat di qualificazione. Il norvegese però sa bene che quest'anno dovrà sudare anche più delle cosiddette sette camicie per difendere il titolo iridato, che negli ultimi due anni ha conquistato con relativa facilità. Proprio a Lydden Hill, una delle patrie del Rallycross, si rivede nei piani alti della classifica Timmy Hansen, che fino a questo momento è stato l'assente ingiustificato. Il giovane svedese, compagno di squadra di Loeb, ha concluso terzo, marcando punti importanti in ottica campionato. Comunque non sarà facile ricucire il distacco da Ekstrom, che è già di 59 punti! Quarta piazza per il più giovane dei fratelli Hansen, Kevin, che alla prima stagione nella categoria SuperCar sta ben figurando come alfiere del Team Peugeot Hansen Academy. A chiudere le ultime due posizioni della finale troviamo Timerzyanov e Bakkerud. Quest'ultimo ha vissuto un week-end ad altissimo livello, dimostrando i continui progressi della Ford Focus dell'Honigan Racing. Bakkerud, dopo aver concluso al secondo posto dopo gli heat di qualificazione, ha ottenuto il secondo posto nella sua semifinale, ma la doccia fredda è arrivata proprio al momento dello start della finale, con una noia meccanica che lo ha estromesso subito dalle posizioni che contano della classifica.

Gianluca Liocce

WORLD RX

Lydden Hill (Gb)
28-29 maggio 2016

Finale: 1. Ekstrom (Audi S1-EKS) in 4'17"809; 2. Solberg (Citroen DS3-PSWRXT) in 4'18"951; 3. T. Hansen (Peugeot 208-PH) in 4'20"433; 4. K. Hansen (Peugeot 208-PHA) in 4'21"624; 5. Timerzyanov (Ford Fiesta-WRXTA) in 4'46"460; 6. Bakkerud (Ford Focus-HR) in 4'46"995.

Semifinale 1: 1. Solberg (Citroen DS3-PSWRXT) in 4'18"164; 2. T. Hansen (Peugeot 208-PHA) in 4'19"679; 3. K. Hansen (Peugeot 208-PHA) in 4'21"787; 4. Eriksson (Ford Fiesta-OMSE) in 4'23"144; 5.

Heikkinen (Audi S1-EKS) in 4'23"451; 6. Marklund (Vw Polo-VWRXS) in 4'28"252.

Semifinale 2: 1. Ekstrom (Audi S1-EKS) in 4'16"462; 2. Bakkerud (Ford Focus-HR) in 4'16"977; 3. Timerzyanov (Ford Fiesta-WRXTA) in 4'19"531; 4. Baumanis (Ford Fiesta-WRXTA) in 4'20"425; 5. Loeb (Peugeot 208-PH) in 4'26"391; 6. Kristofferson (VolksWagen Polo-VWRXS).

Classifica: 1. Ekstrom 105 punti; 2. Solberg 100; 3. Kristofferson 70; 4. Loeb 63; 5. Heikkinen 60; 6. Bakkerud 51; 7. T. Hansen 46; 8. Eriksson 43; 9. Larsson 40; 10. Baumanis 35.



Giro più veloce: Trebbi in 1'27"054 alla media di 103,674 km/h.
Gara-2: 1. Jelmini 15 giri in 20'52"370 alla media di 108,097 km/h; 2. Trebbi a 0"348; 3. Montalbano a 3"667; 4. Sandrucci a 17"580; 5. Tablò a 18"047; 6. Bergonzini a 18"353; 7. Lilli a 19"204.
Giro più veloce: Trebbi in 1'22"219 alla media di 109,770 km/h.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 75
Magione (Pg), 28-29 maggio 2016
Gara-1: 1. Pasotti 20 giri in 25'48"687, alla media di 116,553 km/h; 2. Pegoraro a 3"493; 3. Riccardi a 15"152; 4. Veronesi a 15"504; 5. Nespoli a 28"639; 6. Baiguera a 36"275; 7. Flaccadori a 57"625; 8. Utziers a 59"802; 9. Zerbi a 1'01"262; 10. P. Ferraresi a 3 giri.

Giro più veloce: il 17° di Pegoraro in 1'16"540, alla media di 117,915 km/h.

Gara-2: 1. Veronesi 19 giri in 25'05"359, alla media di 113,912 km/h; 2. Pasotti a 0"434; 3. Riccardi a 1"660; 4. Baiguera a 7"344; 5. Nespoli a 7"826; 6. Pegoraro a 9"581; 7. Guastamacchia a 16"866; 8. Flaccadori a 45"047; 9. Utziers a 45"628; 10. P. Ferraresi a 5 giri.

Giro più veloce: il 7° di Nespoli in 1'17"897, alla media di 115,861 km/h.

RALLY CIR - TERRA

Rally Adriatico

Resoconto della gara a pag. 48
Cingoli (Mc), 27-29 maggio 2016

Absoluta: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 39'35"8; 2. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 16"; 3. Colombini-Zanella (Skoda Fabia R5) a 36"77; 4. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) a 56"8; 5. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 1'03"0; 6. Della Casa-Pozzi (Ford Fiesta Rrc) a 2'44"4; 7. Tempestini-Bernacchini (Ford Fiesta R5) a 3'00"6; 8. Ceccoli-Capolongo (Skoda Fabia S2000) a 3'54"3; 9. Marchioro-Marchetti (Peugeot 207 S2000) a 4'23"6; 10. Dalmazzini-Ciucci (Peugeot 207 S2000) a 4'35"3.

GRUPPO N

Classe oltre 2000: 1. Ricci-Pfister (Subaru Impreza) in 1'25"58"8; 2. Codato-Zanchetta (Mitsubishi Lancer) a 8'08"9.

Classe 2000: 1. Madella-Onorati (Peugeot 206 RC) in 1'42"30"1.

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Della Casa-Pozzi (Ford Fiesta Rrc) in 1'23"49"6; 2. Ceccoli-Capolongo (Skoda Fabia) a 1'09"9; 3. Marchioro-Marchetti a 1'39"2; 4. Dalmazzini-Ciucci a 1'50"9; 5. Piccolotto-Lizzi (Ford Fiesta) a 5'56"4; 6. Versace-Canton a 9'37"4 (tutti gli altri su Peugeot 207 S2000).

GRUPPO R

R1B: 1. Coppe-Simioni in 1'37"06"3; 2. Lucarelli-Ferrari a 6"73; 3. Vallino-Desole a 12"4; 4. Saresera-Tumaini a 1'47"4; 5. Epis-Ialungo a 1'55"2; 6. Denaro-Milicia a 2'13"7; 7. Strabello-De Colle a 4'45"6; 8. Martinelli-Corso a 15'33"6 (tutti su Suzuki Swift).

R2B: 1. Testa-Mangiarotti in 1'29'46"5; 2. Ciuffi-Morganti a 1'09"0; 3. Dallamano-Zorzi a 2'17"0; 4. Trevisani-Romano (Renault Twingo) a 3'59"3; 5. Matteuzzi-Piazzi (Renault Twingo) a 4'01"7; 6. Lugano-Beltrame a 4'08"0; 7. Brocchi-Rasoria (Renault Twingo) a 8'00"3; 8. Calvi-Caldart a 16'33"5 (tutti gli altri

su Peugeot 208 R2).

R3C: 1. Ferrarotti-Bizzocchi in 1'28'47"6; 2. Gardoni-Bonato a 5'14"8; 3. Marchetti-Boero a 7'16"7; 4. Conti-Mele a 8'33"5; 5. Federighi-Manfredi a 11'00"9 (tutti su Renault Clio R3C).

R3T: 1. Panzani-Baldacci (Citroen DS3) in 1'28'21"0; 2. Pisani-Gonella (500 Abarth) a 3'23"3.

R5: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1'21'05"; 2. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta Ldi) a 16"; 3. Colombini-Zanella (Skoda Fabia R5) a 36"77; 4. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) a 56"8; 5. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 1'03"; 6. Tempestini-Bernacchini (Ford Fiesta R5) a 3'00"6; 7. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5) a 5'21"2; 8. Donetto-Giovo (Ford Fiesta R5) a 5'22"6; 9. Biolghini-Fenoli (Peugeot 208 T16) a 6'30"5; 10. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 6'57"2.

Il campionato

Piloti: 1. Andreucci 53,5 punti; 2. Scandola 45; 3. Basso 39,75; 4. Perico 19; 5. Campedelli 18,5.

Junior: 1. Testa 53,75 punti; 2. Pollara 46,75; 3. Bernardi 33; 4. Casella 28; 5. Mazzocchi 25,5.

2Rm: 1. Ferrarotti 61,5 punti; 2. Panzani 50,75; 3. Testa 36,5; 4. Pisani 29,5; 5. Gilardoni 28,25.

Costruttori: 1. Peugeot 57 punti; 2. Ford 54,75; 3. Skoda 45.

TRA: 1. Perico 30; 2. Tempestini 25,5; 3. Baccega 22,5; 4. Ciavarella 17; 5. Michelini 15.

Costruttori 2Rm: 1. Renault 26,25 punti; 2. Peugeot 6.

Trofeo Terra: 1. Ceccoli 24 punti; 2. Dalmazzini 23,25; 3. Della Casa e Marchioro 22,5.

SALITE CIVM

47° Verzegnis-Sella Chianzutan

Resoconto della gara a pag. 76
Verzegnis (Ud), 29 maggio 2016

Absoluta: 1. Bratschi (Mitsubishi Lancer Evo) in 2'51"97; 2. Schagerl (VW Golf Rallye-Tfsi-R) a 3"42; 3. Iacoangeli (BMW 320i) a 4"71; 4. Sbröllini (Lancia Delta Evo) a 5"16; 5. Cimarelli (Alfa Romeo 156) a 7"58; 6. Pailer (Lancia Delta Integrale) a 8"84; 7. Karl (Audi S2-R Quattro) a 8"95; 8. Neumayr (Ford Escort 16V) a 10"25; 9. Wiedenhofer (Mitsubishi Mirage R5) a 10"40; 10. Strasser a (Volkswagen Scirocco) 11"42.

Classifica dei gruppi Racing Start: 1. Montanaro (Mini Cooper) in 3'21"01; 2. Luzzi (Mini Cooper) a 0"52; 3. Alastra (Mini Cooper) a 1"60; 4. Pezzolla (Mini Cooper) a 4"59; 5. Scappa (Renault Clio) a 9"54.

Gr.N: 1. Biccato (Mitsubishi Lancer Evo) in 3'09"76; 2. Vardanega (Mitsubishi Evo X) a 1"94; 3. Di Luccio (Mitsubishi Lancer Evo) a 4"84; 4. Marc (Mitsubishi Lancer Evo) a 9"30; 5. Mayer (Honda Civic) a 14"64.

Gr. A: 1. Pedroni (Mitsubishi Lancer Evo) in 3'08"66; 2. D'Amico (Renault Clio) a 4"19; 3. Herardi (Mitsubishi Lancer Evo) a 7"96; 4. Cenedese (Renault Clio) a 9"22; 5. Parlato (Honda Civic) a 10"86.

Kia (C.I.En.Al.): 1. Gonnella in 3'48"38; 2. Roncali a 3"65; 3. Ravinale a 3"75; 4. Orioli a 3"83; 5. Amodeo a 8"05. (tutti su Kia Venga H).

Gt: 1. Di Fant (Porsche 997 Gt3) in 3'05"74; 2. Gaetani (Ferrari 458) a 4"00; 3. Ragazzi (Ferrari 458) a 6"57; 4. Jarach (Ferrari 458) a 11"84; 5. Cannavo (Lamborghini Gallardo) a 14"87.

SPORT



PARTE ALLA GRANDE IL PROGRAMMA SN3 - Lo scorso Week-end, è partito anche il programma Sn3, vera ciliegina sulla torta, del vasto programma Selezione. I vari piloti impegnati in pista, hanno affrontato diverse prove, tanto impegnative, quanto istruttive, e tutti con ottimi risultati. Simone Ragusa, Carlo Lipari e Paolo Costante, si sono particolarmente distinti per la loro bravura, mostrando continui progressi e talento, tanto talento vero, che pian piano sta venendo fuori, e che trasformerà questi "pilotini Snp", in autentici campioni del domani. Continua, con successo, anche il programma della Super Pole Position Cup, che al momento vede in testa il siciliano Nicola Venuto, seguito a ruota da Tomas Calvagni e dal pugliese Vito Pignalosa. Selezione Nazionale Piloti, per entrare nel mondo dei motori, dalla porta della passione. Per info: selezione nazionale@alice.it.

OFFICINA

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori
 La potenza dell'acqua al vostro servizio

silemotori.it • tel. 393 9733779
 e-mail silemotori@gmail.com
 via Marconi 101, Villorba (TV)

SILEMOTORI - Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione, efficace nella rimozione di vernici, catrami, fondi isolanti, ruggine. Non lascia residui, non intacca le saldature, non provoca alterazioni fisiche o meccaniche, non provoca deformazioni nella lamiera. Silemotori, tel. 393 9733779, www.silemotori.it

RIVISTE

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

VENDO AUTOSPRINT dal 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, Quattro-

ruote dal 1956 al 2005, Ruote classiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.



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 S.r.l. - Via Cilella 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 31/12/2016 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: BPPITRXX)).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi per l'acquisto di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.

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

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

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.

FIPEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
 FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

La Lancia Delta S4 in trionfo lo scorso anno a Goodwood, con Valentino Rossi alla guida



SUTTON-IMAGES.COM

QUANDO UN MARCHIO È SINONIMO DI RIMPIANTO

Vera nostalgia targata **Lancia**

Invio questa mail sull'onda delle fortissime emozioni che mi hanno suscitato le manifestazioni svolte per le cento edizioni della Targa Florio, in particolare l'Historic Speed. Vedere quei bolidi con i piloti che li hanno domati un tempo e le tribune di Cerda straripanti di siciliani appassionati mi ha riportato indietro nel tempo, a quella Targa Florio valida per il campionato del Mondo marche che purtroppo, data la mia giovane età (sono nato nel 1978), ho vissuto solo in base ai racconti di altri appassionati, ai filmati, i libri, gli articoli di giornale etc.

Il mio amore per la Targa è nato negli anni a seguire attraverso i rally dei primi Anni '80 ai quali andavo con mio padre (che mi ha trasmesso la passione per i motori), accarezzando l'epoca dei Gruppo 4 (Ferrari 308, Stratos, Fiat 131), assaporando il sussulto dei Gruppo B (come dimenticare la S4 nella mitica Targa del 1986...) e poi vivendo l'epopea delle Gruppo A. Tutti questi periodi rallistici hanno un comune denominatore: le Lancia e quindi Stratos, 037, S4, Delta!

Durante l'Historic Speed tra

due ali di folla ha sfilato, tra gli altri, anche il Drago Sandro Munari su una Stratos. E lì, durante il suo passaggio, mi è scattata la molla per scrivervi su una questione che logora da tempo il mio animo di appassionato! Da mesi leggo su Autosprint che il mondo dei motori è in fibrillazione per un eventuale ritorno Alfa Romeo nelle corse, circostanza quest'ultima più volte ribadita dallo stesso Marchionne! E la Lancia? Perché nessuno - compreso voi - si pone mai il problema delle scelte incomprensibili fatte dal management Fiat in merito al destino della Lancia? Perché questo glorioso marchio, che ha fatto la storia dell'automobile - sia a livello tecnico che umano - deve finire nell'oblio? Nessun modello nuovo in vista, nessun impegno sportivo all'orizzonte, solo la Y che viene prodotta per il solo mercato italiano (sai che meraviglia?). Possibile che a nessuno venga in mente che il marchio Lancia ancora oggi gode di un fortissimo consenso tra gli appassionati? E che sull'onda di questo consenso mai cessato, l'eventualità di rilancio del marchio, con i modelli giusti, è ancora possibile? Ma vi ricor-

date l'entusiasmo che suscitò il prototipo della Fulvia coupé? Siete al corrente di quante Lancia Delta vanno a finire in Giappone in mano a collezionisti che hanno un vero e proprio culto per tutto quello prodotto a Chivasso? Marchionne, o chi per lui, queste cose le sa? Oppure è sempre convinto che basti camuffare un modello Chrysler per mantenere in piedi il marchio? O forse, ahimè, quello è stato il colpo di grazia finale? Ai posteri l'ardua sentenza.

Daniele Sinatra,
ricevuta via mail

Nei confronti di una lettera che trasuda passione e preparazione ci vuole rispetto. Ma, nel risponderle, anche realismo. In questo momento lo spettro di possibilità progettuali per il Gruppo prevede un ipotizzabile ricoinvolgimento del marchio Alfa Romeo in F.1. Ma quando e come non si sa. Punto. Sulla Lancia, che vanta tradizioni solide e tutt'altro che giurassiche oltre che nei rally anche nell'endurance, non dimentichiamolo, purtroppo all'orizzonte non v'è nulla di concreto. Se non un passato solidissimo che ogni volta, si, solo a ripensarlo, punge di nostalgia. Non c'è una sola parola della sua mail che qualsiasi appassionato non controfirmerebbe. L'auspicio è che prima o poi queste sacrosante considerazioni trovino riscontri laddove chi vuole può. Ma, per il momento, restiamo ragionevolmente con i piedi per terra.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
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
051.6227111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **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, Enrico Rosi Cappellani,
Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco
Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio
Volitini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlinio**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Andrew Cotton, Sara Ferrandi, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO SPRINT** **IN MOTO**
AM **QUERIN SPRINT** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**



Segui la settima stagione di Safe-Drive Motorsport!
Ogni settimana le immagini più belle e i racconti più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



SAFE-DRIVE

GUIDA AL MESE

MOTORSPORT

PROGRAMMAZIONE TV

- Reteconomy Sky 512 sabato alle 13.00
- Nuvolari canale 61 DT sabato alle 22.00
- Odeon canale 177 DT domenica alle 21.00



Partners:



Una produzione:



Redazione: Via della Liberazione 71 - 20068 Peschiera Borromeo (MI)
www.safe-drive.it - info@safe-drive.it - www.3emme2a.it



RENAULT
Passion for life

Renault CLIO R3T


Tenere a freno le emozioni
sarà impossibile.



Ph: Jakob Ebrey

Nuovi Trofei Renault ti aspettano
nella stagione 2016 che sta per partire.
Iscriviti subito, il mondo del rally Renault
è aperto ad ogni pilota.



   renault.it