

L'ALTRA STORIA RATTAZZI RACCONTA: LE MIE GARE CON MONTEZEMOLO

AUT.606 BE.600 S. 1.500 C  
PER.01.330 S.14.000 C  
CH.01.700 PF. 04.000 CF

# AUTO SPRI NT

n. 12



80012  
9 770005 1174006  
Pia Jahn SpA s.p.a. - D.L. 63/2001 - Roma tel. 80044111 - 0683099



**TRICOLORE RALLY**  
Andreucci fa subito il pieno di vittorie

Anno LV - Settimanale 22-28 marzo 2016

3 Euro  
(Italy only)

**VELOCE  
COME IL VENTO**

Intervista a  
Stefano **Accorsi**  
sul film da corsa  
al cinema  
dal 7 aprile

GETTY IMAGES



Una partenza da sogno. Poi una strategia da incubo. Ma la **Ferrari** c'è. Dietro all'ennesima doppietta, ora Mercedes ha davvero paura

# PROVACI ANCORA SEB



# 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.



**SALONE AUTO 2016**  
**PARCO VALENTINO**

[www.parcovaleentino.com](http://www.parcovaleentino.com)

## Siamo all'inizio di una nuova era

**D**omenica notte, redazione di Autosprint. Ore 23.45. Fuori è buio, la gente è già andata a dormire e qui da noi c'è il silenzio che fa rumore in ogni giornale. I computer sono caldi come questa serata di marzo che segna l'alba di una nuova era.

Domenica notte, redazione di Autosprint. Mi ero detto: «Dai se hai fortuna (ma avevo usato un altro sinonimo) si parte anche con una bella vittoria della Ferrari». C'è mancato poco.

Domenica notte. Non si può tirarla troppo per le lunghe. Scrivo il mio primo editoriale su Autosprint e so di dire la cosa più banale di questo mondo. Ma mi tocca. Sono emozionato. Ringrazio l'editore Roberto Amodè che ha creduto nel mio progetto, mi ha incaricato di realizzarlo, offrendomi di ripensare un periodico che adesso è chiamato a cambiare pelle. Una grande opportunità che mi ha tolto diverse ore di sonno ma non l'entusiasmo. Lavoro ad As ormai da una vita. Nell'aprile di quasi venti anni fa mi chiamò a San Lazzaro di Savena Carlo Cavicchi, il direttore al quale ho scippato il nome della rubrica che apre il vostro settimanale da corsa: (ma ho chiesto e ottenuto il permesso di farlo: grazie!). Adesso proveremo a cambiare la fisionomia senza perdere una stilla del nostro Dna. Un prodotto diverso,

al passo coi tempi. Un settimanale snello pieno di storie inedite, personaggi intriganti, inchieste approfondite. Un vero e proprio contenitore di racconti che esulino dall'attualità spicciola. Per quella c'è il nostro sito internet che verrà ulteriormente arricchito. Grazie a una redazione appassionata, competente, vogliosa di mettersi in gioco sono sicuro che saremo in grado di regalarvi un Autosprint pieno di argomenti esclusivi, difficili da reperire in rete ma che rappresentano invece un patrimonio sul quale edificare il futuro. Da oggi prendiamo in prestito uno dei tanti motti degli All Blacks, la nazionale neozelandese di rugby: "Nessuno si deve sentire così grande da non fare le piccole cose".

Domenica notte. Dai che è ora di chiudere. Adesso Autosprint si allaccia le cinture e parte forte verso il futuro. Magari faremo qualche testacoda. Imperizia? No troppa foga. Piede destro giù fino in fondo. E se c'è una piega un po' troppo ardita niente paura. Teniamo premuto il gas. Perché magari parte il posteriore e viene fuori un controsterzo meraviglioso.

*Ps: Il direttore Alberto Sabbatini, da vero tutor, nel frattempo, mi accompagnerà per qualche tempo in questa nuova avventura: lavoriamo insieme da tanto tempo e da lui ho imparato molto. Lo ringrazio.*

### fiordiserra



### FORMULA UNO

- 4** GP AUSTRALIA UN'ALBA NUOVA
- 6** GP AUSTRALIA CARISSIMI NEMICI
- 8** GP AUSTRALIA PROVACI ANCORA SEB
- 12** GP AUSTRALIA FERRARI IL POWER C'È
- 14** GP AUSTRALIA MIRACOLO A MERANO
- 16** GP AUSTRALIA FERNANDO VOLO DA PAURA
- 18** GP AUSTRALIA FORMAT NUOVO DA BUTTARE
- 22** GP AUSTRALIA LE PAGELLE
- 24** GP AUSTRALIA LA TECNICA
- 26** GP AUSTRALIA IL TABELLONE
- 30** GP AUSTRALIA PARLARE PIACERE PROIBITO
- 34** GP AUSTRALIA IL PADDOCK
- 38** CUORE DA CORSA RACCONTI D'AUSTRALIA

### VELOCITÀ

- 54** IMSA SEBRING
- 56** KUBICA LA MIA SECONDA VITA
- 60** 12 ORE MUGELLO
- 62** KART D'IDENTITÀ
- 68** TOP GEAR ALL'ITALIANA

### STORIE

- 70** IL FILM VELOCE COME IL VENTO
- 74** RATAZZI LE MIE GARE CON MONTEZEMOLO

### RALLY

- 42** FAVOLE NORDICHE
- 46** TRICOLORE RALLY DEL CIOCCO

### RUBRICHE

- 52** RALLYSPRINT
- 66** PISTASPRINT
- 80** LE CLASSIFICHE
- 81** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

# Un'alba nuova

LA MERCEDES NON È PIÙ QUELLA DELL'ANNO SCORSO E LA FERRARI LA PUNGOLA. BENVENUTI NEL MONDIALE PIÙ APERTO DALL'INIZIO DELL'ERA HYBRID

di **Cesare Maria Mannucci**

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

**MELBOURNE** - Una nuova alba, un campionato che finalmente si prospetta davvero aperto e incerto. Anche se il risultato finale, per il terzo anno consecutivo, potrebbe indurre a pensare che siamo davanti al solito dominio Mercedes. Ma le cose stanno cambiando e più in fretta del previsto. Perché le due Mercedes in prima fila si fanno infilare alla volta, non solo da Vettel ma anche da Raikkonen. Perché Hamilton, abitualmente più aggressivo di Rosberg, questa volta è spinto fuori dal suo compagno di squadra e a causa di questa manovra quasi al limite, arretra sino al 7° posto, non riesce ad avere la meglio sulle due Toro Rosso, chiede via radio di cambiare strategia, visto che se le cose continuano così, lui non ce la fa. Non a riprendere Vettel o Rosberg, ma a passare Verstappen o Sainz.

Quando la McLaren di Fernando Alonso si è polverizzata contro le barriere dopo essere entrata in contatto con la Haas di Gutierrez, probabilmente Hamilton avrà pensato che il "qualcosa" che aveva chiesto disperatamente via radio, non fosse certamente quello. Anche se, proprio da quell'episodio, la sua gara e quella della Mercedes è di fatto rinata.

## UNA PARTENZA DAL VALORE PURE SIMBOLICO

Le Mercedes in prima fila, come da copione. Poi, allo spegnimento dei semafori, lo scatto demoniaco delle Rosse che balzano a comandare il gruppo. Al di là dell'epilogo, è il momento più emblematico del Gp d'Australia, che getta luce nuova anche nel prosieguo del mondiale, il più aperto dell'era Hybrid

## Guai a parlare di sfortuna

Non bisogna mai usare la parola fortuna: gli eventi nelle corse si succedono in maniera indiscriminata e spesso irrazionale. Se la Mercedes è stata rimessa in gioco dalla successiva sospensione della gara, per ripulire la pista dai tanti detriti, la Ferrari il male se lo è fatto da solo. Adottando non solo la scelta strategica meno opportuna - ossia tre soste con gomme soft e super soft - ma anche diabolica-mente ripetendola su entrambe le vetture. Come se gli strateghi di Maranello di dubbi non ne avessero proprio. E dire che la Mercedes in realtà non ha preso molti rischi, la sua strategia in termini di gomme e di numero di pit stop, è stata la stessa di Massa, che alla fine è arrivato 5°. Paradossalmente la Ferrari, che comandava la gara con entrambi i piloti, è stata quella che ha fatto ricorso alla strategia più rischiosa più estrema. Quando non era il caso. Non serve usare il termine aggressivo: è improprio. Perché quella dei piloti Mercedes non è stata certo una strategia arrendevole. Anzi. Però di regola, chi è al comando e probabilmente dispone della vettura in quel momento più competitiva, dovrebbe adottare una strategia più prevedibile, sicura: tocca agli altri rischiare di più. Quando la gara è ripartita, Nico Rosberg era in una posizione piuttosto scomoda, preso a tenaglia tra le due Fer-



rari. Che però paradossalmente avevano deciso la stessa strategia, la stessa sequenza di gomme. Il successivo ritiro di Raikkonen per rottura del turbo, ha eliminato questo fattore a vantaggio della Ferrari. Vettel si è ritrovato da solo a combattere con Rosberg, con la certezza di doversi fermare di nuovo, al 35° giro, e con il dubbio - questo è stato il vero errore della Ferrari - che Rosberg fosse costretto a fermarsi di nuovo negli ultimi giri. Perché 40 giri consecutivi con le gomme medie nessuno pensava che fossero una cosa fattibile. Forse nemmeno i tecnici della Pirelli. Dimostrazione di una vettura estremamente equilibrata, ma anche di una gomma resistente e costante nel rapporto usura-degrado.

#### Quella sosta in più di vettel

Il Gp d'Australia è finito così in quel momento, causa una sosta in più di Vettel e di una sosta di Rosberg che a Maranello avevano previsto, ma che in realtà non sarebbe mai arrivata. Perché a conti fatti non sarebbe servita. Anche se a fine gara Toto Wolff dice che a causa dei problemi con le gomme e con i freni, Rosberg negli ultimi giri ha pure pensato di ritirarsi. Così Vettel, splendido dominatore per 38 giri, si è visto prima superare da Rosberg e poi da Hamilton. Il quale, preso il ritmo con le gomme

medie, è poi riuscito a rinvenire. Anche se troppo tardivamente rispetto al suo compagno di squadra. Se le tre vittorie consecutive ottenute da Rosberg nelle ultime gare del campionato 2015 potevano essere la conseguenza diretta per un Hamilton ormai appagato dalla vittoria del titolo e in parte demotivato, a Melbourne il risultato finale è scaturito in maniera diversa. Perché è stato Rosberg a spingere Hamilton prima sul tappeto e poi sulla via di fuga all'uscita della curva 1. Quando entrambi erano già stati superati sia da Vettel che da Raikkonen. Ripartire dal 7° posto su un circuito stradale non è mai una cosa agevole, per questo alla fine Hamilton era pure soddisfatto: «Oggi ho contenuto i danni - spiega il campione del mondo - ho fatto una grande gara, perché sono rinvenuto da molto lontano. Con queste gomme, se segui un pilota che ha una miscela più tenera, non hai nessuna possibilità di passare. Per questo motivo ho perso così tanto tempo dietro le due Toro Rosso. Per questo motivo, essendo scivolato al 7° posto, considero i punti del secondo posto come un bonus. Ho fatto del mio meglio dopo una partenza difficile».

#### Un'alba nuova in australia

Un'alba nuova, perché era dal Gp di Singapore che non vedevamo i piloti Mercedes in difficoltà, costretti a inseguire. Un Gp terrificante per il terribile schianto tra Fernando Alonso ed Esteban Gutierrez. Con la McLaren polverizzata contro le barriere dopo tre terrificanti tonneau. Un'alba nuova anche per il team al debutto di Gene Haas, sesto al traguardo con un Grosjean tenace e consistente, pronto a volgere a proprio favore ogni evento complicato della gara. La Ferrari è tornata, non occasionalmente, in presenza di condizioni meteo atipiche, come il caldo torrido di Sepang o dell'Hungaroring nel 2015, ma su basi più concrete e consistenti. E che probabilmente daranno vita a uno dei campionati più combattuti e contesi degli ultimi anni. Certamente il più aperto, da quando è iniziata la F.Hybrid.

#### Mercedes ormai raggiunta

A Maranello non si devono esaltare per il terzo posto di Vettel ma ragionare sugli errori commessi a livello strategico e di gestione gara.

«Prima di dire che abbiamo sbagliato la strategia aspettiamo di vedere tutti i dati, i tempi. Perché le cose non sono mai scontate come a volte sembrano». Così Maurizio Arrivabene spiega la strategia monolitica adottata dalla Ferrari, in netta contrapposizione a quella scelta della Mercedes. Cosa strana, considerando che prima della sospensione della gara, al comando c'era Vettel. E forse sarebbe toccato alla Mercedes inventarsi qualche cosa di diverso, di originale per cercare di passare. Forse sarebbe stato meglio ammettere che la Ferrari aveva una conoscenza limitata delle gomme medie su questa pista. Usate pochissimo durante il weekend, e usate anche molto meno della Mercedes durante i test di Barcellona. Ma che la Ferrari, problemi strategici a parte, abbia ormai raggiunto la Mercedes, è un fatto evidente è fuori discussione. Ne vedremo delle belle. ●

**PRIMA DI DIRE  
CHE ABBIAMO  
SBAGLIATO  
STRATEGIA,  
ASPETTIAMO DI  
ANALIZZARE I DATI**

**MAURIZIO ARRIVABENE**



## NIENTE PIÙ MUSI LUNGI. SOLO ABBRACCI TRA ROSBERG E HAMILTON IN UNA MERCEDES CHE GIOCA MEGLIO DELLA FERRARI. CHE ORA FA PAURA

**MELBOURNE** - Le nuove regole aziendali, prevedono rapporti più civili e cordiali tra di loro. Così Lewis Hamilton abbraccia Nico Rosberg appena scende dall'abitacolo prima di recarsi al peso. Poi è il turno del pilota tedesco, che pubblicamente si scusa con Hamilton per averlo stretto all'esterno durante le caotiche fasi della partenza, quando all'uscita della prima curva, le due Mercedes si sono trovate subito ad inseguire le due Ferrari e la gara sembrava subito compromessa. Dimenticatevi i muscoli lunghi e gli sguardi intimidatori di Austin, Città del Messico o Interlagos. Anche se per la quarta volta consecutiva, contando anche i risultati delle ultime gare del 2015, è Rosberg che sale sul gradino più alto del podio, questa volta tutto sembra avvenire in un clima artificialmente troppo armonioso e non sappiamo sino a quanto duraturo. La Mercedes gioca meglio delle Ferrari. Se per gioco intendiamo l'applicazione delle regole strategiche, la gestione delle gomme, delle procedure per affrontare al meglio il week end di gara, dell'analisi dei dati e del lavoro svolto durante i test invernali.

### Ecco perché adesso la musica è cambiata

Con una parafrasi calcistica, diciamo che la squadra Mercedes batte la squadra Ferrari 2 a 0. Però se parliamo di monoposto, di potenziale cronometrico espresso sul circuito di Melbourne, la musica cambia. Al di là della classifica finale, che ripropone a posizioni invertite tra Hamilton e Rosberg, gli stessi nomi del 2015. Come avevamo anticipato già dal primo test di Barcellona, quando tanti immaginavano misteriosi problemi alla power unit e al cambio della nuova SF 16-H, la Ferrari e la Mercedes ormai sono allo stesso livello in termini di prestazioni sul giro e sulla distanza. Mentre l'affidabilità complessiva rimane ancora una condizione a favore della Mercedes. Anche se Toto Wolff al termine analizza: «Abbiamo avuto un problema serio con un caliper dei freni sulla vettura di Rosberg. La temperatura è costantemente salita, sino ad un punto che abbiamo pensato al ritiro. Eravamo a due terzi di gara, poi abbiamo scoperto che un detrito si era infilato nel caliper. Si muoveva lentamente e in momenti alterni, complicava le cose. Per il team è stato difficile gestire questo problema, perché l'allarme poteva attivarsi in ogni momento. A 15 giri dalla fine, i nostri calcoli

# Carissimi nemici



foto grafie GETTY IMAGES e SUTTON-IMAGES.COM

### LA COPPIA SCOPPIATA RITROVA EQUILIBRIO

**Si, è tutto vero. La coppia scoppiata nel 2015 ha ritrovato un suo equilibrio e ora dai muscoli lunghi si è passati agli abbracci**

*ci hanno detto che anche le gomme non ce l'avrebbero fatta. A 5 giri dalla fine, la posteriore sinistra era in crisi e le temperature cadevano costantemente. Non potevamo dirgli di rallentare perché il fenomeno si sarebbe accentuato. Abbiamo perso molta aderenza ma alla fine ce l'abbiamo fatta».*

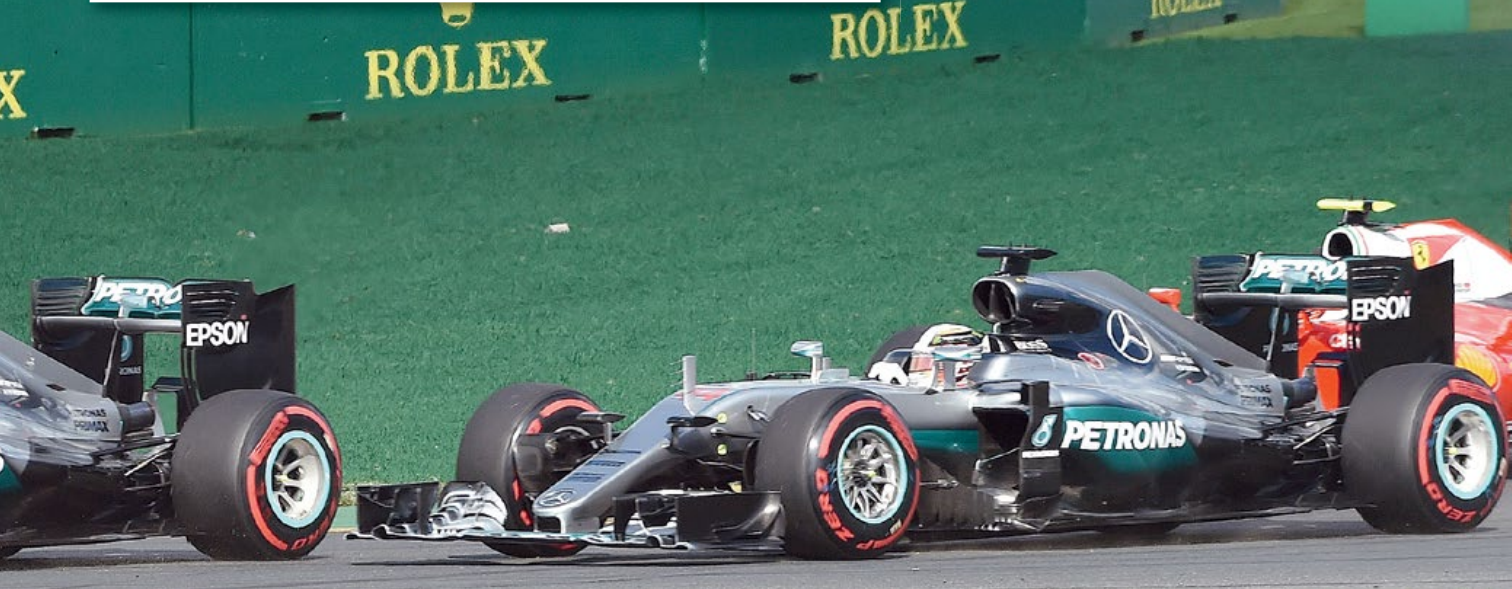
Ma al di là dei problemi che forse Wolff enfatizza nella loro gravità, la Mercedes ha ottenuto un'altra doppietta. «Il nostro team è fortissimo a livello strategico - dice Rosberg - è quello che fa la differenza». È certamente un grande risultato strategico riuscire a percorrere con le gomme medie 41 giri con Hamilton e 39 giri con Rosberg. Proprio le stesse gomme medie che la Ferrari aveva provato pochissimo. Perché il venerdì aveva piovuto e anche la giornata di sabato era stata condizionata dal maltempo, e la Ferrari aveva preferito concentrarsi sulla messa a punto con le mescole più tenere. Un risultato fenomenale ottenuto dalla Mercedes ma che parte da lontano. Proprio dai test di Barcellona, dove la Mercedes era la squadra che ossessiva-





## NICO RIPARTE DI SLANCIO

Sul podio di Melbourne nel primo Gp della stagione 2016 l'unico a sorridere davvero è Rosberg che ha subito centrato il successo davanti ad Hamilton e Vettel. Nico, insomma, riparte di slancio



mente aveva percorso più chilometri con questa miscela. Addirittura per i primi 4 giorni di test, la Mercedes aveva richiesto alla Pirelli solo gomme medie. Arrivati in Australia, alla Ferrari non sapevano abbastanza su questa miscela, che invece non aveva segreti per la Mercedes. Perché le scelte strategiche vincenti, non dovrebbero essere elaborate in funzione del cronometro, ma delle conoscenze tecniche. Abbiamo già parlato della nuova frontiera aperta dalla Mercedes con alcuni colossi informatici della California. Azienda come Qualcomm e Pure Storage che permettono di scaricare e analizzare con più rapidità una tale quantità di dati funzionali, che nessun'altra squadra riesce a fare. Lo sviluppo della gara di Melbourne è stata la dimostrazione che mentre le strategie della Ferrari si dividono ancora in aggressive o meno, alla Mercedes hanno preso il via con una conoscenza di tutti gli elementi e i fattori in gioco, che gli altri semplicemente non avevano.

### Una vittoria sopra la... Media

La Mercedes non ha preso rischi, non ha puntato al buio sull'uso prolungato delle gomme medie, per cercare di ribaltare in pista una situazione che senza l'interruzione per l'incidente di Alonso e Gutierrez, forse l'avrebbe vista soccombere rispetto alla Ferrari. Ma quando la corsa è ripartita, aveva l'assoluta conoscenza che l'adozione di gomme medie per entrambi i suoi piloti, sarebbe stato il fattore

**MERCEDES È FORTISSIMA A LIVELLO STRATEGICO: È QUELLO CHE FA LA DIFFERENZA**

NICO ROSBERG



determinante per fare la differenza. Anche quando Hamilton si lamentava che non riusciva a sorpassare la Toro Rosso. «Sono stato molto contento quando ho visto che mentre noi avevamo le gomme medie, le Ferrari stavano utilizzando le super soft - sottolinea Rosberg - perché il ritmo che riuscivo ad ottenere con le mescole più dure era comunque soddisfacente. Al limite mi preoccupava il restart, perché la temperatura era bassa e le mescole più dure faticavano di più a raggiungere i valori ottimali».

### La differenza di tempi fra medie e supersoft

Con le gomme medie, Rosberg ha ottenuto il giro più veloce in 1'30"557, davanti ad Hamilton in 1'30"646 e Verstappen in 1'31"516. Con le gomme soft invece il più veloce è stato Vettel con il tempo di 1'30"137, davanti a Ricciardo in 1'31"278 e Rosberg con il tempo di 1'31"298. Ai lunghissimi stint delle due Mercedes con le gomme medie, la Ferrari può replicare con lo stint più lungo effettuato da Vettel con le gomme super soft, in 17 giri. Numero che riempie di gioia i tecnici della Pirelli, che dimostra quanto la Ferrari sia gentile e durevole con le mescole più tenere. Ma che di fatto certifica anche le scelte strategie sbagliate della Ferrari, quando il reiterato uso delle mescole più tenere, coincide poi con una sosta in più per cambiare le gomme.

Cesare Maria Mannucci

# Provaci ancora

# Seb

**MELBOURNE** - Nel 2015 la Ferrari e Sebastian Vettel concludevano il Gp d'Australia al 3° posto dietro alle due Mercedes e ai box del Cavallino erano tutti contenti. Un anno dopo la cosa si ripete ma questa volta Maurizio Arrivabene e Sebastian Vettel sono arrabbiati e delusi. Entrambi parlano di sfortuna e di vittoria compromessa a causa dell'interruzione con la bandiera rossa per l'incidente tra Alonso e Gutierrez, che inevitabilmente rimescola le carte e contribuisce a scrivere un'altra sceneggiatura. La Ferrari fa sognare. Illude. Resta al comando con Vettel per 38 giri, al via il tedesco e Raikkonen bruciano le due Mercedes che partivano dalla prima fila e all'uscita della prima curva sono già in testa al Gp d'Australia. Due Ferrari al comando per 13 giri consecutivi, prima che Vettel rientrasse ai box per cambiare le gomme. Ma da quando tempo non succedeva? La nuova SF16-H si mostra subito velocissima, in grado di estrarre il meglio dalle gomme a mescola più tenera. In termini di durata e prestazione cronometrica. Alla faccia di chi, dopo la tormentata sessione di qualifica, già pensava che si trattasse di una vettura afflitta da mille problemi tecnici. L'interruzione con la bandiera rossa, inevitabilmente, blocca il piano della Ferrari. In quel momento Vettel disponeva di 5"2 di vantaggio su Raikkonen, di 18"7 di vantaggio su Rosberg, mentre Hamilton addirittura inseguiva lontanissimo a 38"9. In quel momento il Gp era di fatto in mano alla Ferrari. Senza l'interruzione, la cui lunga durata avrà poi conseguenze perniciose sull'affidabilità del turbo di Raikkonen, perché scaldatosi troppo; la Ferrari avrebbe vinto il Gp d'Australia. Perché in quel caso, l'utilizzo prolungato delle gomme medie, come poi ha fatto la Mercedes, avrebbe avuto

## UNA PARTENZA DA FAVOLA

Vettel davanti a tutti alla prima curva. Raikkonen che sta per superare le Mercedes: il Gp d'Australia non avrebbe potuto iniziare meglio per la Ferrari. Poi le cose sono cambiate ma la Ferrari c'è



ROLEX

ROLEX

PARTENZA FULMINANTE, 13 GIRI AL COMANDO. POI LO STOP PER L'INCIDENTE DI ALONSO RIMESCOLA LE CARTE E VETTEL TORNA DIETRO. MA LA FERRARI C'È

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



**MONDIALE COSTRUTTORI**

1. Mercedes	43
2. Ferrari	15
3. Williams	14
4. Red Bull	12
5. Haas	8

**MONDIALE PILOTI**

1. Rosberg	25
2. Hamilton	18
3. Vettel	15
4. Ricciardo	12
5. Massa	10

**FURIE ROSSE  
MA PER POCO**

Vettel e Raikkonen davanti a tutti per 13 giri: un sogno, infranto... In basso, la Rossa di Raikkonen con il turbo in fumo



consequenze meno determinanti, e anche ricorrendo alle sole gomme soft e super soft, anche con una sosta in più, probabilmente Vettel ce l'avrebbe fatta. Quello che però si rimprovera alla Ferrari è il non averci provato, non aver cercato una soluzione alternativa. Non aver capito o accettato che il quadro era cambiato quando era uscita la bandiera rossa e tutti erano rientrati ai box. Lo stesso Vettel, molto deluso per il risultato finale, ha spiegato: «Abbiamo scelto una strategia molto aggressiva. Magari con il senno di poi avremmo potuto fare qualche cosa d'altro ma non voglio criticare nessuno. Il team è in ottima forma, ora sappiamo che possiamo mettere la Mercedes sotto pressione. La bandiera rossa non ha certo giocato a nostro favore ma quello è un fattore impponderabile. Ora però siamo molto più vicini rispetto allo scorso anno. Melbourne era una delle piste a noi più sfavorevoli. In qualifica pensavano di essere più veloci, abbiamo avuto qualche problemino ma in gara le cose sono migliorate radicalmente». Per Vettel un solo problema, al di là degli errori stra-

**LA BANDIERA  
ROSSA  
NON HA GIOCATO  
A NOSTRO FAVORE  
MA ORA SIAMO  
PIÙ VICINI**

**SEBASTIAN VETTEL**

”

tegici del suo box sulla scelta delle gomme. Prontiva e la telemetria ha smesso di funzionare. Per riportarla operativa ci sono voluti parecchi giri e un lavoro frenetico ai box sui programmi di backup.

**PNEUMATICI SEMPRE DECISIVI****Le gomme medie nel recupero Mercedes**

Una gara iniziata in modo perfetto per Vettel e la Ferrari. Con il tedesco che dalla seconda fila si infilava subito in mezzo alle due Mercedes, ripetendo in maniera ancora più incisiva la spettacolare partenza di Budapest 2015. Poche centinaia di metri e Vettel aveva già archiviato la pratica Rosberg e Hamilton, lasciando che alle sue spalle Raikkonen facesse altrettanto, in uscita della prima curva. «Diciamo che non ci saremmo aspettati che entrambe le Mercedes ripartissero con le gomme medie e con quelle fosse in grado di arrivare sino alla fine senza fermarsi. A



quel punto abbiamo dovuto necessariamente essere più aggressivi». Nelle ultime fasi il gioco sembrava essere parzialmente riuscito, quando Vettel ha recuperato ad Hamilton in 16 giri circa 10". Poi ha voluto forzare i tempi, ha ritardato la frenata ed è finito sull'erba. Rinunciando definitivamente all'ambizione di concludere almeno al secondo posto.

#### ALLARME AFFIDABILITÀ PER LA ROSSA

## E Raikkonen prende pure fuoco

Certo, ancora una volta è andata peggio a Kimi Raikkonen, che si è dovuto ritirare al 21° giro, subito dopo che la gara era ripartita, per il cedimento del turbo. Un guasto improvviso, che però fortunatamente non ha compromesso la vita del motore termico, che sarà ancora utilizzabile nel prossimo Gp. «Quando abbiamo visto che c'era un problema di temperatura con il turbo gli abbiamo detto di rientrare subito al box - spiega Maurizio Arrivabene - . Se il problema fosse stato al motore termico, gli avremmo ordinato di parcheggiare subito la vettura lungo la pista». Il turbo del motore di Raikkonen ha ceduto perché nella lunga pausa si è probabilmente riscaldato troppo. Perché la cosa sia successa al motore di Raikkonen e non a quello di Vettel, oppure a quello di altri, è difficile da dire. Probabilmente, il motore del finlandese non è stato raffreddato a dovere dagli appositi dispositivi in uso al box, visto che i suoi meccanici sono arrivati in ritardo sulla sua vettura con gli appositi ventilatori, in una pit lane stretta e affollata, dove oggettivamente era molto difficile muoversi con l'attrezzatura. Tanto che anche i meccanici della Sauber non sono riusciti a togliere in tempo le termocoperte alla vettura di Ericsson, provocando così una penalizzazione al pilota svedese. Peccato, perché sino a quel momento Raikkonen stava correndo con grande intensità. Al via si è accodato a Vettel dopo avere avuto la meglio sulle due Mercedes. Rispetto al pilota tedesco è stato forse penalizzato dalla scelta di tenerlo in pista per 3 giri in più con le gomme super soft: Vettel si è fermato al 13esimo giro, lui al 16esimo. Un particolare che, oggettivamente, aveva contribuito ad accrescere il gap rispetto al suo compagno di squadra. «Lo avessimo fermato prima, avremmo danneggiato la gara di Vettel - ha detto Arrivabene - . Arriva sempre un momento in cui bisogna fare delle scelte tra i due piloti. Così, via radio gli abbiamo detto di star fuori e tirare il più possibile».

Il bilancio tecnico della nuova power-unit Ferrari è stato positivo, considerando che Ericsson si è ritirato per un problema ad una ruota e Gutierrez è rimasto coinvolto nell'incidente con Alonso. Le altre power-unit Ferrari, versione 2015 e 2016, sono tutte arrivate al traguardo. Tranne quella di Raikkonen. «In Bahrain porteremo i primi sviluppi - ha detto Arrivabene - un approccio che speriamo di mantenere costante ad ogni gara». In Australia la Ferrari ha corso nella stessa configurazione di Barcellona, ma in Bahrain è lecito attendersi novità aerodinamiche, perché sulla carta anche questa pista non è tra le più amiche del Cavallino. ●



# Un terzo ma non di nobiltà

IL PODIO DI VETTEL, COME LO SCORSO ANNO, QUESTA VOLTA NON STRAPPA SORRISI. IN FERRARI SI PARLA DI OCCASIONE PERSA

La Ferrari ricomincia dall'Australia con lo stesso risultato del 2015 ma con un quadro di aspettative radicalmente diverso. Perché sino all'interruzione con la bandiera rossa, i piloti della Mercedes avevano sempre inseguito e con le medesime gomme super soft adottate al via, il gap cronometrico era nettamente a favore della Ferrari. Con questo composto, il più veloce è risultato alla fine Ricciardo con il tempo di 1'28"997, ottenuto però al 49esimo giro a serbatoi quasi vuoti. Mentre alle sue spalle segue Vettel con il tempo di 1'29"951 ottenuto al 23esimo giro, ossia con i serbatoi di benzina molto più pieni; e Raikkonen con il tempo di 1'30"701, registrato al 21esimo giro, prima di ritirarsi.

Il campionato è ripartito esattamente con il quadro tecnico che avevamo prospettato dopo i test di Barcellona. Magari, dopo aver copiato tante delle soluzioni tecniche presenti sulla Mercedes, a Maranello dovranno ispirarsi anche per la gestione e l'elaborazione dei da-

ti funzionali, per farlo in modo più veloce ed efficace. Come, appunto, fa la Mercedes, perché ormai non è più un problema di normali programmi di simulazione. Ma di essere in grado di elaborare una quantità di dati molto maggiore e in tempi molto più brevi, quasi azzerando le variabili interpretative.

Per battere la Mercedes non basta avere realizzato una power-unit parimenti efficiente ed un telaio forse ancora più "gentile" con le gomme. Bisogna fare un ulteriore salto qualitativo con l'organizzazione della squadra e con gli strumenti tecnici di elaborazione dati a disposizione.

Ci sarà tempo per rifarsi, già tra due settimane sulla pista di Sakhir, dove il caldo potrebbe essere un elemento di ulteriore disturbo. Sia per l'affidabilità che per l'usura delle gomme. Per adesso la Ferrari riparte dal Bahrain con soddisfazione ma anche consapevole degli errori strategici commessi in gara. Ma due Ferrari al comando per 13 giri, chi lo avrebbe mai detto! ●



#### FERRARISTI PENSIEROSI

James Allison, a sinistra, con Maurizio Arrivabene. In alto, Kimi Raikkonen spiega i problemi accusati

# Ferrari il power c'è

**LE UNITÀ DI MARANELLO SPINGONO DAVVERO. PURE SULLA HAAS E CON TORO ROSSO. ORA TOCCA AI PILOTI: E VISTO CHE SEB HA BATTEZZATO LA SUA ROSSA, DIAMO UN CONSIGLIO A KIMI**

**G**uardando le classifiche australiane di qualifiche e gara, con i loro dati numerici e freddi, possiamo misurare il principio di una delusione. Classifiche che somigliano ad altre, mannaggia, sparse nel passato prossimo come sassolini nelle scarpe. Soprattutto tenendo d'occhio la parte alta. Poi, però, abbassando un po' lo sguardo, in tutti i sensi, lo sguardo rimbalza. Prende una doppia sponda, fornita dagli sgurz delle Toro Rosso in qualifica, dal bellissimo esordio della Haas in gara. Tutta gente bella e vivace,

tutta gente che, con la Ferrari, c'entra al punto da riportare in quota le nostre sensazioni in rodaggio. Verstappen e Sainz, così come Grosjean, utilizzano cavalleria del Cavallino. Il che fa svolazzare nell'aria Mondiale la sensazione che sul fronte motore, altrimenti detto "power unit", forse ci siamo davvero. Toro Rosso - la cui struttura non dispone di mezzi comparabili a quelli di una superpotenza - davanti già dal sabato, con entrambe le macchine, a una battaglia di colleghi spinti dai celeberrimi motori Mercedes. Grosjean, Sainz e Verstappen a rubare la scena, la domenica, scaricando in pista aggressività e consistenza, divertimento e qualità. Insomma, mica male. Fatti due calcoli con le dita, viene da pensare positivo a proposito della power unit Ferrari di serie A, quella

**FATTI DUE CALCOLI  
CON LE DITA  
VIENE DA PENSARE  
POSITIVO  
A PROPOSITO DEI  
PROPULSORI ROSSI**



GETTY IMAGES



COLOMBO





che utilizzano soprattutto Vettel e Raikkonen ora. E viene da ipotizzare che il disavanzo accusato al momento, sia soprattutto connesso allo sviluppo di una macchina modificata profondamente, ancora misteriosa per quanto riguarda le proprie qualità aerodinamiche. Tutta roba da mettere in piazza con i tempi dovuti alla neonata, nel giro di tre, quattro, magari cinque corse.

Se diamo per buono lo spunto, i motivi di consolazione prendono vento. Possiamo persino tornare a leggere le stesse classifiche con la speranza che alcuni vecchi fantasmi spariscono finalmente, insieme ai decimi di distacco dall'argenteria tedesca. A patto, beh, sì, che questa Ferrari sia diversa dalle sorelle maggiori, non solo nella genesi ma anche nella sostanza.

In attesa che la scocca faccia scoccare l'ora della rivoluzione; tralasciando alcuni fatti trascurabili tipo l'eccellente doppia partenza, il capitombolo strategico, le fiamme sul crapone di Kimi, l'escursione er-

#### **KIMI, DOPO IL FUOCO ASPETTIAMO IL BATTESIMO**

**Sopra, la gara e la Ferrari di Raikkonen vanno in fumo e fiamme, ma i segnali di competitività autorizzano a ben sperare. Ora tocca a Kimi battezzare la sua Rossa, come ha già fatto Seb... Nell'altra pagina, le Toro Rosso di Sainz e Verstappen, competitive e entrambe a punti: un'altra prova che i motori Ferrari (in questo caso in versione 2015) sono a posto. E la Haas (power versione 2016) col suo sesto posto, è la quadratura del cerchio**

bivora di Vettel e il suo bel podio, tocca affrontare il penoso tema- Margherita. Seb ha il vizio di battezzare le sue macchinine. Pazienza, nessuno è perfetto. Stavolta ha buttato lì un nome francamente orripilante se accostato all'immagine delle corse in generale, con conseguente dibattito all'aria fritta. È un nome femminile, si sa, è il nome di un fiore, benone, è quello di una pizza, intesa come pietanza oppure come cartone sul muso, è un quadro, è un partito, è un passatempo. Infatti, molto tempo dedicato alla questione. Noi, in attesa di valutare quanto la Margherita incida sulla famiglia italiana, sulla Borsa, sul bilancio del Bar Sport, esortiamo Mr. Raikkonen a mettersi al passo. Che battezzi pure lui, giusto per allargare il giro. Piazzando sulla culla della sua rossa, nella dolce atmosfera del box, un apposito cartellino compilato. Presi dall'entusiasmo di fronte all'ipotesi, ci premettiamo un suggerimento: "Alppiriusun". Che, in finlandese, vuol dire "Rododendro". Dai, dai, dai! ●



### LE HAAS SI SONO DIMOSTRATE BUONE DA SUBITO

Sopra, Grosjean e Gutierrez, piloti della "Ferrarina" realizzata da Dallara. A destra, Romain, gran sesto e, in basso, Esteban ritirato dopo la tamponata di Alonso. Nell'altra pagina, Steiner, a sinistra, col boss Haas

# Miracolo a Merano

## IL SESTO POSTO AL DEBUTTO DELLA HAAS DI GROSJEAN È FRUTTO DEL TALENTO VISIONARIO DELL'ITALIANISSIMO STEINER

**MELBOURNE** - La faccia tradisce lo stress per un debutto sofferto e tormentato. Gunther Steiner, l'uomo delle montagne di Merano, il visionario che è riuscito a immaginarsi un team di F1 ideato e cresciuto sulla linea immaginaria tra la Via Emilia e il North Carolina, ora può "respirare". «Il 6° posto di Grosjean va oltre ogni aspettativa - dice Steiner - considerando i problemi che avevamo avuto nei test di Barcellona e anche a Melbourne, dove abbiamo girato pochissimo, causa anche la pioggia. La vettura è sana, lo sapevamo sin dall'inizio. In termini prestazionali sapevamo che potevamo stare a centro gruppo. Il resto invece è ancora molto complicato e dobbiamo ancora lavorare molto. L'organizzazione della squadra è ancora molto giovane. Quando Grosjean ha tagliato il traguardo, Gene Haas mi ha detto: "Hai visto, mi avete ammonito tutti che era una cosa difficilissima, invece è più facile di quanto pensassi". Ma dobbiamo stare con i piedi per terra, consapevoli che, senza l'aiuto tecnico della Ferrari, questa avventura non avrebbe mai potuto cominciare. Per questo sin dall'inizio

abbiamo detto che avevamo scelto un sistema diverso. Avessimo dovuto costruire tutte le parti della vettura, forse saremmo passati cinque anni prima di ottenere un punto. E in quel momento sarebbero finiti l'entusiasmo e anche i soldi. Questa è solo



una gara, dobbiamo ripeterci su basi regolari prima di poter dire che il sistema funziona. Certo, considerando che su un circuito stradale, complesso per i sorpassi, Grosjean ha preso il via dalla 18esima posizione, era difficile immaginare un risultato simile. Magari con un miracolo di strategia, potevamo arrivare decimi, ma il 6° posto chi se lo immaginava? Probabilmente la bandiera rossa ci ha aiutato, ma Grosjean ha sfruttato al meglio il potenziale della vettura. Lo abbiamo preso per questo, per la sua esperienza e consistenza. Ha fatto quello che gli abbiamo chiesto. Certo, se penso a quando mi è venuta in mente questa idea a oggi, è stato un viaggio davvero complicato. Ricordo la prima volta che ne ho parlato a Haas, e magari lui pensava che fossi un matto». Mentre Steiner parla, lo chiama l'ingegnere Gian Paolo Dallara, la cui azienda in questo progetto comunque

**SENZA L'AUTO TECNICO DELLA FERRARI, QUESTA AVVENTURA NON SAREBBE MAI INIZIATA**

**GUNTHER STEINER**

”

ha avuto un ruolo importante, soprattutto nella costruzione di molte componenti.

Siamo certi che questo risultato in F1 avrà un ritorno enorme negli Stati Uniti. Un risultato incredibile, pensando che al primo test di Barcel-

lona, dopo pochi giri aveva collassato l'ala anteriore, perché costruita in modo non adeguato. Da quel giorno il team ha lavorato in maniera ossessiva, anche quando i gi-



**LA VETTURA SI È  
DIMOSTRATA SANA  
E A LIVELLO  
DI FORCE INDIA.  
DA QUI POSSIAMO  
SOLO MIGLIORARE**

**ROMAIN GROSJEAN**



ri di prova percorsi erano pochi e i problemi erano tanti. Gene Haas ha lasciato il circuito poco dopo la bandiera a scacchi, perché la prossima settimana lo aspetta una gara del campionato Nascar, ha puntualizzato: «Grazie al team, a Steiner che ha messo insieme questo gruppo, alla Ferrari senza il cui indispensabile apporto tecnico, oggi non saremo qui. Il 6° posto finale non me lo aspettavo, magari dopo i test difficili di Barcellona, mi ero fatto un po' prendere

ma dal primo giro la vettura si è subito mostrata "sana", in grado di lottare alla pari con la Force India. Da qui in avanti possiamo solo migliorare».

Grosjean, va detto, ha avuto la buona sor-

te di non dover fare in gara nemmeno un pit stop per cambio gomme. L'uscita della bandiera rossa gli ha permesso di cambiare le gomme durante la sosta. Quindi si è risparmiato quei 23"/24" di pit stop che tutti hanno fatto in corsa. Ciò ha propiziato il risultato. Grosjean ha ottenuto il giro più veloce in 1'32"862, meglio solo di Palmer, Ericsson, Gutierrez e Haryanto. Come la Mercedes, il pilota francese ha puntato tutto sulle gomme medie, che ha montato dopo le soft. Una strategia basilica, che alla fine, come per la Mercedes, si è rivelata la più opportuna.

**Cesare Maria Mannucci**



# Fernando

## un volo da paura

PER UN ERRORE DI VALUTAZIONE LO SPAGNOLO TOCCA LA HAAS DI GUTIERREZ E SI RIBALTA TRE VOLTE. NE ESCE ILLESO E COSÌ RINGRAZIA SANTA... FIA!

**MELBOURNE** - «Fernando sta bene, al centro medico hanno controllato per vedere che non ci fossero emorragie interne. Non c'è nulla di rotto, solo una contusione al ginocchio e a una costola. Perché all'interno del sedile è stato sbalottato più volte. Quando è arrivato ai box, rideva, era allegro, visto che incidenti di questo tipo liberano sempre una grande dose di adrenalina. Adesso il medico della McLaren lo controllerà ogni due ore, lo monitoreremo tutta la notte per vedere che non ci siano traumi alla testa. Perché quelli si evidenziano sempre nelle ore successive, ma lo escludo a priori, considerando che Alonso è lucidissimo. Mentre stava volando, mi ha detto che ha pensato subito al muro, sapeva che ci si sarebbe schiantato contro. Si è rianchiato dentro l'abitacolo per prepararsi alla botta. È andata bene, non si è neanche morso la lingua e non ha perso un dente. Non accusa nemmeno i sintomi del colpo di frusta, che, vista la violenza dell'incidente, ci potrebbero stare. Quando era capovolto ha capito che poteva sfilarsi dall'abitacolo, lo ha fatto subito per rassicurare tutti. La partenza dall'Australia è prevista per lunedì sera, non ci sono problemi, in Bahrain Alonso sarà in perfetta forma». Chi parla è Fabrizio Borra, storico fisioterapista di Alonso, e prima ancora di Pantani. Ma la paura è stata tanta, perché lo schianto avvenuto al 16° giro tra la McLaren

**IL CRASH È STATO BRUTTO, MA VEDRETE CHE ALONSO SARÀ IN PERFETTA FORMA PER IL BAHRAIN**

**FABRIZIO BORRA**

”

di Alonso e la Haas di Gutierrez, è stato certamente l'impatto più violento nella carriera di Fernando. Molto peggio dell'incidente in Brasile nel 2003. «Non ho mai perso il controllo, sto bene - dice Fernando - approssimandomi alla curva 3 ero in scia a Gutierrez. In rettilineo lui era molto più veloce, l'unica possibilità di passarlo era in frenata. Direi che è avvenuta una combinazione di fattori che è culminata in uno schianto terribile. Quando ero in volo, vedevo il cielo, il terreno, tutto sembrava accadere molto lentamente, ma sapevo che lo schianto sarebbe terminato contro il muro. Quando sono uscito dall'abitacolo capovolto, non avevo l'esatta percezione di quale punto del circuito fossi, per-



foto: COLOMBO, GETTY IMAGES e SUTTON-IMAGES.

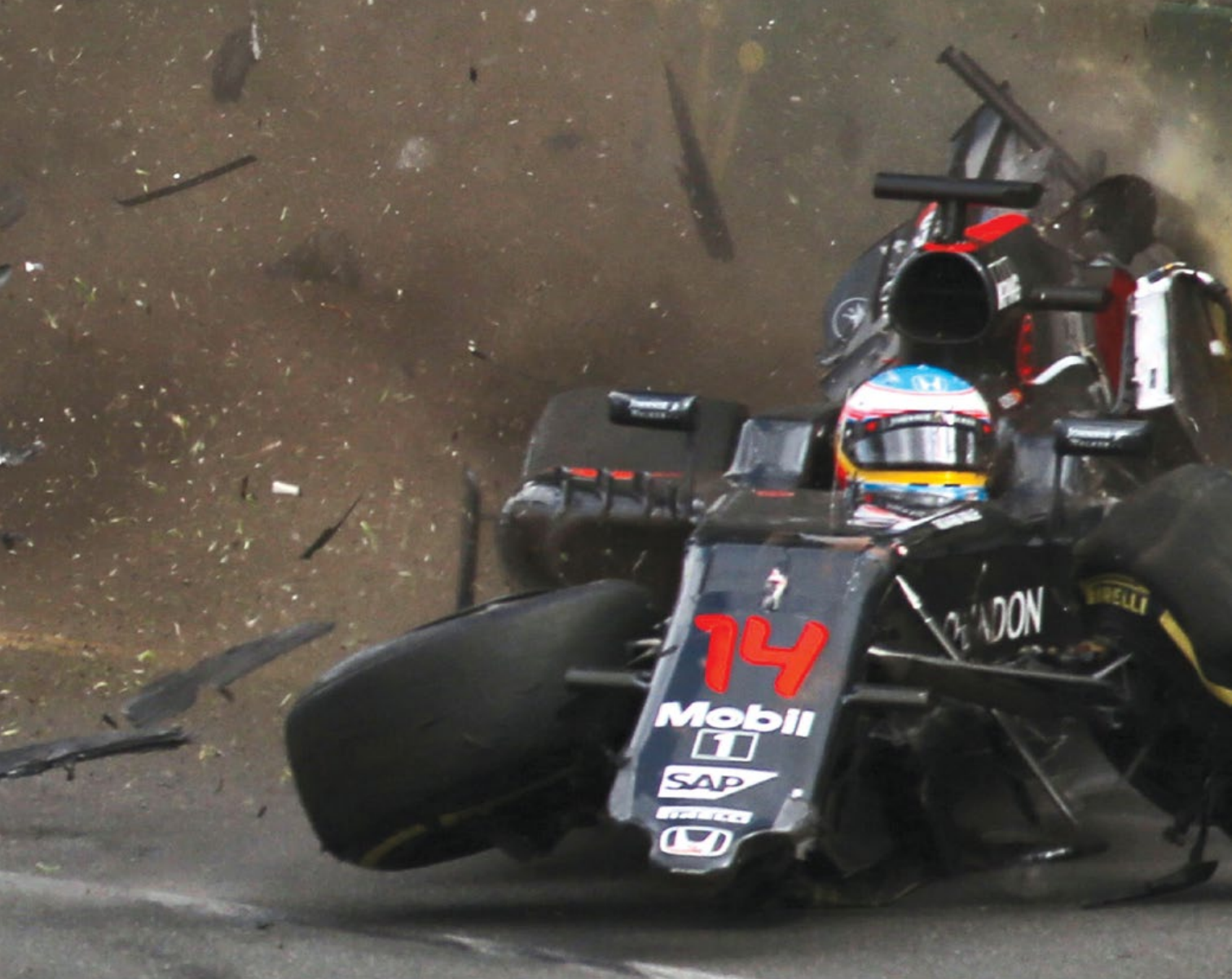


### TRE CAPRIOLE AGGHIACCIANTI

Dopo aver toccato la Haas di Gutierrez, Nando ha perso subito la ruota anteriore destra, a lato, e con essa la direzionalità. Dopo i tre ribaltamenti e lo schianto raggelante, lo spagnolo si è abbracciato col messicano, al centro, e ha salutato il pubblico, lieto d'averla scampata bella. In basso e nell'altra pagina, a destra, il relitto della McLaren, che è andata completamente distrutta, tanto che il team in Bahrain dovrà assemblarne una nuova



ché in volo ho fatto molta strada. Fortunatamente le vetture oggi sono sicurissime, grazie al lavoro continuo della Fia. Direi che si è trattato di un incidente di gara. Eravamo in lotta, e quando vai a 300 km/h, ogni contatto si trasforma in una cosa molto più grande. Quello che mi dispiace, è che abbiamo distrutto il telaio e anche il motore, quindi in Bahrain dovremo montare già il secondo». Esteban Gutierrez, che è stato tamponato dalla McLaren nella ruota posteriore sinistra e ha concluso la sua gara nella via di fuga, dice: «Sapevo che alle mie spalle c'era Alonso, eravamo in lotta da un po' di giri. Alla curva 3 ho frenato nello stesso punto e subito ho sentito un gran colpo alle mie



*spalle. È stato un momento molto pauroso. Quando mi sono fermato ho guardato gli specchietti e ho visto la McLaren in mille pezzi, sono uscito subito e sono corso per vedere come stava il pilota. Fortunatamente Fernando era okay, perfettamente lucido».*

La dinamica dell'incidente è da ricondurre a un errore di valutazione da parte di Alonso, che prima ha cercato la linea interna per passare, poi, quando ha visto che Gutierrez proteggeva la posizione, si è spostato sul lato sinistro e uscendo dalla scia per tentare il sorpasso in frenata ha colpito in pieno la ruota posteriore sinistra della Haas. La McLaren ha perso subito la ruota anteriore destra,



quindi Fernando si è ritrovato con una vettura priva di direzionalità, che appena è entrata nella via di fuga ha iniziato a decollare, ribaltandosi tre volte, prima di arrestarsi contro il muro, all'estremo limite della via di fuga. Questa volta è andata bene, ma bisognerà attendere i prossimi giorni, quando il pilota spagnolo percepirà esattamente la gravità dell'incidente, per capire se potranno esserci conseguenze psicologiche in grado di condizionare il suo prossimo rendimento. Perché Loic Duval, dopo il suo terribile schianto contro il muro a Le Mans con l'Audi R18, dopo non è più riuscito a esprimersi ai suoi abituali livelli cronometrici.

**Cesare Maria Mannucci**

il caso  
del Gp

# Format nuovo da buttare

**E DIETRO AL FALLIMENTO DEL NUOVO SISTEMA DI QUALIFICA SI ANNIDA IL VERO MALE DI QUESTA F.1: LA TOTALE ASSENZA DI UNA GOVERNANCE**

di Cesare Maria Mannucci - foto Getty Images

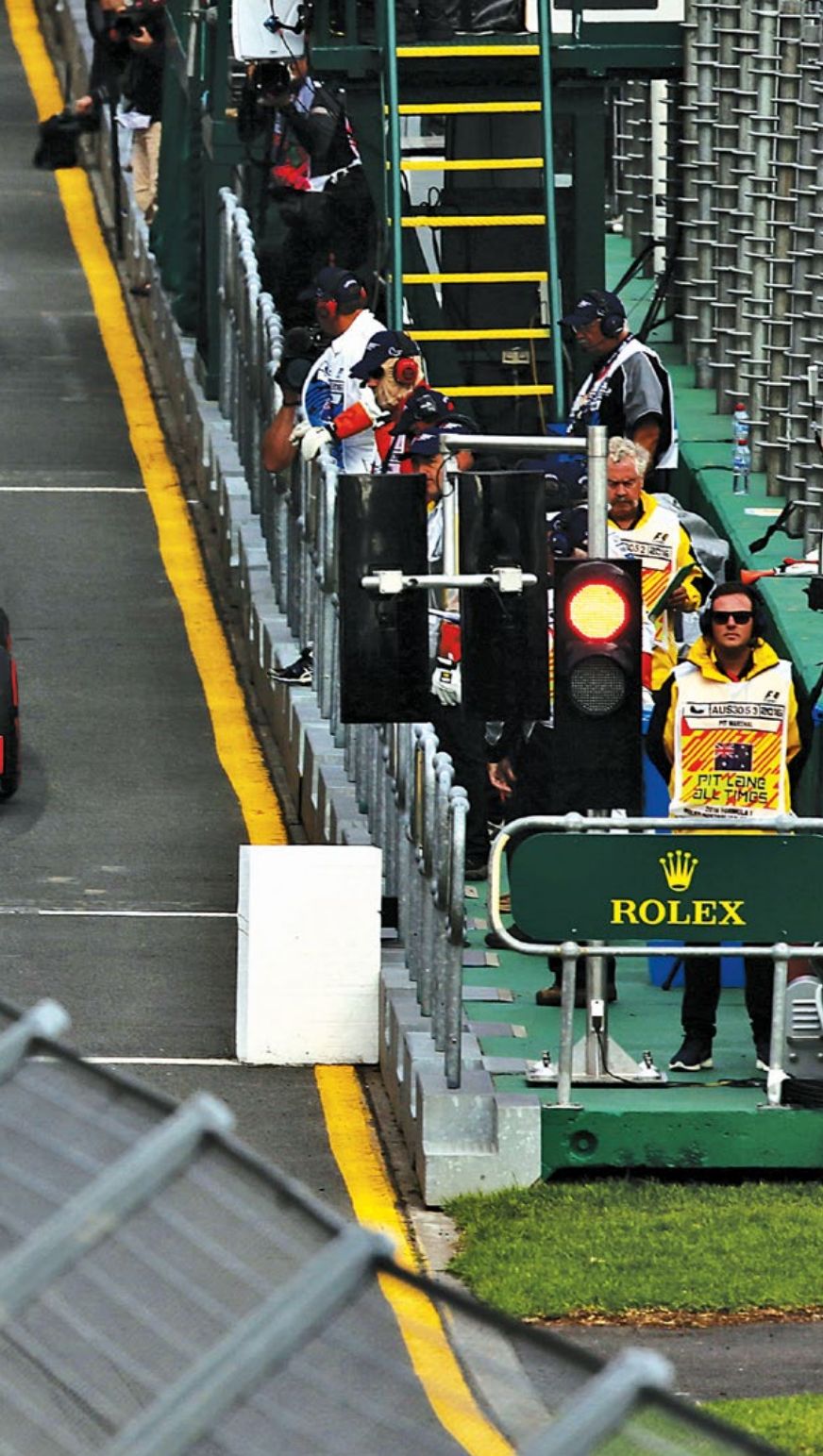
**M**ELBOURNE - Il fallimento del nuovo sistema di qualifiche adottato senza valutazioni preventive, diventa la linea di demarcazione della crisi di potere che affligge la F.1. Manca una governance, manca una linea guida, i mille cavilli burocratici e regolamentari che soffocano questo sport, sono ormai ingestibili. Il nuovo sistema a eliminazione diretta, doveva ridare interesse, amplificare le problematiche dei sorpassi, rendere incerto sino all'ultimo secondo, il nome di chi avrebbe ottenuto la pole. Invece è finita che a 4 minuti dalla fine del Q3, erano già tutti fermi ai box per non consumare le gomme, con il civilissimo pubblico australiano in tribuna che ha iniziato pure a fischiare.

## UN ESPERIMENTO SCONFORTANTE

**Monoposto in fila in attesa di uscire per la qualifica: con le regole nuove il finale di Q3, anziché rivelarsi più succulento, ha perso completamente di significato**

In precedenza gli unici momenti interessanti si erano visti nel Q1, quando Grosjean con Hamilton, e Wehrlein con Palmer, erano arrivati ai ferri corti per proteggere la posizione, ma si era trattato di poca cosa. Per il resto, il nuovo sistema di qualifiche si è trasformato subito in una sorta di triste "americana", quella specialità del ciclismo su pista che si svolgeva durante le sei giorni, dove l'ultimo ciclista viene eliminato ad ogni passaggio.

Un fallimento totale, di cui tutti dovrebbero assumersi le colpe. Perché l'idea di stravolgere le qualifiche, di cercare di rendere le cose più spettacolari, di lamentarsi di una F.1 sempre in crisi, parte da lontano e ha molti padri.



Così, lo spettacolo che è andato in scena dopo, è stato persino peggiore di quello che avevamo visto in pista. Con Ecclestone che da Londra diceva che lui quel sistema non lo aveva mai voluto. Con Jean Todt che da Parigi, dava la colpa alla... Pirelli, che avrebbe messo a disposizione pochi treni di gomme a pilota per il week end di gara. E dagli stessi piloti, che non vedevano l'ora di dire che: «Loro si che lo avevano detto». Dimenticando che se la F.1 oggi è in crisi, se si cercano ossessivamente dei rimedi per rilanciarne la spettacolarità, la colpa è anche la loro. Alla fine il comportamento più degno, coerente l'ha avuto Lewis Hamilton, che in pole probabilmente ci sarebbe partito sia con il vecchio che con

il nuovo sistema, tale era la sua superiorità su un giro. *«Prima di criticare, di cambiare tutto di nuovo, aspettiamo. È apprezzabile che un tentativo per fare una cosa diversa, sia stato fatto. Se negli ultimi giri nessun pilota ha girato, io comunque il mio lavoro l'ho fatto».*

Perché lo stesso Vettel un po' in imbarazzo, ha ammesso che se nel Q3 ha subito ammainato bandiera, la colpa non era del nuovo format, quanto del fatto che durante il Q2, aveva utilizzato troppe gomme supersoft: *«Durante il Q2 - spiega Sebastian - ho dovuto fare più di un tentativo con le super soft, perché il primo non era stato sufficiente. Dal momento che volevamo salvare un treno di queste gomme per la gara, abbiamo deciso di non girare più nel Q3. Sotto quest'ottica la colpa è nostra, se non abbiamo girato nell'ultima parte, non del nuovo formato di qualifiche».*

#### IN VISTA DEL GP DEL BAHRAIN

## Necessaria pure una riunione d'urgenza

Visto l'insuccesso del nuovo format di qualifiche, subito è stata convocata una riunione d'urgenza tra tutti i team per prendere dei provvedimenti già dal prossimo Gp del Bahrain. All'unanimità sarebbe stato deciso di tornare al sistema 2015. Ma ora si dovrà passare attraverso il gruppo strategico, dove la Fia ed Ecclestone controllano due terzi dei voti. Perché ora si ripresentano i soliti problemi burocratico-legislativi. Per cambiare tutto, è necessario convocare d'urgenza prima il gruppo strategico, poi fare votare la proposta alla Commissione F.1, e infine riconvocare il Consiglio Mondiale Fia, in questo caso in riunione straordinaria. Procedura che, se fossero in ballo problematiche legate alla sicurezza, garantirebbe decisioni adottate con grande celerità, ma visto che qui ci sono aspetti politici, di potere, la cosa non è così facile. Poi c'è un altro pericolo. Non diamo per scontato che, se sarà bocciato il nuovo sistema ad eliminazione, automaticamente si tornerà alla vecchia procedura.

Perché Ecclestone non rinuncia al suo piano di griglia invertita per le prime 10 posizioni. E da questo caos emotivo-normativo, potrebbe approfittarne per imporre un provvedimento che avrebbe conseguenze fatali sulla credibilità della F.1. Come sempre in nome della spettacolarità. Perché ormai tutti portano avanti la loro guerra. Ecclestone che voleva motori uguali per tutti ed ha perso questa battaglia, ormai vede le qualifiche come ultima spiaggia, sorta di linea Maginot, per ridare spettacolarità e incertezza ai Gp. E per ricordare a Mercedes e Ferrari che comanda ancora lui. Jean Todt da parte sua, è consapevole che la crisi del sistema di qualifica, potrebbe certificare l'assenza di potere della Fia dal quadro decisionale della F.1.

I grandi team non arretrano di un centimetro per non cedere lo status quo attuale, mentre le piccole squadre sono disposte a votare di tutto, pur di ottenere vantaggi economici supplementari. Come fossero in un suk arabo. Ecco il quadro politico attuale della F.1.

← CHARLIE WHITING LO HA RIBADITO

## Per cambiare format ci vuole l'unanimità

Con il solito pragmatismo, Charlie Whiting ha detto: «Possiamo cambiare subito il sistema ma avremo bisogno dell'unanimità. Per variare il regolamento sportivo servirà che tutti gli 11 team siano d'accordo. E poi che in sede di Commissione F.1 ci siano almeno 18 voti a favore su 26. Solo a quel punto potremo convocare d'urgenza il Consiglio Mondiale». Considerando che i team ancora non si sono messi d'accordo su come effettuare i test di gomme in ottica 2017, e ancora litigano su ogni



## PENSIERI E PAROLE BERNIE SI SCAGLIA CONTRO IL NUOVO SISTEMA BOLLANDOLO COME UNA



**BERNIE ECCLESTONE**

«Il nuovo sistema di qualifica ha dimostrato di essere una schifezza. Non era per nulla una mia proposta, dal primo giorno ero dubbioso in merito, è stata la Fia a volerle così. Sono sicuro che potremo cambiarlo per il Gp del Bahrain. L'unica cosa buona di questo sistema era che se un pilota di punta faceva un piccolo sbaglio, andava fuori pista, lo avrebbe scontato subito con l'eliminazione e la griglia avrebbe subito degli scossoni. Che era quello che volevamo. Dobbiamo essere abbastanza onesti per riconoscere che ci abbiamo provato, non ha funzionato, ora pensiamo a qualche cosa di nuovo. Ma non penso che tornare al vecchio sistema sarebbe la soluzione. Perché di nuovo avremmo sempre due Mercedes in prima fila e sapremo sempre in anticipo chi vince. Non

è quello che il pubblico vuole. Questo rimane il problema principale. Per questo la mia idea era più semplice ed era migliore. L'onore della pole sarebbe rimasta al pilota più veloce, ma poi la griglia sarebbe stata costruita aggiungendo delle penalità in base al risultato della gara precedente. Così avremmo rimescolato le cose, e almeno sino a metà gara, avremmo visto corse più combattute, dal risultato finale più incerto».



**JEAN TODT**

«Dobbiamo analizzare nel dettaglio perché a Melbourne le cose non hanno funzionato. Io ho visto le qualifiche in Tv, ma l'aspetto più importante, la causa dei problemi, mi sembra che sia stata la mancanza di pneumatici a disposizione per ogni pilota. Semplicemente non ce ne erano abbastanza. Possiamo

cambiare, ma servirà l'unanimità».



**CHRISTIAN HORNER**

«Oggi dobbiamo chiedere scusa ai fans per quello che è successo. Ci abbiamo provato, non ha funzionato, dobbiamo riconoscerlo. Le qualifiche devono essere un crescendo, negli ultimi minuti si devono sfidare in pista i piloti più veloci. Questa volta invece negli ultimi minuti in pista non c'era nessuno. Sarà meglio tornare già dal Bahrain al vecchio sistema».



**ERIC BOULLIER**

«I team non sono l'ente di governo. Non so se

saremo tutti d'accordo nel cambiare il nuovo sistema, noi siamo solo una parte del processo decisionale. Possiamo votare via fax, email, il tempo per cambiare c'è, ma siamo sicuri che da parte di tutti ci sia la volontà di cambiare?».



**PAT SYMONDS**

«Non sarei così critico sul nuovo sistema. In fondo quello che non ha funzionato è stato il Q3. Potremmo mantenere il sistema ad eliminazione per i primi due settori, e tornare al vecchio solo per il Q3. Cambiare tutto dopo una sola gara potrebbe sembrare una decisione emotiva. Personalmente, non tornerei al vecchio sistema in toto».

**CYRIL ABITEBOUD**

«In questi casi bisogna mantenere la calma. In



fondo del nuovo sistema non ha funzionato il Q3, come alcune persone esperte avevano previsto. Un voto a favore per modificare il solo Q3 sia facilmente ottenibile all'unanimità. Tornare in blocco al vecchio sistema di qualifica, penso sia una richiesta emotiva e irrazionale».



**TOTO WOLFF**

«Ci siamo sbagliati, punto. Avevamo un sistema che funzionava piuttosto bene, anche per lo spettacolo. Ora la situazione più ovvia è tornare al precedente status quo. Perché se dovessimo inventare un'ulteriore nuova proposta, ci vorrebbe il tempo necessario per valutarla. Non possiamo chiudere gli occhi e fare un'altra cosa diversa in nome della spettacolarità. Penso che nessuno vorrà mantenere il nuovo sistema. Capisco le priorità di Ecclestone co-

# il caso del Gp



cosa, pensate che improvvisamente saranno tutti coesi al momento del voto?

Poi ci sono i sospetti, i dubbi, che si diffondono in un paddock sempre più "balcanizzato". Ossia che Ferrari e Mercedes avrebbero fatto apposta a non girare nell'ultima parte del Q3, dal momento che le prime due file erano comunque "cosa loro", proprio per sabotare il sistema imposto da Ecclestone e dalla Fia. Per farlo saltare. Sistema che Ferrari e Mercedes avevano votato contro voglia e con riluttanza, in sede di Commissione F.1.

Una battaglia iniziata da tempo contro Ecclestone, che mira di fatto al suo avvicendamento. Iniziata con il rifiuto di cedere i rispettivi motori alla Red Bull e continuata con l'ostilità politica verso i

motori turbo 2.2 litri low cost che Ecclestone voleva introdurre nel 2017.

Con la delega speciale che Ecclestone e Todt avevano ricevuto dal Consiglio Mondiale Fia di dicembre 2015, le cose sembravano volgere a loro favore, perché di fatto il Consiglio Mondiale aveva dato loro uno strumento per intervenire su ogni cosa.

Non a caso la Ferrari aveva votato contro. Cosa rara, in sede di Consiglio Mondiale. Il sabato pomeriggio a Melbourne, anche questi nodi, queste problematiche sono venute al pettine.

Una sorta di resa dei conti che ha finito per trasformare lo spettacolo in pista in una cosa ancora più deprimente. ●

## SCHIFEZZA MENTRE TODT, PRESIDENTE FIA, DÀ LA COLPA ALLE POCHE GOMME

me promoter, che sono quelle di aumentare la spettacolarità, anche con sistemi artificiali. Ma non possono essere anche le nostre. Nessuno intenzionalmente ha cercato di danneggiare lo spettacolo delle qualifiche. L'idea di base era quella di rendere la sessione più spettacolare, con una eliminazione ogni 90 secondi. Il concetto di base non era sbagliato. Ma messo in pratica, invece lo era. La F.1 si rivolge ad una audience mondiale, ora siamo in una posizione imbarazzante per avere cambiato le regole in modo errato. Ci serve stabilità, e questa si può ottenere in modo semplice.



### GUNTHER STEINER

«Torniamo al vecchio sistema subito, prima di dover provare un'altra proposta ancora diversa. Dobbiamo farlo non per i no-

stri interessi ma per i fans. Abbiamo il dovere di cercare di rendere migliore questo sport. Questa non è una battaglia per un paio di milioni di dollari, ma per rendere la F.1 più attrattiva».



### NIKI LAUDA

«Il nuovo sistema per le qualifiche è nato solo per bloccare la proposta iniziale di Ecclestone, che prevedeva la griglia invertita, dove il più veloce sarebbe partito dal 10° posto, e viceversa. Inizialmente ci eravamo messi tutti a ridere, poi avevamo capito che Ecclestone faceva sul serio. A quel punto Charlie Whiting è venuto fuori con la sua proposta, in alternativa a quella di Ecclestone. Così abbiamo tutti commesso questo grande errore, che è forse uno dei più grandi mai commessi nella recente storia della F.1. La F.1 ormai

ha perso la direzione, è molto semplice. Tutto il sistema decisionale è bloccato perché ognuno protegge i suoi interessi. Nessuno vede le cose in maniera globale, per il bene dello Sport. E questo è il risultato».



### SEBASTIAN VETTEL

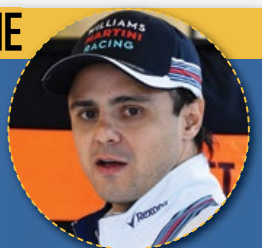
«Non capisco la sorpresa alla fine delle qualifiche. Noi lo avevamo previsto da prima cosa sarebbe successo. E così è stato. Ci avevano detto di aspettare e vedere. Beh, abbiamo visto e lo spettacolo non è stato molto eccitante. All'inizio è stato tutto un po' folle, con tutti i piloti che attaccavano cercando di guadagnare il loro spazio in pista per la migliore traiettoria e non perdere troppo tempo nel traffico. Ma per gli spettatori non vedere nessuna macchina in pista negli ultimi minuti, quelli che sulla carta

dovevano essere i più eccitanti, deve essere stato molto brutto. Ci sono delle responsabilità precise, perché non basta provare una cosa che in molti avevano criticato da subito. Non basta dire che è stata una scelta sbagliata e girarci attorno. Bisogna essere più sensibili e fare i giusti cambiamenti».



### FERNANDO ALONSO

«Al di là della mancanza di spettacolo durante il Q3, questo sistema non mi sembra corretto nei confronti dei team piccoli e medi. Perché noi abbiamo usato quasi tutte le gomme durante il Q1 e già nel Q2 avevamo a disposizione un solo set di gomme».



### FELIPE MASSA

«I piloti non sono mai ascoltati, è questo è il risultato. Sono in F.1 da 15 anni, forse avrei un'esperienza che potrebbe servire. Magari mi sbaglio, ma dovrebbero ascoltarci di più. Dovremmo essere più presi in considerazione nei processi decisionali. Nelle riunioni precedenti, abbiamo spiegato che le cose non sarebbero cambiate. Che i set di gomme a disposizione avrebbero dettato la presenza in pista, ma non ci hanno ascoltato. Lo stesso sta avvenendo nella definizione delle regole per il 2017. Sono tutti esaltati dalla cosa che le vetture saranno da 3 a 5 secondi più veloci. Ma siamo sicuri che sia una cosa positiva? Che la spettacolarità necessariamente migliorerà?».



9

### Nico Rosberg

Comincia il campionato come l'aveva finito. Al via si fa infilare da entrambi i ferraristi, poi è bravo dopo che la gara riparte, a gestire al meglio le gomme medie che deve fare durare per 40 giri, nonostante un problema ai freni.

### Sebastian Vettel

La sua partenza dalla seconda fila è la cosa più bella della gara. Per 38 giri comanda con autorevolezza, poi deve subire una strategia che non condivide e si ritrova a correre con le gomme meno adatte. Il terzo posto gli va decisamente stretto.

8

### Kimi Raikkonen

La sua gara è ottima. Nel senso che parte benissimo, segue in scia Vettel, poi dai box lo costringono a rimanere fuori 4 giri di più con le gomme supersoft e perde molto terreno. Dopo la ripartenza, accusa subito un problema al turbo mentre era in terza posizione, dietro Vettel e Rosberg e si ritira al 21° giro.

### Daniel Ricciardo

Ottima gara che l'australiano conclude al 4° posto. Risultato rimarchevole guardando dove sono le altre vetture con il motore Renault. Non si arrende mai, sfiora il podio, su certe piste potrà correre da protagonista.

### Lewis Hamilton

Sbaglia la partenza e alla prima curva si fa intimidire da Rosberg che lo spinge sull'erba. Retrocede al 7° posto e da quel momento la sua gara è totalmente compromessa. Bravo nella rimonta, ma lui sperava di meglio.

### Romain Grosjean

Al debutto con il nuovo team Haas, conclude al 6° posto una gara consistente e immune da errori. Parte dalle retrovie, non sbaglia nulla, rispetta le gomme e la meccanica, mostrando davvero di essere diventato un pilota completo. Si riscatta dal disastroso incidente in pit lane con Haryanto nelle prove.

7

### Felipe Massa

Gara consistente che il brasiliano conclude al 5° posto. Anche lui, come le due Mercedes, adotta due soste, con quella finale lunga con le gomme medie. Grazie a questo riesce a passare le due Toro Rosso, in pista molto più veloci di lui. Gara di esperienza la sua.

### Valtteri Bottas

Parte dalle retrovie perché sconta 5 posizioni per avere sostituito il cambio. Sotto questa ottica l'8° posto finale è positivo. La Williams doveva essere migliorata su questo genere di tracciato, ma come performance sembrava ancora quella del 2015.

### Max Verstappen

Il baby terribile parte benissimo e si installa al 4° posto. Hamilton alle sue spalle proprio non riesce a passarlo. Poi al cambio gomme il caos totale: i meccanici non avevano preparato i set di gomme, e lui perde moltissimo tempo. Frustrato, arrabbiato, chiede al team di passare Sainz, che invece fa la sua gara. Finisce in testacoda, amareggiato per ottenere un solo punto.

### Carlos Sainz

La sua gara è buona e come intensità meriterebbe di più che il 9° posto finale. Combatte come un leone contro Verstappen, che è più veloce di lui ma poi se lo ritrova davanti causa il tempo perso ai box. Sainz mostra carattere, non si fa intimidire, ma il potenziale della Toro Rosso qui era almeno da quarto posto. Come dimostra quando precede Hamilton.

### Jolyon Palmer

Per certi versi è una delle sorprese della gara. Perché lui complessivamente si rivela più efficace di Magnussen, incisivo e combattivo. Considerando che per lui è la gara del debutto, l'11° posto è quasi un buon risultato.

## LE PAGELLE DI

AUTO  
SPORT  
NT

GETTY IMAGES



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

# 6

## Nico Hulkenberg

La Force India sembra meno competitiva, ma Hulk non si arrende mai e conclude al 7° posto, sempre più incisivo rispetto a Perez. Corre quasi sempre in scia a Grosjean ma non riesce mai a costruire una reale situazione di sorpasso.

## Pascal Wehrlein

Porta a termine il primo Gp della sua vita; fa una partenza straordinaria perché al 1° giro recupera 10 posizioni, poi progressivamente perde terreno, non riuscendo a gestire il degrado gomme. Conclude 16° a 1 giro.



### HULKENBERG E PALMER VOTO POSITIVO

Hulkenberg (sopra) si è confermato il solito mastino: 7° posto appena dietro Grosjean che è stato favorito dalla bandiera rossa. Sotto, Palmer, il migliore dei tre debuttanti, appena fuori da punti; Haryanto (a destra) si è ritirato



# 5

## Esteban Gutierrez

Era in lotta con Alonso per la 19° posizione quando viene travolto da Fernando che lo spedisce fuori pista. La colpa per l'incidente non è sua, ma il suo ritmo è sempre stato lontanissimo rispetto a quello di Grosjean. Inoltre nelle prove finisce varie volte fuori pista.

## Sergio Perez

Conclude al 13° posto, ultimo dei piloti a pieni giri. Parte male, perde troppo tempo dietro le McLaren, poi lamenta problemi i freni che si surriscaldano perché resta troppo in scia alle vetture che lo precedono senza mai passarne una.

## Kevin Magnussen

Una foratura al primo giro lo costringe subito ai box e da quel momento la sua gara è tutta in salita. Veloce in alcuni momenti, sconta però la lunga inattività con tempi abbastanza irregolari. Conclude al 12° posto.

## Jenson Button

La McLaren è in difficoltà inoltre il team sbaglia la strategia facendolo correre con le mescole più tenere. Conclude al 14° posto, doppiato, e recrimina per la bandiera rossa, che interrompe la gara subito dopo il suo cambio gomme.

# 4

## Daniil Kvyat

Problemi in prova quando esce di pista e non passa il Q1. E problemi in gara, quando si ferma durante il giro di formazione e non riesce nemmeno a prendere la partenza per un guasto elettrico.

## Fernando Alonso

Esce indenne da uno schianto spaventoso dove, calcolando male lo spazio di frenata: è lui che tampona Gutierrez. Che per ragioni di talento, probabilmente frena prima rispetto al limite di Alonso. Ora speriamo che l'incidente non gli lasci delle conseguenze.

## Felipe Nasr

Questa volta al traguardo arrivano in tanti e lui non può ripetere il risultato dello scorso anno. Conclude al 15° posto, doppiato. Nonostante il nuovo motore Ferrari, la Sauber è tra le vetture più lente in gara.

## Marcus Ericsson

Si ritira al 38° giro per un problema alla ruota posteriore sinistra. In precedenza aveva scontato una penalità perché i meccanici si erano attardati sulla sua vettura lavorando in pit lane oltre il tempo prima che la gara ripartisse.

## Rio Haryanto

Si ritira al 17° giro per problemi al semiassie mentre navigava nelle retrovie. Ma in termini di tempi sul giro, era molto vicino a quelli di Wehrlein.



IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI  
MARELLI

# A scuola di **so**

**I**l debutto della nuova sospensione push rod Ferrari ci spinge ad affrontare meglio l'argomento sospensioni e mettere a confronto l'evoluzione dei sistemi nei top team. Da quando, a metà del 2014, sono state vietate le sospensioni idrauliche collegate (Fric) che consentivano di controllare molto bene l'altezza dal suolo della monoposto in frenata e ad alte velocità, i team si sono messi al lavoro per riposizionare il gruppo molle-ammortizzatori sull'avantreno e ottenere il miglior set up senza collegare fra loro gli elementi idraulici.

Le sospensioni di oggi in F1 stanno diventando sempre più complesse perché non devono solamente controllare la vettura

sopra le ondulazioni del terreno e mantenere le gomme a contatto col suolo, ma devono anche mantenere costante l'angolazione della vettura rispetto alla pista. Con le auto con assetti sempre più "picchiati", lo splitter posizionato sotto la vettura, si trova a una pericolosa distanza da terra. Se si riesce a controllare l'altezza dell'anteriore durante la marcia allora è possibile realizzare un assetto più picchiato per ottenere prestazioni aerodinamiche migliori. Ecco perché le sospensioni sono tornate ad essere un elemento estremamente importante per le prestazioni complessive.

Prima del 2014 il Fric veniva utile per controllare l'altezza dell'auto in frenata. Sen-

za Fric si è dovuta concentrare di più l'attenzione sul controllo idraulico dell'altezza dal suolo durante la marcia. Così il progetto della sospensione è diventato ancora più strategico. Siccome i bracci sono montati ancora più in alto per ottenere un beneficio aerodinamico sulla scia dell'ala anteriore, allora anche il supporto del push-rod deve essere più alto. In più la necessità di far superare i crash test al muso corto comporta che la paratia anteriore del telaio sia spostata indietro, lasciando così meno spazio per la sospensione all'interno. Per questo tutti e tre i top team hanno sviluppato ingegnosi sistemi di sospensioni anteriori, ognuno però ben diverso dall'altro.

GRUPPO MULTIFUNZIONALE  
DI SOLLEVAMENTO

BILANCIERE

AMMORTIZZATORE  
ANTI-ROLLIO

BARRA DI TORSIONE

BARRA ANTI-ROLLIO

Red Bull

# sensioni

NON BASTA IL PUSH ROD A FARLE TUTTE UGUALI: CONFRONTIAMO GLI SCHEMI SOSPENSIVI SULL'ANTERIORE DEI TRE TOP TEAM

## FERRARI

### C'è una vera barra anti-rollo

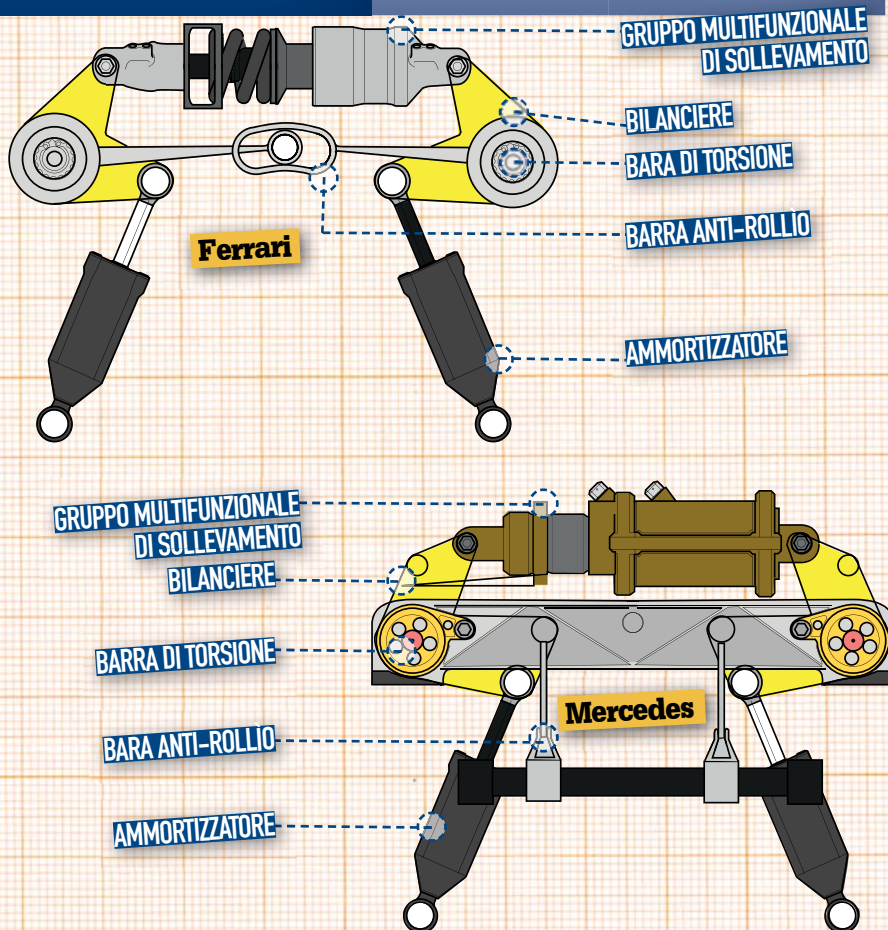
Con il passaggio dal pull-rod al push-rod anteriore, gli elementi della sospensione sono montati più in alto, lasciando così alla vista la complessa unità montata fra i bilancieri anteriori. Anche con il pull-rod degli anni scorsi, si sapeva – ma non si era mai potuto vedere – che lo schema Ferrari avesse uno schema ordinato e combinato che conteneva la molla, l'elemento inerziale e l'ammortizzatore. Ora questo blocco si trova in un'apertura della parte superiore del telaio e c'è una molla a spirale che supporta parzialmente il peso della vettura e lo schiacciamento in frenata, e quando la deportanza preme la monoposto verso il basso in velocità. La molla meccanica lavora assieme alla parte idraulica che comprime olio in un serbatoio montato sulla pancia laterale; questa intero sistema forma una "molla" idraulica che è quella che viene regolata per tenere controllata l'angolazione della vettura in ogni condizione.

L'altra caratteristica della Ferrari è una barra anti-rollo che controlla il rollio in curva; sembra una soluzione eccessivamente tradizionale per gli standard della F1, ma è una scelta che Ferrari ha usato per molti anni. Invece di ruotare una barra di torsione, la barra anti-rollo piega due bracci che si interconnettono con un supporto su un braccio che si sposta in una fessura nell'altro braccio. Infine, come in tutti i team, le molle di ogni ruota sono costituite da una barra di torsione azionata dal bilanciante delle sospensioni push-rod. Questo bilanciante aziona anche gli ammortizzatori di ogni ruota montati dentro il telaio. ●

## MERCEDES

### Misto meccanico e idraulico

Avendo più anni di esperienza con lo schema push-rod anteriore ed essendo stata all'avanguardia nel setup delle sospensioni col Fric, la Mercedes appare un po' più complessa della Ferrari. I suoi bracci trasversali sono posizionati più in alto sui fianchi del telaio, così il push-rod passa sopra la cima del muso e il bilanciante della



sospensione si allunga per connettersi al di sopra del telaio. Lo scorso anno Mercedes ha utilizzato sia molle meccaniche che molle idrauliche, ma nelle ultime gare ha testato pure un assetto idraulico puro. Ora, l'elemento multifunzionale montato tra i bilancieri è costituito solo da una unità idraulica e da un elemento inerziale.

La parte idraulica dell'unità è collegata da condotti che portano a una unità cilindrica nella pancia laterale di destra. È questo sistema idraulico che viene usato per controllare il movimento in frenata e ad alte velocità. Al di sotto di questa unità la vettura monta ammortizzatori tradizionali e barra anti-rollo. ●

## RED BULL

### Come molle usa dischi in carbonio

Il design delle sospensioni Red Bull segue di più la strada Mercedes che quella Ferrari: qui il bilanciante punta in alto fuori dalla parte superiore del telaio, e l'elemento multifunzionale è collocato fra i bilancieri. Anche in questo caso è formato da un elemento idraulico e da quello inerziale, ma invece della molla in metallo, la Red Bull usa molle con dischi in fibra di carbonio. Sono più leggere e provocano meno torsione nell'elemento telescopico rispetto alle molle metalliche. In più possono essere irrigidite semplicemente aggiungendo dischi. Lo schema sospensivo Red Bull poi si differenzia dagli altri per l'uso di un ammortizzatore per il rollio che è montato diagonalmente fra i bilancieri in modo che venga usato solo nelle curve. Siccome la Red Bull monta anche una barra anti-rollo tradizionale per controllare la rigidità, in certi circuiti non c'è necessità di avere ammortizzatori individuali sulle ruote in quanto la vettura è molleggiata nel sollevamento e nel rollio da queste due unità. ●

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Alonso	1°	44"990
Magnussen	1°	27"831
Sainz	8°	22"414
Nasr	10°	22"701
Massa	11°	21"550
Wehrlein	11°	26"206
Ericsson	11°	22"357
Rosberg	12°	21"531
Ricciardo	12°	22"245
Alonso	12°	21"796
Palmer	12°	23"286
Haryanto	12°	23"224
Vettel	13°	21"339
Verstappen	13°	22"303
Button	15°	22"616
Raikkonen	16°	22"508
Hamilton	16°	21"940
Hülkenberg	16°	22"167
Pérez	16°	24"719
Bottas	17°	21"376
Magnussen	16°	22"079
Vettel	18°	18"09"312
Rosberg	18°	18"09"303
Raikkonen	18°	18"09"365
Ricciardo	18°	18"09"822
Verstappen	18°	18"09"372
Sainz	18°	18"09"971
Hamilton	18°	18"10"087
Massa	18°	18"09"805
Grosjean	18°	18"09"417
Hülkenberg	18°	18"09"155
Bottas	18°	18"08"989
Palmer	18°	18"08"294
Pérez	18°	18"07"311
Ericsson	18°	18"06"875
Button	18°	18"04"466
Nasr	18°	18"02"337
Wehrlein	18°	18"02"140
Magnussen	17°	15"46"318
Ericsson (DT)	27°	16"936
Button	30°	21"837
Sainz	31°	22"392
Verstappen	32°	29"066
Wehrlein	32°	23"895
Vettel	35°	24"548
Ricciardo	42°	21"981

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	N.Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	57	1:48"15"565	167,525	1'30"557	21
2°	18	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 8"060	167,318	1'30"646	48
3°	15	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	57	a 9"643	167,277	1'29"951	23
4°	12	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	57	a 24"330	166,900	1'28"997	49
5°	10	F.Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 58"979	166,018	1'32"288	39
6°	8	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	57	a 1'12"081	165,687	1'32"862	48
7°	6	N.Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 1'14"199	165,633	1'32"833	49
8°	4	V.Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 1'15"153	165,609	1'32"725	51
9°	2	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	57	a 1'15"680	165,596	1'31"671	23
10°	1	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	57	a 1'16"833	165,567	1'31"516	44
11°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	57	a 1'23"399	165,402	1'32"955	14
12°		K.Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	57	a 1'25"606	165,346	1'32"452	45
13°		S.Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	57	a 1'31"699	165,193	1'32"780	39
14°		J.Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	56	a 1 giro	164,545	1'31"684	33
15°		F.Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	56	a 1 giro	164,330	1'32"711	48
16°		P.Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	56	a 1 giro	162,347	1'32"673	34

RITIRATI

		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	38	Pneumatico	149,705	1'33"892	15
		K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	21	Incendio	125,293	1'30"701	21
		R.Haryanto (Indonesia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	17	Trasmissione	192,036	1'33"847	15
		E.Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	16	Incidente	198,506	1'32"998	4
		F.Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	16	Incidente	198,433	1'32"553	14
		D.Kvyat (Russia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	0	Elettrico	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL PRIMO GRAN PREMIO

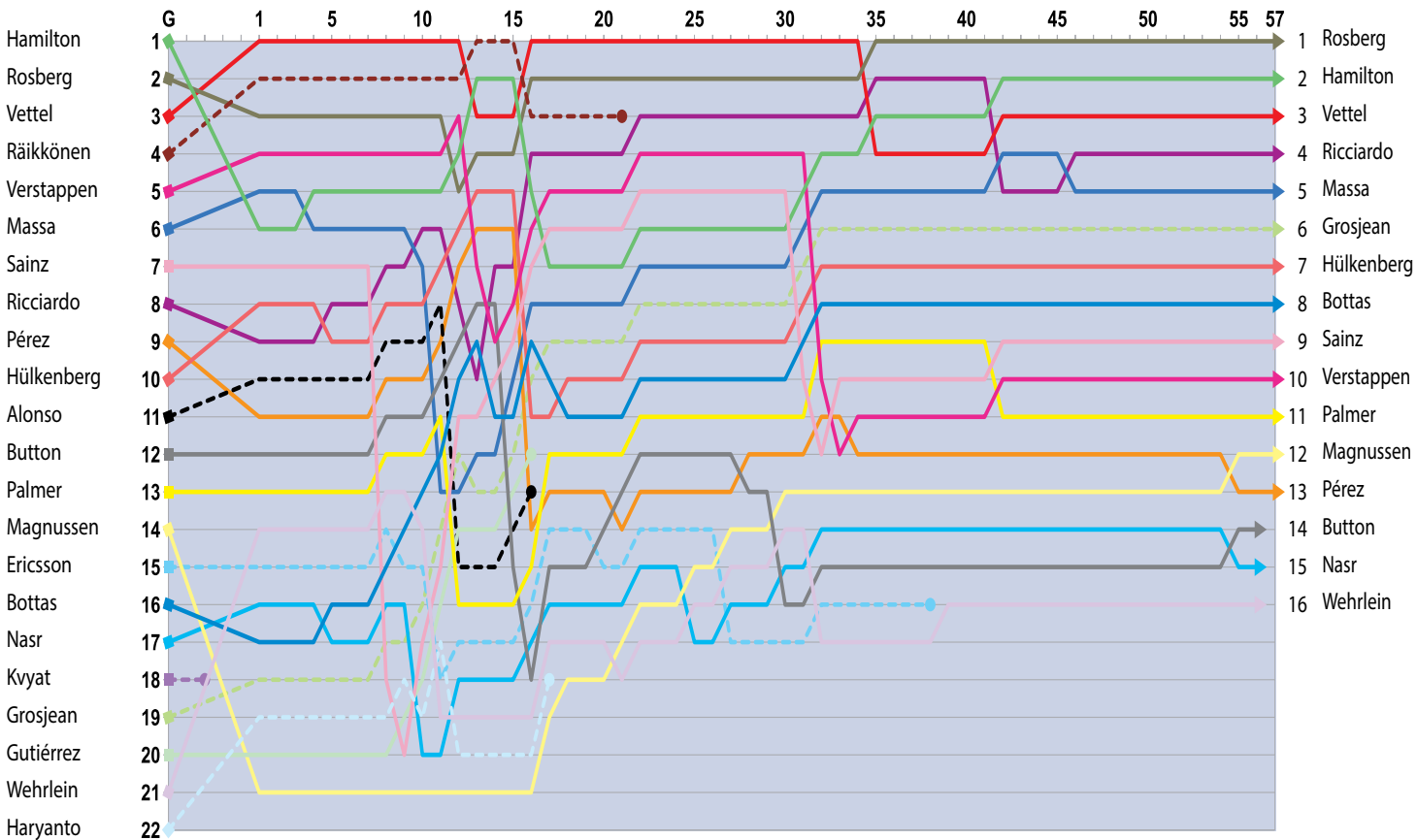
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
FERRARI	VETTEL	FERRARI	1	1	1	1	1	1
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES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

AUSTRALIA | 1ª gara del mondiale F1 | 20 marzo 2016 | Albert Park (5.303 km)  
 | Distanza: 307.574 km | Giri: 57(\*) | Condizioni atmosferiche: coperto in qualifica e sole 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 SUL RETTIFILLO PRINCIPALE**  
 123 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

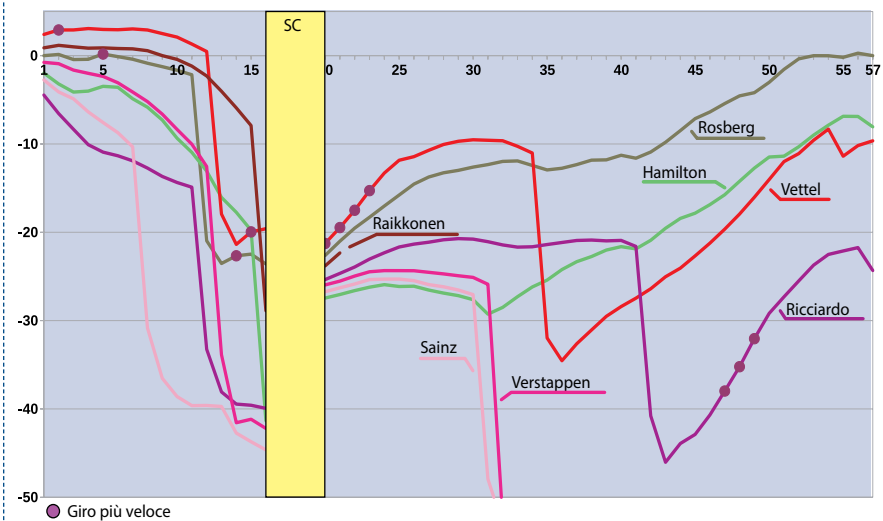
**QUALIFICAZIONI**

Hülkenberg	330.3
Bottas	329.8
Massa	328.7
Pérez	328.4
Hamilton	328.1
Vettel	325.9
Wehrlein	325.8
Raikkonen	325.8
Rosberg	325.3
Gutiérrez	325.3
Haryanto	324.8
Grosjean	324.2
Ericsson	322.7
Nasr	322.1
Magnussen	321.4
Sainz	320.9
Ricciardo	320.8
Palmer	320.6
Button	320.4
Alonso	320.2
Kvyat	319.6
Verstappen	319.6

**GRAN PREMIO**

Rosberg	315.6
Hamilton	314.8
Bottas	314.4
Verstappen	313.3
Vettel	312.1
Sainz	311.4
Hülkenberg	310.8
Ricciardo	309.7
Wehrlein	309.3
Massa	308.2
Pérez	308.0
Magnussen	307.9
Grosjean	304.0
Nasr	303.2
Gutiérrez	302.4
Ericsson	302.0
Haryanto	301.5
Button	301.3
Palmer	300.4
Alonso	299.3
Raikkonen	297.0

**I DISTACCHI**



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

IMBATTUTO  
S.Vettel  
(Red Bull RB6/Renault, 2011)  
1'23"529 media 228,552 km/h

SUL GIRO IN GARA

Sul giro in gara IMBATTUTO  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1'24"125 media 226,933 km/h

SULLA DISTANZA

Sulla distanza IMBATTUTO  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1h24'15"757 media 219,011 km/h

NOTE

- (\*) Gara ridotta di un giro a causa della vettura di Kvyat ferma in griglia.
- (C) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del cambio.
- (\*\*) Penalizzazione di 3 posizioni per aver lasciato il box senza prestare attenzione alle vetture nella fast lane.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 18 MARZO

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'29"725	1'38"841
2°	Kvyat	1'30"146	1'42"411
3°	Ricciardo	1'30"875	1'39"535
4°	Hülkenberg	1'31"325	1'39"308
5°	Verstappen	1'31"720	s.t.
6°	Rosberg	1'31"814	1'47"356
7°	Alonso	1'33"060	1'39"895
8°	Button	1'33"129	1'40"008
9°	Pérez	1'33"370	1'41"256
10°	Magnussen	1'34"060	s.t.
11°	Bottas	1'34"550	s.t.
12°	Massa	1'34"679	s.t.
13°	Nasr	1'34"796	s.t.
14°	Palmer	1'35"477	s.t.
15°	Ericsson	1'37"956	s.t.
16°	Raikkonen	1'40"754	1'39"486
17°	Sainz	s.t.	1'39"694
18°	Wehrlein	1'40"401	1'43"401
19°	Vettel	s.t.	1'40"761
20°	Gutiérrez	1'41"780	1'42"891
21°	Haryanto	1'43"372	1'44"304
22°	Grosjean	1'43"443	1'43"731

SABATO 19 MARZO

		3ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'25"624
2°	Rosberg	1'25"800
3°	Vettel	1'25"852
4°	Sainz	1'26"257
5°	Raikkonen	1'26"435
6°	Verstappen	1'26"701
7°	Bottas	1'26"730
8°	Ricciardo	1'26"768
9°	Massa	1'27"151
10°	Pérez	1'27"242
11°	Alonso	1'27"263
12°	Button	1'27"341
13°	Kvyat	1'27"430
14°	Ericsson	1'27"659
15°	Magnussen	1'27"871
16°	Hülkenberg	1'27"988
17°	Palmer	1'28"117
18°	Gutiérrez	1'28"284
19°	Grosjean	1'28"292
20°	Nasr	1'28"293
21°	Wehrlein	1'29"046
22°	Haryanto	1'29"272

GRIGLIA

1ª FILA  
44 Hamilton Mercedes 1'23"837  
6 Rosberg Mercedes 1'24"197

2ª FILA  
5 Vettel Ferrari 1'24"675  
7 Raikkonen Ferrari 1'25"033

3ª FILA  
33 Verstappen Toro Rosso 1'25"434  
19 Massa Williams 1'25"458

4ª FILA  
55 Sainz Jr. Toro Rosso 1'25"582  
3 Ricciardo Red Bull 1'25"589

5ª FILA  
11 Perez Force India 1'25"753  
27 Hulkenberg Force India 1'25"865

6ª FILA  
14 Alonso McLaren 1'26"125  
22 Button McLaren 1'26"304

7ª FILA  
30 Palmer Renault 1'27"601  
20 Magnussen Renault 1'27"742

8ª FILA  
9 Ericsson Sauber 1'27"435  
77 Bottas Williams 1'25"961(C)

9ª FILA  
12 Nasr Sauber 1'27"958  
26 Kvyat Red Bull 1'28"006

10ª FILA  
8 Grosjean Haas 1'28"322  
21 Gutierrez Haas 1'29"606

1ª FILA  
94 Wehrlein Manor 1'29"642  
88 Haryanto Haas 1'29"627(\*\*)

GIRI IN TESTA

Vettel	1°-12°
Raikkonen	13°-15°
Vettel	16°-34°
Rosberg	35°-57°

POLE POSITION

SABATO 19 MARZO	QUALIFICHE			SETTORI				
	1°	2°	3°	1°	2°	3°		
1°	Hamilton	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'25"351	1'24"605	1'23"837	27"779	22"380	33"678
2°	Rosberg	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'26"934	1'24"796	1'24"197	28"018	22"526	33"653
3°	Vettel	Ferrari SF16-H	1'26"945	1'25"257	1'24"675	28"093	22"603	33"979
4°	Raikkonen	Ferrari SF16-H	1'26"579	1'25"615	1'25"033	28"199	22"743	34"091
5°	Verstappen	Toro Rosso STR11	1'26"934	1'25"615	1'25"434	28"316	22"930	34"133
6°	Massa	Williams FW38	1'25"918	1'25"644	1'25"458	28"254	22"835	34"369
7°	Sainz	Toro Rosso STR11	1'27"057	1'25"384	1'25"582	28"358	22"913	34"105
8°	Ricciardo	Red Bull RB12	1'26"945	1'25"599	1'25"589	28"456	22"918	34"108
9°	Pérez	Force India VJM09	1'26"607	1'25"753		28"375	22"871	34"466
10°	Hülkenberg	Force India VJM09	1'26"550	1'25"865		28"335	22"921	34"486
11°	Bottas	Williams FW38	1'27"135	1'25"961		28"525	22"923	34"442
12°	Alonso	McLaren MP4-31	1'26"537	1'26"125		28"634	23"037	34"454
13°	Button	McLaren MP4-31	1'26"740	1'26"304		28"620	23"117	34"567
14°	Palmer	Renault R.S.16	1'27"241	1'27"601		28"929	23"324	34"940
15°	Magnussen	Renault R.S.16	1'27"297	1'27"742		29"038	23"296	34"894
16°	Ericsson	Sauber C35	1'27"435			28"789	23"430	35"089
17°	Nasr	Sauber C35	1'27"958			29"288	23"344	35"326
18°	Kvyat	Red Bull RB12	1'28"006			29"228	23"516	35"164
19°	Grosjean	Haas VF-16	1'28"322			28"732	23"352	35"099
20°	Gutiérrez	Haas VF-16	1'29"606			28"758	23"213	34"674
21°	Haryanto	Manor MRT05	1'29"627			30"132	23"771	35"724
22°	Wehrlein	Manor MRT05	1'29"642			30"049	23"633	35"960

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)



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

### MONDIALE PILOTI

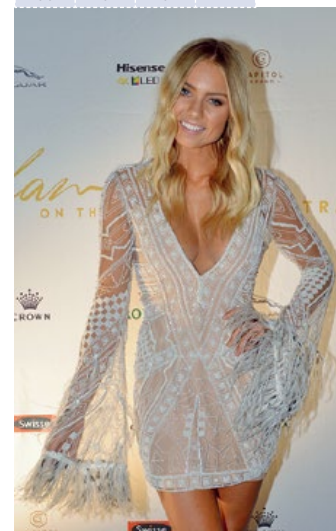
	1°: 25 p	6°: 8 p	2°: 18 p	7°: 6 p	3°: 15 p	8°: 4 p	4°: 12 p	9°: 2 p	5°: 10 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE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

### MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	43	25/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2° Ferrari	15	15/0	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Williams	14	10/4	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Red Bull	12	=12	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Haas	8	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Force India	6	0/6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Toro Rosso	3	1/2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Renault	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° McLaren	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° Manor	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### CAMBI GOMME

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



**NEL CIRCUS MICROFONATI  
SEMPRE PIU' IN OMBRA**

Avere un microfono in F1 significa sempre meno poter comunicare con il proprio pilota, secondo le recenti statuizioni della Fia

gli **intrighi**  
del **Gp**

# Parlare piacere proibito

LA FIA REGOLAMENTA IL RAPPORTO PILOTA-BOX CON 24 MESSAGGI TIPO: NO A COMUNICAZIONI SU COMPORTAMENTO E GUIDABILITÀ DELLE MONOPOSTO

di **Cesare Maria Mannucci**

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

**MELBOURNE** - L'intento iniziale era ridurre le comunicazioni radio team-pilota per ridurre valenza e responsabilità al ruolo di chi guida. Il risultato finale però è stata la creazione di un sistema di controllo elettronico complesso che snatura il rapporto pilota-box.

Charlie Whiting è convinto che non cambierà nulla nella gestione della gara e nel rapporto tra il team e il pilota ma poi descrive una struttura per il controllo delle comunicazioni radio e visive, degna di un piano elaborato dall'antiterrorismo. Da Melbourne cambia tutto, anche nella trasmissione dati, visto che la Fom e la Fia per la prima volta gestiscono in regime di monopolio la trasmissione dati e la telemetria, con un sistema comune a tutti. La Fia comunica i 24 messaggi tipo, che saranno consentiti, ma che comunque saranno investigati qualora ci sia il sospetto di messaggio in codice. Parliamo di comunicazioni basiche, sul meteo, sui tempi parziali o dei rivali, se c'è un problema con il Drs. Tutto il resto, quello non specificato nel prontuario, sarà invece proibito. Dai box non potranno più istruire il pilota su come modificare il comportamento e la guidabilità della vettura durante la gara. Anche se un'ora prima del via, la Fia ha liberato le conversazioni in merito alle scelte strategiche. «La F1 va contro la logica corrente - dice Horner - viviamo nel mondo della comunicazione, qui si vogliono riportare le cose a un passato irragionevole. La complessità tecnica delle vetture moderne ha raggiunto un livello impensabile. Da una parte i regolamenti consentono la costruzione di vetture e motori estremamente complicati, poi però si impedisce di ricorrere agli strumenti per gestirle al meglio. A nessun pilota piace sentirsi dire

cosa fare, ma il livello di assistenza costante che ora queste vetture richiedono è più elevato e complesso rispetto a solo tre anni fa. Inoltre credo che i fans amassero scoprire i dettagli tecnici dalle conversazioni radio, che ora invece resteranno segreti».

La Fia non si limita a ridurre le comunicazioni radio tra box e piloti. Già durante le qualifiche la Fia, intervenendo sulle centraline elettroniche, potrà inibire la possibilità di variare la sensibilità di erogazione dell'acceleratore. Escluso un valore inferiore al 5% del comando. La mappa potrà essere sbloccata se le condizioni meteo lo richiedessero. Stessa procedura di controllo e limitazione anche durante la partenza, dove la seconda paletta che attiva la frizione sarà disattivata, rendendo così più problematica la ricerca ottimale del punto di stacco. Emerge comunque una contraddizione nei termini. I regolamenti, la tecnologia ammessa, permettono la costruzione di vetture estremamente complesse. Con i regolamenti sportivi però, si impedisce di fatto ai team di utilizzarle al meglio. Perché ormai è intrinseco nella tecnologia di queste vetture, consigliare il pilota su i diversi settaggi da mutare quasi ad ogni curva. Il problema non è rendere le cose più difficili per il pilota. Ma

di una tecnologia che per essere ottimizzata al meglio, ha bisogno di parametri e di modifiche costanti, che non sono controllabili dal solo cervello del pilota.

Piuttosto che la complessa struttura allestita dalla Fia, allora sarebbe stato più semplice ed avrebbe ottenuto lo stesso effetto, abolire l'utilizzo della radio tout court. Utilizzandola solo per ragioni di sicurezza. Senza mettere in piedi una struttura poliziesca più simile a quella di Echelon. Il dispo-

LA FIA, IN UN MONDO DOMINATO DALLA COMUNICAZIONE, RIPORTA LA F1 AL PASSATO  
**CHRISTIAN HORNER**



tivo di ascolto informatico messo in piedi dai servizi segreti di America e Inghilterra. Poi c'è un altro problema. La Fia si concentra ossessivamente sulle comunicazioni via radio, quando, in modo più semplice e efficace, le stesse disposizioni potrebbero essere impartite via internet. Senza che la Fia le possa monitorare via radio. E in quel caso i messaggi potrebbero arrivare direttamente dalla strategy room. Come fosse un'applicazione WhatsApp. E ancora, immaginando scenari più complessi ma già attuabili, utilizzando la tecnologia Head-up display di derivazione aeronautica, oggi adottata da vari Costruttori di vetture di serie, il pilota potrebbe ricevere sul visore del casco, sempre via internet, le informazioni e le disposizioni ora proibite, che la Fia cerca un po' ingenuamente di scovare via radio o interpretando i messaggi subliminali nei pannelli mostrati ai box. Michael Schumacher e Alex Zanardi avevano già provato sul casco, una tecnologia simile nel 1999, ma allora c'erano problemi di messa a fuoco. Oggi superabili con la tecnologia laser. La Fia ha dichiarato guerra alle comunicazioni radio, sistema ormai obsoleto, ma forse è come pensare che qualcuno oggi possa ancora usare la spada. Così resta il dubbio che in realtà sia tutto il solito wrestling, per spostare l'attenzione e l'importanza su cose che in realtà non l'avrebbero. ●

gli **intrighi**  
del **Gp**



**WHITING VUOLE CHE LE DECISIONI PRINCIPALI DI GESTIONE-GARA SIANO DEL PILOTA** Massa, sopra, davanti a Hamilton in piena bagarre. Whiting della Fia, a destra, porta avanti la scelta volta a rendere i piloti più autonomi e meno "consigliabili" dai box, elaborando un complessissimo sistema di controllo di conversazioni e comunicazioni

## Charlie dichiara guerra ai furbetti

**ECCO PUNTO PER PUNTO COME WHITING INTENDE IMPEDIRE COMUNICAZIONI IN CODICE DIRETTE A ELUDERE I DIVIETI DELLA FIA**

**S**piega Charlie Whiting, l'ideatore della guerra santa alle comunicazioni via radio: «Il senso generale del nuovo regolamento, è fare in modo che siano i piloti a guidare le macchine. Perché il livello di informazioni che arrivano dai box, le indicazioni su ogni regolazione da apportare, avevano ormai oltrepassato il limite. Per adesso saremo elastici nelle punizioni in caso di mancato rispetto. La prima volta sarà tollerata, la seconda provocherà una reprimenda, la terza infrazione potrà essere sanzionata con del tempo ag-

giuntivo. La Fia controllerà sia i messaggi non conformi al prontuario che abbiamo comunicato, che quelli conformi, qualora fosse evidente che si tratta di un linguaggio in codice. Per questo ogni conversazione sarà ascoltata e valutata, confrontandola con i dati oggettivi. Ogni caso sarà differente. Per questo abbiamo allestito un'apposita struttura. Ci saranno 4 commissari in direzione gara, ognuno controllerà le conversazioni di 3 piloti, a cui si aggiungeranno altri 5 ingegneri del software che ascolteranno, ognuno, gli altri 2 o 3 piloti. Vi garan-

tisco che ogni singolo messaggio sarà ascoltato e soppesato, soprattutto se ci sarà il dubbio che sia in codice. Per questo controlleremo tutte le performance della vettura, per vedere se ci sia stata una diretta conseguenza. Se lo stesso messaggio sospetto dovesse ripetersi anche la gara successiva, controlleremo e confronteremo di nuovo le performance con la gara precedente. Ai team sarà proibito anche spedire messaggi di testo sul display del volante. Durante l'inverno abbiamo dedicato molto tempo a controllare questo dispositivo, che

tecnicamente è molto complesso. Saranno consentite informazioni solo in tempo reale, non previsioni di quello che potrebbe accadere. Il volante è gestito dalla centralina fornita dalla Fia, quindi possiamo controllare tutti i parametri. Se c'è un problema ai freni, è ammessa una spia per avvertire il pilota, ma non sarà consentito al team spiegare al pilota come usarli. Stesso discorso per il consumo di carburante. Potranno dire al pilota quanta benzina è stata utilizzata e quanti giri ha fatto, ma non potranno dirgli quale ritmo tenere, basandosi sulle simulazioni. Dovrà farlo il pilota, da solo e in modo indipendente. I controlli non saranno solo sulle conversazioni radio ma anche sulle informazioni comunicate dai box con i pannelli. Ci saranno tre telecamere che filmeranno ogni volta che un cartello viene

mostrato. Saranno consentiti solo i messaggi ammessi via radio. Perché è ipotizzabile che, adottando diversi colori, per indicare il calo progressivo dei giri, si potessero trasmettere messaggi in codice. Tipo i numeri in rosso invece che in giallo oppure bianco. Per questo ci saranno le telecamere. Se vedremo dei numeri con colori inusuali, investigatoremo. Sappiamo che i team faranno il possibile per comunicare al pilota il maggiore numero di informazioni. Speriamo che lo facciano nel modo corretto e legale. Inoltre abbiamo deciso di congelare la possibilità di intervenire modificando le diverse mappe dei motori, per influenzare la coppia del motore. Ogni funzionalità del motore, potrà essere cambiata solo dai piloti. Avranno tutti gli strumenti per farlo. I migliori faranno un lavoro miglio-

# Pressioni controverse

I VALORI DI GONFIAGGIO MINIMO DELLE GOMME SONO AUMENTATI MA C'È CHI USA STRATEGIE PER GESTIRE LA SITUAZIONE A PROPRIO FAVORE. ECCO COME

**MELBOURNE** - Già dai test di Barcellona, vi avevamo parlato delle proteste di alcuni piloti che accusavano la Pirelli di avere imposto pressioni minime di gonfiaggio troppo elevate, rendendo così problematica la guida. Perché i valori di pressione minima, rispetto al 2015, sarebbero stati più alti. In Australia la situazione è stata chiarita, nel senso che tra la Pirelli e i team, si è cercato di raggiungere un compromesso che soddisfacesse le necessità di entrambi. Della Pirelli per rendere le gomme meno vulnerabili, dei piloti per non essere costretti a guidare "sulle uova", come si era lamentato anche Hamilton. Sul fronte delle pressioni minime, la Pirelli ha aumentato i valori rispetto al 2015. Nella considerazione che

dopo aver analizzato i dati delle telemetria dei test a Barcellona, sarebbe emerso un aumento di 100 kg di carico aerodinamico per gomma, e un aumento nelle velocità massime di circa 10 km/h. Incremento confermato anche nelle qualifiche a Melbourne, dove Hamilton ha migliorato la pole del 2015 addirittura di 2"5 e dove Hulkenberg ha registrato la velocità massima di 330,3 km/h!

Se nel Gp di Australia 2015 le pressioni minime erano state di 17,5 psi davanti e 17 psi dietro, ora si è passati a 21,5 psi all'anteriore e 18,5 psi al posteriore. Aumento considerevole, soprattutto per le gomme anteriori, compensato però da una maggiore elasticità nelle regolazioni sul camber. Valore determinante per migliorare la

guidabilità e direzionalità dell'avantreno. Di fatto si è trattato di uno scambio alla pari. Pressioni minime alle gomme anteriori più alte, in cambio di una maggiore libertà nelle regolazioni di camber. Per quanto riguarda il posteriore invece si è seguito un processo inverso. L'aumento di pressioni minime delle gomme è stato minore, ma più limitato è stato il range di variazione dei valori di camber. I valori di camber consentiti a Melbourne erano di -4° davanti e -2° di dietro.

Il problema però è che le pressioni minime di gonfiaggio sono rilevate da fermo, con la vettura ai box o in griglia. Poi, chissà come, dopo pochi giri di gara, le pressioni di gonfiaggio scendono sempre, anche di 2 psi. Valore che va ben oltre il naturale assestamento della pressione conforme ai parametri di temperatura della pista, e del rapporto tra aria esterna e interna alla gomma. Per regolamento, i tecnici Pirelli possono rilevare la pressione solo sulla gomma, esternamente. Non possono controllare la pressione minima dal valvolino interno al cerchio, che invece usano i meccanici del team per gonfiare le gomme o i commissari Fia quando vogliono ispezionare la pressio-

ne. Perché il valvolino è considerato parte del telaio, mentre i tecnici Pirelli possono controllare solo la gomma, esternamente. Sembra una differenza semantica, ma non lo è. Perché alcuni team e la stessa Fia, sospettano che alcune squadre siano in grado - intervenendo sul valvolino - di ridurre la pressione minima interna alle gomme. Con una molla interna che si sbloccherebbe dopo pochi giri, provocando così la perdita d'aria richiesta. Così facendo aumenterebbe l'impronta a terra del pneumatico, e per le gomme anteriori, migliorerebbe direzionalità e inserimento in curva. Un trucco già in uso nella Nascar e anche nei Rally. Addirittura, quando le ruote tornano alla Pirelli per smontare le gomme usate, spesso il valvolino interno al cerchio è assente, misteriosamente scomparso. Per questo motivo il tema delle pressioni di gonfiaggio - dopo che il caso venne alla ribalta a Spa e Monza nel 2015 - rimane topico. Negli ultimi mesi, la collaborazione tra i team e Pirelli è migliorata. Ora, dietro richiesta, i team forniscono alla Pirelli i dati della telemetria. L'argomento pressioni minime però continua a rimanere una sorta di campo minato. ●



re. Le vetture dispongono di un sistema di telemetria standard, uguale per tutti. Se i team non potranno comunicare al pilota troppe informazioni ottenute con la telemetria, a meno che non ci siano gravi problemi funzionali, automaticamente sarà meno importante avere sistemi in grado di acquisire più dati». ●

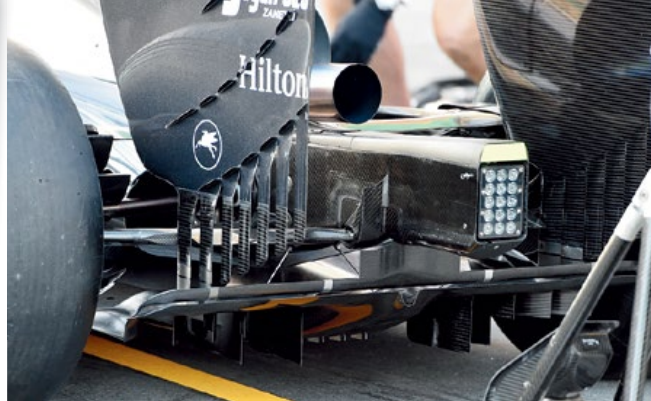




COME TERZO PILOTA

## Williams, ok a Di Resta

Alla vigilia del Gp di Australia, la Williams ha nominato Paul Di Resta nel ruolo di terzo pilota. Lo scozzese prende il posto di Adrian Sutil e, compatibilmente con i suoi impegni di Dtm, sarà presente a tutte le gare. Nome nuovo anche alla Renault, dove il canadese Nicholas Latifi è stato ingaggiato come terzo pilota e in quel ruolo dovrebbe partecipare alle prove libere del venerdì del Gp del Canada. Latifi diventerà questo ruolo con Esteban Ocon e quest'anno correrà in Gp2 con il team Dams. La Renault continua così a rivolgersi a dei piloti paganti, anche per ruoli che invece ci si aspetterebbe che un grande Costruttore assegnasse a conduttori dal grande potenziale. Considerando che ora è Frederic Vasseur che gestisce la filiera dei piloti Renault, sarebbe logico attendersi una filosofia diversa. Visto che Ocon è stato "parcheggiato" dalla Mercedes alla Renault, ma rimane sotto contratto del Costruttore tedesco.



NE HA UTILIZZATI 23 SU 32: NE RESTANO 9 PER LO SVILUPPO

## La Ferrari usa più gettoni

La Fia ha comunicato il numero di gettoni che sono stati spesi per omologare la power unit, e quanti ne resteranno durante la stagione per l'ulteriore sviluppo. Rispetto al 2015, i motoristi sono partiti da 32 gettoni e ogni parte del motore poteva essere modificata. Mentre nel 2015, c'erano varie componenti strutturali, come l'albero motore, che non si potevano cambiare. La Ferrari è quella che ha utilizzato il maggiore numero di gettoni per omologare la power unit in versione 2016, spendendo 23 gettoni. Quindi ne restano altri 9 per lo sviluppo. La Mercedes ha invece speso 19 gettoni, e ne avrà altri 13 da impiegare. Sono 18 i gettoni spesi dalla Honda, nella foto sopra, con 14 ancora da utilizzare. Una scelta al risparmio forse poco oculata, considerando l'attuale rendimento della power unit giapponese. Che avrebbe bisogno di uno sviluppo più profondo e radicale. Come lo scorso anno, la Renault si è tenuta il maggiore numero di gettoni da utilizzare. Nella sua power unit ha fatto ricorso a 7 gettoni, per modificare il propulsore evo che aveva debuttato al Gp del Brasile 2015. I francesi avranno così ancora 25 gettoni da utilizzare, a condizione che lo facciano, visto che nel 2015 gli aggiornamenti, rispetto al motore che aveva debuttato a Melbourne, si erano visti solo in Brasile, al penultimo Gp dell'anno. Certo, 25 gettoni sono tantissimi, in termini di modifiche tecniche da apportare, è persino di più di quanto abbia "speso" la Ferrari, nel passaggio tra la power unit 2015 a 2016. «Considerando i progressi di potenza ed efficienza che abbiamo già ottenuto - dice Cyril Abiteboud - è evidente che la relazione gettoni-potenza, non esiste. Si possono spendere molti gettoni e non ottenere nulla, e viceversa. Che era quello che forse avevamo fatto lo scorso anno, quando a livello cronometrico i vantaggi non si erano visti. Tutto dipende da come le modifiche sono fatte».

POI NON SE NE È FATTO NIENTE

## Hamilton... quasi indagato

Prima di arrivare a Melbourne, Lewis Hamilton ha trascorso alcuni giorni di vacanza in Nuova Zelanda, dove ha noleggiato una Harley e ha postato un film su Snapchat fatto con il suo telefonino mentre guidava la moto nella campagna neozelandese. Apriti cielo, la polizia locale ha aperto una inchiesta per vedere se ci fossero stati gli estremi per una identificazione di reato, considerando la pericolosità di questa azione. L'inchiesta poi non è andata avanti perché non c'erano le prove che fosse stato Hamilton a riprendersi con il telefonino oppure se fosse stato un altro a farlo. Come al solito, tanto rumore per nulla, ogni volta che è coinvolto Lewis Hamilton.

NUOVO DIVIETO IN FORMULA UNO

## Visiere, usa e non più getta!

Nuova regola in F.1: ora i piloti non potranno più buttare in pista le pellicole protettive al visore del casco, che abitualmente sono sovrapposte a strati e si strappano quando si sporcano. Per evitare - come successo ad Alonso lo scorso anno in Spagna - che una pellicola finisca nella presa d'aria dei freni, ora i piloti dovranno buttare la pellicola dentro l'abitacolo, oppure stapparla ai box, durante il cambio gomme. Ma se un pilota la butta in pista come sarà penalizzato?



Lente d'ingrandimento

Molto apprezzata la presenza di Arnold Schwarzenegger



Nasr e Ericsson, sopra, rendono onore ai canguri, ovviamente animali simbolo dell'Australia. In questo caso hanno vissuto momenti tranquilli e spensierati, ma al box Sauber la crisi economica autorizza meno sorrisi





**IN GIUGNO PER COLLAUDARE LE GOMME PIÙ LARGHE IN CHIAVE 2017**

## Test **Pirelli** con le F.1 dotate dei vecchi V8

La Pirelli si aspetta di iniziare in giugno i test - minimo 12 giorni - per collaudare e definire le nuove gomme più larghe per il campionato 2017. Utilizzare le vecchie vetture dotate di motore V8 rimane al momento l'unica opzione percorribile. Ferrari e Mercedes sarebbero già pronte a disposizione, con una apposita squadra test, di cui la Pirelli si accollerebbe i relativi costi. Ci sono problemi invece per utilizzare i vecchi V8 Renault, perché, a detta del Costruttore francese, non ci sarebbero più motori disponibili. Era infatti una consuetudine della Red Bull, quando il campionato si concludeva a Interlagos, a gara finita, distruggere i motori nei box con continui fuori giri. Anche la McLaren vorrebbe partecipare a questi test, ma avrebbe bisogno di un vecchio motore Mercedes V8. Che difficilmente potrebbe ottenere.



**È IL NOME DELLA SUA FERRARI**

## Seb battezza Margherita

Dopo Eva, è la volta di Margherita. Il nuovo nome che come tradizione Sebastian Vettel ha voluto assegnare alla vettura che guida. «Ti sei ispirato alla pizza?» - Ha chiesto un giornalista tedesco, fedele allo stereotipo italia=pizza e ai colori rosso-bianco. «No - ha risposto Vettel - con questa mentalità allora avrei potuto ispirarmi anche a un cocktail. Non c'entra niente, mi piaceva il nome e l'ho scelto. Senza secondi fini». C'è da dire che rispetto ai precedenti nomi adottati, Margherita sembra essere più di classe e più degno del rispetto dovuto a una Ferrari.

**PER UN ERRORE DEL TEAM CIRCA IL PARCO CHIUSO VIRTUALE**

## Bottas, quasi "fuori"!

Come lo scorso anno per i problemi alla schiena, anche questa volta Bottas, nella foto sotto, ha rischiato di non prendere il via. Non per problemi fisici, ma regolamentari. Il team Williams infatti non aveva inviato alla Fia prima delle qualifiche, il file con tutte le regolazioni di assetto adottate. Nuova procedura regolamentare introdotta per controllare che non venga violato il regime di parco chiuso virtuale. Di fatto un'ulteriore complicazione regolamentare. Pat Symonds ha ammesso l'errore, dando la responsabilità a un nuovo modulo informatico adottato alla vigilia. La scheda di Massa era completa, quella di Bottas no. I Commissari hanno deciso di non intervenire, anche perché la vettura di Bottas era a disposizione, dopo le qualifiche, per ogni riscontro. Però il finlandese è poi stato penalizzato di cinque posizioni in griglia per avere sostituito il cambio.



Pat Symonds ha ammesso l'errore, dando la responsabilità a un nuovo modulo informatico adottato alla vigilia. La scheda di Massa era completa, quella di Bottas no. I Commissari hanno deciso di non intervenire, anche perché la vettura di Bottas era a disposizione, dopo le qualifiche, per ogni riscontro. Però il finlandese è poi stato penalizzato di cinque posizioni in griglia per avere sostituito il cambio.

Pat Symonds ha ammesso l'errore, dando la responsabilità a un nuovo modulo informatico adottato alla vigilia. La scheda di Massa era completa, quella di Bottas no. I Commissari hanno deciso di non intervenire, anche perché la vettura di Bottas era a disposizione, dopo le qualifiche, per ogni riscontro. Però il finlandese è poi stato penalizzato di cinque posizioni in griglia per avere sostituito il cambio.

**IN SENO ALLA MERCEDES GP**

## Rotazione tra meccanici

Scambio di meccanici tra Rosberg e Hamilton, con le rispettive squadre che hanno ceduto all'altra, cinque persone. Un cambiamento poco comprensibile, considerando invece che sul fronte dei tecnici, nulla è cambiato rispetto al 2015. «Una cosa positiva - dice Rosberg - perché la battaglia negli ultimi due anni è stata particolarmente intensa e per la solidità del team è meglio spostare le persone da una squadra all'altra, per impedire che si concentrino solo su una vettura o su un solo pilota». Alla Mercedes hanno spiegato questo cambiamento come normale procedura, proprio per evitare che il personale si auto limiti, facendo per quindici anni le stesse cose.



Daniel Ricciardo si dimostra versatile quanto vivace facendosi immortalare ai comandi di un elicottero. Il pilota australiano resta uno dei più estroversi della F1



Fortunatamente il messicano "Checo" Perez la guida da autoscontro l'ha mostrata solo nel luogo adatto, ossia al volante dell'apposita navicella da luna park...



Coulthard s'è fatto immortalare con l'ambasciatrice del Gp d'Australia. Scelta di gran livello!



**NON È PIÙ SUO AZIONISTA**

## Toto saluta la Williams

Toto Wolff si è liberato dell'ultimo 5% che ancora possedeva del capitale azionario Williams. A rilevarlo, è stato l'uomo di affari americano Brad Hollinger, che in precedenza aveva già comperato il 10% delle azioni da Wolff, e ora con il 15%, diventa il secondo azionista del team, dopo Frank Williams che detiene il 52%, Patrick Head il 9%, mentre sul mercato azionario di Francoforte sono state vendute azioni pari a circa il 24%. «Liberarmi dell'ultima tranche di azioni Williams - dice Wolff - è stato un momento emozionante, perché se oggi sono alla Mercedes, tutto è iniziato con quell'investimento alla Williams, e al ruolo direttivo che Frank mi ha voluto assegnare. Il periodo trascorso alla Williams è stata una grande scuola che non dimenticherò mai».



Lente d'ingrandimento

È proprio vero che la passione per la Formula 1 non ha età

**PRENDE FORMA L'ASTON MARTIN BY RED BULL TECHNOLOGY**

# Newey firma una supercar

Chiariamo subito una cosa. L'accordo tra Red Bull Technology e Aston Martin, presentato a Melbourne, non ha nessuna implicazione presente o futura con la F.1, al di là della presenza dei loghi Aston sulla RB 12. L'attuale power unit Renault continuerà a chiamarsi Tag-Heuer e per il futuro la Red Bull è ancora alla ricerca di un accordo con un altro Costruttore.

Aston Martin e Red Bull Technology si associano per realizzare un'avveniristica Supercar, progettata da Adrian Newey, che verrà pronta nel 2018, e sarà prodotta in 100 esemplari, al prezzo per ora ipotetico di 1,5 milioni di sterline. Siglata AM-RB 001, sarà progettata dalla Red Bull Technology, ma verrà interamente prodotta da Aston Martin. Alla fine, sebbene in forma di semplice sponsor, il nome Aston Martin è tornato in F.1 dopo la trattativa fallita con la Force India. Autosprint aveva anticipato le vere ragioni che avevano portato alla fine di quell'accordo. Ossia il coinvolgimento di VJ Mallya nel business degli alcoolici, cosa incompatibile con il fondo sovrano Dar del Kuwait, azionista della Aston Martin insieme al fondo di private equity italiano Investindustrial della famiglia Bonomi, che aveva bocciato la proposta perché contro le leggi islamiche. Con una punta di ingenuità, Christian Horner ha detto: «Vogliamo realizzare una vettura che a Silverstone sia più veloce di una F.1. Che mostri sviluppi aerodinamici e valori di deportanza oggi impensabili anche per la F.1. Il progetto per l'Aston Martin avrà più deportanza di ogni vettura mai prodotta dalla Red Bull». Horner dimentica però che a Silverstone le attuali Lmp1 sono molto più lente sul giro rispetto a una F.1, quindi che cosa ha in mente? Ricorre al termine Hyper Car, senza specificare in cosa dovrebbe differenziarsi da una Supercar, riconoscendo però che le problematiche da affrontare saranno molte, anche sotto l'aspetto della omologazione stradale e della manutenzione. Perché stiamo parlando di una vettura comunque omologata per l'uso stradale. Anche se probabilmente non in tutti i Paesi. Un poco come accade per le Ferrari serie FXX.

Spiega Adrian Newey: «Quando mi sono laureato, nel 1980, la mia tesi era proprio sul progetto di una vettura stradale a effetto suolo. È dal 2015 che ci lavoro sopra. Quando avevo appena sei anni, già avevo due obiettivi: progettare vetture da corsa e una super GT stradale. Ora riesco a fare entrambe».

**QUANDO AVEVO SEI ANNI SOGNAVO DI PROGETTARE UNA F.1 E UNA GT. ORA RIESCO A FARE ENTRAMBE LE COSE**

**ADRAIN NEWAY**



**PENALIZZATO IN GRIGLIA E...**

## Haryanto a -2 punti in patente

Per Rio Haryanto il debutto in F.1 è iniziato subito in salita. Durante le prove libere di sabato, quando ancora si trovava in pit lane, uscendo dai box ha colpito la Haas di Grosjean che si era appena mossa dalla sua postazione. Ed è stato proprio il pilota francese a riportare i maggiori danni, con il fondo piatto distrutto. Mettendo così in crisi la sua squadra che si era presentata in Australia con i ricambi contati. I Commissari hanno penalizzato Haryanto di tre posizioni sulla griglia di partenza e gli hanno tolto 2 punti sulla patente. Un danno da poco, considerando che il pilota indonesiano si era qualificato al 21esimo posto, davanti al suo compagno di squadra Werhlein. «Una penalizzazione sbagliata - ha detto David Ryan della Manor - perché Grosjean aveva tutto il tempo e lo spazio per frenare ed evitare Haryanto, ma non lo ha fatto».



Sopra, Minttu Virtanen, compagna di Raikkonen. A sinistra, i premi per i primi tre. Sotto, Ocon terzo uomo Renault



**DOPO ABU DHABI E IL COMPLESSO IN COSTRUZIONE IN SPAGNA**

## Il terzo parco **Ferrari** sorgerà in Cina

**S**i espande il numero di Ferrari World, dopo quello di Abu Dhabi e l'altro in costruzione in Spagna. Il terzo parco a tema sarà costruito in Cina, forse vicino a Pechino, e sarà il frutto di un accordo tra Ferrari, Beijing Automotive Group e Baic Eternaland. Il parco dovrebbe essere operativo prima del 2020.

**CON UNA PROTEZIONE BEN DIVERSA DALL'HALO DELLA FERRARI**

## Il parabrezza stile RB

La Red Bull ha diffuso le immagini della sua proposta, diversa dall'Halo provata dalla Ferrari, sorta di parabrezza realizzato in lexan e caratterizzato da due supporti che dovrebbero compromettere meno la visibilità dall'abitacolo. Charlie Whiting ha riconosciuto la validità della proposta Red Bull, ma ha confermato che se un dispositivo verrà adottato nel 2017 sarà senza dubbio l'Halo. Che nel caso verrà prodotto da un singolo fornitore e sarà uguale per tutti. Per evitare che questa soluzione possa avere, differenziandosi, dei vantaggi di natura aerodinamica.



**IL TECNICO VERSO RED BULL**

## Hitzinger ha messo le... ali?

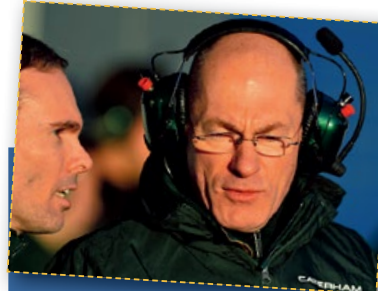
Forse è solo un'ipotesi senza fondamento che però merita essere riportata. Alex Hitzinger, progettista della Porsche 919 H ma soprattutto del motore 4 cilindri turbo di 2 litri, campione del mondo Wec, ha lasciato la Casa di Stoccarda per una proposta ricevuta dalla Red Bull. In precedenza Hitzinger aveva già lavorato per Red Bull Technology, occupandosi proprio di sistemi per il recupero di energia. Insieme ad Andy Cowell della Mercedes, Hitzinger è considerato il più esperto in materia di unità MKU-H, ossia il motore ausiliario attivato dai gas prodotti dalla turbina. A Hitzinger la Red Bull avrebbe chiesto uno studio di fattibilità per produrre un proprio motore di F1. Prospettiva però che sia Mateschitz che Marko avevano ripetutamente smentito nel 2015. Ma in F1 le cose possono cambiare in fretta.

**PER UN SEMPLICE DISGUIDO**

## Wolff col pass provvisorio!

Toto Wolff si è presentato in Australia con un pass di colore verde, valido solo per una gara, e non con quello rosso, che invece ha validità annuale. Alla Fom si sono giustificati dicendo che alla Mercedes si sono sbagliati presentando la domanda per il pass in ritardo. Da qui la soluzione provvisoria. I complottisti, hanno voluto vedere uno sgarbo di Ecclestone, per essere stato osteggiato dalla Mercedes su tutti i fronti. Ma se Bernie vuole vendicarsi, di certo sa essere più creativo e meno banale...

Daniel Ricciardo ovviamente in Australia gioca in casa ed è il pilota più amato dal pubblico locale. Lo vediamo, a sinistra, esibirsi in un selfie col veterano Massa. Sotto, la F1 e il paese dei canguri uniti anche nelle rispettive bandiere



**E ORA PIACE ALLA RENAULT**

## Smith, addio alla Sauber

Un aereo l'ha preso, ma non per l'Australia, bensì per tornare a casa, in Inghilterra. Alla vigilia del primo Gp, Mark Smith, direttore tecnico della Sauber, abbandona il team svizzero, che inizia così la stagione subito in salita. Smith era arrivato alla Sauber nel 2015, per soddisfare le richieste di Felipe Nasr, che pretendeva un direttore tecnico di nome per rimanere - e continuare a pagare - alla Sauber. Smith se ne sarebbe andato quando si è reso conto che la situazione economica del team svizzero rimane molto precaria e non consente al momento di pianificare il futuro. Ora potrebbe tornare alla Renault, dove aveva già progettato le vetture due volte campione del mondo con Fernando Alonso.



**GIÀ PILOTA F1 NEL 1989-1990**

## Donnelly commissario

Per il primo Gp, questi i membri del collegio dei Commissari Fia. In rappresentanza dei piloti c'era Martin Donnelly, nella foto sopra, affiancato da Enzo Spano per il Venezuela e dal tedesco Gerd Ennser.



ADELAIDE E MELBOURNE: STORICHE  
LOCATION PER COMMIIATI E INIZI  
DI EPOPEE. RIVIVIAMO I MOMENTI  
PIÙ INTENSI E TOCCANTI IN 31 ANNI  
DI GRAN PREMI AGLI ANTIPODI

# Albe e tramonti d' **Australi**



**QUELL'ULTIMA VITTORIA  
TARGATA AYRTON SENNA**

Senna nel 1993 su McLaren coglie la sua ultima vittoria in F1, a lato, così come Mansell l'anno dopo, su Williams, in basso a destra. Sotto, Ayrton e Prost nel dopogara 1993

di **Mario Donnini**

foto **Sutton-Images.com**

**A**ustralia e Formula Uno, storia seppiata d'albe e tramonti. Principi e addii. Nostalgie e carezzevoli poesie che non si dimenticano. Sorprende pensare che fino a trenta anni fa il Continente Nuovissimo e il Circus iridato fossero perfetti sconosciuti, perché nel frattempo tante cose sono successe e l'Australia ha poi sfornato alcune delle pagine più calde e gloriose nella storia dei Gran Premi. La sua stessa collocazione nel calendario sembra studiata da un abile sceneggiatore, in grado di partorire vicende toccanti, destinate a cristallizzarsi e a impreziosirsi, all'interno di due snodi narrativi fondamentali, Adelaide e Melbourne, il primo dal 1985 al 1995, il secondo dal 1996 a oggi. Accomunati dall'essenza dei tracciati, pur così diversi tra loro, ma permeati della stessa filosofia: quella d'essere circuiti cittadini scorrevoli ed elettrizzanti, piuttosto che tormentosi e cunicolari.

**Adelaide, l'arena dell'addio**

Trentuno anni fa non ci si pensava ancora, ma l'immediata collocazione del Gp d'Australia quale ultimo Gp del calendario, nel decennio di Adelaide, fu una specie di turbocompressore narrativo che esaltò immediatamente la corsa dell'Oltremondo. Primo, perché avrebbe potuto rivelarsi decisiva per l'assegnazione del titolo - Abu Dhabi, per ottenere lo stesso privilegio in tempi recenti s'è messa a sborsare tesori -, secondo, perché essere l'ultimo episodio della stagione come minimo trasformò il Gran Premio in una sorta di aula magna del commiato e dell'addio. Per qualcuno un arrivederci alla stagione successiva, ma per altri qualcosa d'assai diverso e più sofferto.

**Due epiloghi da ricordare**

Di finali agonisticamente drammatici la Formula Uno ne ha conosciuti tanti, ma ce ne sono un paio targati Adelaide ben conficcati nell'immaginario collettivo dei race fans. Il finale dell'edizione 1986 è quanto di più mozzafiato e spiazzante si possa immaginare. Con le Williams-Honda di Mansell e Piquet apparentemente lanciate verso l'iride e poi bersagliate dalla disfatta tattico-strategica del muretto, che manda le gomme e il titolo in pappa prima di capire che le monopo-

a





sto andavano richiamate per la sostituzione. Senza evitare un dechappaggio spettacolare e potenzialmente cruento per Mansell e un fuoripista esiziale per Piquet. Morale della favola, le Fw11 favoritissime tornano con le pive nel sacco e la quasi giubilata McLaren Tag-Porsche di Alain Prost finisce nel trionfo più inatteso, quando, fino a poche ore prima, veniva considerata simbolo uscente e sorpassatissimo di gloria declinata. Grande lezione di sport, di intelligenza e di vita.

Non meno didattico l'altro epilogo col cuore in gola, quello targato 1994, con la Benetton di Schumacher e la Williams di Damon Hill a giocarsi l'iride. Mentre il verdetto sta per essere emesso e pare favorevole, a sorpresa, al bravissimo britannico, Schumi tira fuori dal cilindro una manovra che ha tutto per essere paragonata al gol di mano di Maradona ai mondiali. Creando così le premesse per una collisione che tarpa le ali a entrambi e gli consegna il più immeritato dei suoi sette campionati vinti, che in termini cronologici è anche il primo. Una chiusura che lascia l'amaro in bocca per un senso diffuso d'ingiustizia, tanto da trasformarsi in premessa filosofica per un più stringente controllo delle autorità sui comportamenti di gara dei piloti, che poi negli anni finirà per toccare l'eccesso opposto, divenendo a tratti persino soffocante.

#### La panchina dell'ultimo bacio

Certo, poi ci sono gli aspetti affettivi. Con quella nomea del Gp d'Adelaide quale sede per le feste finali, consapevoli o meno. Lauda nel 1985 disputa in Australia l'ultimo Gp e mentre è al comando perde il controllo della sua McLaren e raspa un muretto, scendendo triste dall'abitacolo. Scrive nella sua autobiografia: «Sono arrabbiato, vorrei imprecare, poi penso, ma dai, lascia stare, è finita, la tua vita ora cambierà per sempre. Sei fortunato: dalle corse esci vivo».

Sei anni dopo Piquet sa benissimo che quello sarà l'ultimo Gran Premio della carriera e vuole gustarselo, ma quando la gara viene interrotta causa un vero e proprio uragano, si rende conto che il piacere è già finito. Allora resta in macchina e chiede che la Benetton venga rimessa in moto per percorrere un'ultima, faticosa tornata, per assaporare l'attimo. Struggente, vero?

#### La sede delle vittorie di commiato

Sempre in Australia, nel 1993 e nel 1994, altri saluti importanti e ancor più intensi in quanto inconsapevoli. Perché il 1993 è l'ultimo anno in cui Ayrton Senna vince gare e la conclusiva è quella di Adelaide, prima della tragica stagione successiva. Quell'edizione diventa così una specie di chiusa agonistica di un'epoca, con "Beco" che porta al successo la McLaren, vedendo calare il sipario sulla parte più bella e gioiosa della sua carriera e pure della sua vita, mentre Prost con la Williams-Renault disputa l'ultimo Gp della sua vita. A fine gara l'incontro tra i due fa sbocciare la prima e unica conferenza stampa rilassata e sorridente che li vede protagonisti. Nessuno immagina che non ci saranno repliche e tutto ciò, visto a ritroso, dà ancora più valore a quei momenti.



Stessa storia l'anno dopo, quando Mansell, chiamato a rinforzare la Williams dopo la scomparsa di Senna, corre quando gli impegni in Indycar glielo consentono e infine coglie l'ultimo successo nel giorno del patatrac tra Schumi e Hill. Il "Leone" sembra eterno, non si può neanche immaginare un suo declino, eppure le poche e anonime apparizioni l'anno dopo al volante di una McLaren nella quale non riesce neppure a entrare, danno valore immenso agli ultimi lampi di gloria di Adelaide. Dove nel 1995 Schumi coglie il successo di commiato alla Benetton, mentre Hakkinen è in ospedale per un gravissimo incidente in prova. Comunque vada, l'Australia lascia il segno.

#### QUEGLI INIZI BRUCIANTI NEL SEGNO DI SCHUMI

Sopra, Schumi, con Barrichello: il tedesco vinse in Australia sei volte nei suoi sette anni iridati. Sotto, in senso orario, Villeneuve nel 1996, Lauda nel 1985, Piquet nel 1991, l'anno dell'uragano, i pannelli coi nomi di Schumi e Hill nel 1994 e il grave crash tra Ralf Schumacher e Jacques nel 2001





**Nel 1996 arriva Melbourne**

Una mossa diabolicamente azzeccata nel 1996 permette al magnate Ron Walker di strappare l'evento ad Adelaide, sancendo il trasferimento a Melbourne, presso l'Albert Park. Luogo che già nel 1953 e nel 1956 era stato sede del Gran Premio d'Australia, quando ancora si correva con la Formula Libera, tanto da vedere il successo di Stirling Moss al volante di una Maserati 250F di F.1. Stavolta, anche se la location in piantina è proprio la stessa, il tracciato cambia, inverte il senso di marcia che diventa orario e inverte perfino la collocazione nel calendario, diventando tradizionalmente la gara d'apertura del mondiale. Così la corsa au-

**LA FAMIGLIA JONES CORAGGIOSA PIONIERA**  
Sopra, Stan Jones e il figlioletto Alan. Papà Stan, in alto, vinse il Gp d'Australia nel 1959 a Longford con una Maserati 250F di F.1, mentre Alan si aggiudicò l'edizione 1980 a Calder con la Williams sulla quale si era laureato iridato nel 1980, sopra a destra. Si tratta di due gare non valide per il mondiale

strale muta pelle e dna, con una metamorfosi che la vede assumere l'aspetto di gara sinonimo di albe. Spiega l'ex iridato 1980 Alan Jones: «La grande fortuna di Melbourne è quella d'arrivare ogni anno quale gara d'apertura, catturando il massimo dell'attenzione mediatica mondiale, perché è puntualmente il palcoscenico del debutto in gara delle nuove monoposto e dei nuovi regolamenti. Un privilegio sicuro, questo. Mentre essere collocati alla fine del mondiale non dà alcuna garanzia d'essere decisivi». Giusto. E poi c'è dell'altro.

**Luogo ideale per cominciare storie importanti**

Capovolgendo le trame di Adelaide, fin dal 1996 Melbourne diventa cielo da aurore indimenticabili. Jacques Villeneuve ci debutta in F.1 e quasi ci vince con la Williams, dando il via al suo ciclo che l'anno dopo lo vedrà vincere il mondiale. Proprio qui Hakkinen perfeziona la sua resurrezione agonistica, aggiudicandosi la gara nel 1998, stagione per lui fatata perché gli consegnerà il primo alloro iridato. L'anno dopo, trionfando a sorpresa, Eddie Irvine inizierà qui un'annata memorabile, che lo porterà a sfiorare il mondiale nell'anno dell'infortunio di Schumi a Silverstone. Lo stesso Michael in ben quattro occasioni su cinque, apre anni vincenti in Ferrari proprio aggiudicandosi la gara di Melbourne, nel 2000, 2001, 2002 e nel 2004. Infine, nel 2014, proprio Melbourne apre l'epopea della Formula Hybrid, nonché il ciclo del dominio Mercedes. Australia, luogo di tramonti e albe che restano. Non importa cosa accade, se accade lì è destinato a non essere dimenticato. ●



# Favole nordiche

FLYING FINNS, SAGA SENZA FINE. DIETRO AI PROMETTENTI LAPPI E SUNINEN, SGOMITA KALLE ROVANPERA, 15ENNE FIGLIO D'ARTE, BABY FENOMENO



di **Marco Giordo**



### ROVANPERA AFFARI DI FAMIGLIA

Sopra Harri e Kalle Rovanpera nell'abitacolo della Citroën C2 con la quale l'anno scorso ha vinto il titolo 2 Ruote Motrici nel campionato lettone. Da quelle parti è possibile correre già a 13 anni dopo un test per la federazione locale. A sinistra Kalle in azione sulla Fabia S2000 con la quale ha debuttato alla fine del 2015 e che usa quest'anno in Lettonia

**Q**uella di Jari-Matti Latvala in Messico è stata la vittoria numero 176 di un ralista finlandese nella storia del Mondiale Rally. Una classifica questa in cui i driver finnici sono stati in testa per una trentina d'anni, sino a quando i francesi li hanno sopravanzati nel 2015 grazie alle vittorie a raffica dal 2002 ad oggi di Loeb ed Ogier, e che tuttora i transalpini conducono a quota 179 successi. La scuola finlandese, foriera di campioni del mondo quali sono stati Hannu Mikkola, Ari Vatanen, Timo Salonen, Juha Kankkunen, Tommi Mäkinen e Marcus Gronholm, e di grandi fuoriclasse come Simo Lampinen, Timo Mäkinen, Markku Alen ed Henri Toivonen, dopo il ritiro a fine 2014 dai rally di Mikko Hirvonen ha ora un solo esponente di spicco in auge nel Mondiale, Jari-Matti Latvala. È giusto quindi chiedersi quali siano i "flying finns" del futuro, quelli che continueranno a rendere viva e a non estinguersi questa razza protetta di ralisti Doc, una domanda alla quale lo stesso Mikko Hirvonen ha risposto qualche settimana fa facendo tre nomi: quelli di Teemu Suninen, Esapekka Lappi e Kalle Rovanpera. I primi due li conosciamo bene, il 22enne Suninen infatti dopo essere stato sino all'avvento di Mäkinen nella casa giapponese uno dei tester Toyota, sta disputando quest'anno il Mondiale Wrc 2 dove tra l'altro ha vinto l'ultima prova stagionale in Messico. Il 25enne Lappi invece è già un driver di alto livello, perché è pilota ufficiale Skoda e punta decisamente al volante della Fabia R5 del team céco a vincere quel titolo iridato Wrc 2 che gli era sfuggito lo scorso anno.

### Parla papà Harri: «Vi spiego la passione di Kalle»

Kalle Rovanpera è invece un talento puro che va davvero forte. Un ragazzino prodigio di soli 15 anni che corre senza patente in Lettonia grazie ai regolamenti locali, uno che sta iniziando la sua carriera e che vedremo presto cosa farà e dove arriverà. Grazie alle sue grandi qualità sembra infatti essere un predestinato, tanto che viene naturale para-  
----->



gonarlo ad un grande del passato, quell'Henri Toivonen che anche lui guidava una macchina da rally facendo segnare tempi strabilianti all'età di dodici anni. Kalle è un figlio d'arte, suo padre è infatti Harri Rovannerpa, l'ex pilota ufficiale di Seat, Peugeot e Mitsubishi, vincitore sulla 206 Wrc del Rally di Svezia del 2001. Rovannerpa, che compirà 50 anni ad aprile, è ora titolare di una concessionaria di barche, jet ski, quad e moto ad Jyvaskyla, città famosa nel mondo per essere la patria di Alvar Aalto, uno dei più grandi architetti del XX° secolo, ma che è anche la culla del rallismo finlandese. La sede "dell'Jyvaskylan Surajot", la grande corsa di Jyvaskyla, uno dei rally più famosi al mondo, il mitico "1000 Laghi" oggi ribattezzato con il nome di Rally di Finlandia. E proprio nella capitale della "Keski Suomi", la Finlandia Centrale, sta crescendo respirando aria di rally a pieni polmoni l'énfant prodige Kalle, che però per mettere in mostra il suo straordinario talento rallistico deve emigrare per correre in Lettonia.

«Kalle partecipa al campionato lettone - ha commentato papà Harri - perché da quelle parti è possibile correre dall'età di 13 anni. Infatti la federazione locale fa fare ai ragazzi di 13 anni un test e poi dà l'ok per farli correre nel campionato. Kalle è stato nel 2015 campione lettone delle vetture a due ruote motrici al volante di una Citroën C2 R2, poi a fine anno ha corso su una Skoda Fabia S2000, vettura sulla quale stiamo pensando di farlo correre per tutto il 2016. Ora deve infatti imparare a guidare una 4x4 perché conosce già bene le vetture a due ruote motrici. Deve continuare a fare esperienza e a correre per imparare e migliorarsi. La cosa importante è che questo per lui è solo un hobby, lo lascio libero di studiare e di fare la sua vita. Come tutti i ragazzi della sua età va a scuola, sin da piccolo ha però manifestato una grande passione per i motori. E così a tre anni ha iniziato ad andare in quad. Poi quando aveva cinque anni ha cominciato a guidare la macchina e correre sui kart, e all'età di sette anni si è cimentato su una vettura da rally perché voleva guidare qualcosa più potente di un kart».

**- Qual'è la cosa che lo sorprende di più di Kalle quando è al volante?**

«Direi il fatto che è estremamente naturale, fa tutto con disinvoltura, i rally lo appassionano e lui ha imparato tutto da solo. Solamente quando ha bisogno mi chiede qualcosa, ma è un vero autodidatta. Ha imparato molto guardando i video e soprattutto quando è salito in macchina al mio fianco e ha osservato il mio stile di guida. Addirittura un giorno mentre ero al suo fianco, ho notato che mentre guidava frenava con il piede sinistro. Mi è venuto spontaneo chiedergli quando avesse imparato quella tecnica, e lui mi ha tranquillamente risposto "Papà ti ho visto fare la stessa cosa quando guidavi tu, quindi non faccio altro che seguire il tuo stile di guida"».

**- Cosa dice di lui il suo navigatore Risto Pietilainen, già suo copilota nel mondiale rally?**

«Mi ha commentato che ascolta le note e sta crescendo. Kalle si sta sforzando di fare del suo meglio e di migliorarsi. La mia idea per il 2016 è quella di continuare a farlo correre nel campionato letto-

## FINLANDESI VOLANTI

Rovannerpa jr. in azione sulla Skoda e sotto con il navigatore Pietilainen. In basso Lappi e Suninen e nell'altra pagina, in alto, Bortoletto con Andolfi e Scattolin e il 18enne finlandese Nordgren



ne, poi di fare alcuni test sull'asfalto per poter poi disputare entro l'anno una gara anche sull'asfalto. Per farlo crescere mi stanno aiutando alcuni amici, l'Akk (la federazione finlandese ndr) ancora non può farlo perché Kalle è troppo giovane, non ha la patente. Marcus Gronholm e Tommi Makinen conoscono molto bene Kalle ma è ancora presto per parlare del suo futuro, ha solo 15 anni».

**- Cosa si prova ad avere un figlio che è un vero talento naturale al volante?**

«È una bella cosa ma anzitutto bisogna farlo stare tranquillo, deve vivere la sua vita normalmente. Deve quindi continuare a studiare, andare a scuola e frequentare i suoi coetanei, i rally vengono dopo. Io ho iniziato a guidare a dieci anni ed ho fatto la mia prima gara a ventidue, in questo Kalle è stato molto più precoce di me. Ora quindi facciamolo crescere tranquillo, poi vedremo». ●

## ESAPEKKA LAPPI

Esapekka Lappi ha 25 anni. Si è aggiudicato il campionato finlandese nel 2012 su Fiesta S2000, nel 2013 è passato a Skoda Motorsport ed ha partecipato al Campionato Asia Pacifico chiudendo 2° assoluto su una Fabia S2000 ufficiale. Nel 2014 sempre al volante di una Fabia S2000 ufficiale ha vinto l'Europeo aggiudicandosi il Rally di Lettonia, l'Irish ed il Valais. Nel 2015 sulla Fabia R5 ufficiale ha chiuso il Wrc 2 3° con 88 punti. Quest'anno sempre sulla Fabia R5 ufficiale ha concluso terzo del Wrc 2 in Svezia.



QUASI UN MILIONE DI VISUALIZZAZIONI

## Kalle stupì tutti su YouTube

Kalle Rovanpera è diventato famoso grazie ad un video pubblicato su YouTube nel 2010 che ha ben 985.000 visualizzazioni, in cui guida una macchina azzurra senza targa, una Toyota Starlet con motore di 1600 cc aspirato e 180 cv di potenza. «Kalle era salito su quella vettura perché voleva guidare qualcosa più potente di un kart - ha ricordato suo padre Harri -. Gli avevo fatto già guidare diverse volte il mio Pajero, ma non aveva mai fatto un test su una vettura da corsa. Quando abbiamo visto che ci sapeva fare davvero, abbiamo adattato la vettura alla sua taglia di bambino. E così abbiamo montato dei pedali più lunghi per acceleratore, freno e frizione, allungato la stazza del volante, e montato un sedile più confortevole. Lui così si è trovato a suo agio e ha potuto guidare meglio e divertirsi di più».



## Rovanpera un fenomeno

**BORTOLETTO È SICURO: «KALLE SE CONTINUA COSÌ DIVENTA PROTAGONISTA NEL MONDIALE»**

**L**appi e Suninen sono oggi i più promettenti tra i piloti finlandesi - conferma un team manager navigato come Claudio Bortoletto -. Sono esperti e hanno già cominciato a farsi le ossa nel Mondiale da un po' di tempo. Tra quelli in attività c'è però da segnalare anche il 18enne Juuso Nordgren, che nel 2015 si è aggiudicato il campionato Junior finlandese al volante di una Citroën C2 R2 e di una Peugeot 208 R2, e

che abbiamo visto recentemente in azione a dicembre anche in Italia al Supercorso Aci in Sardegna. Al momento comunque a mio parere non va più forte dei nostri Andolfi e De Tommaso. Chi invece è un fenomeno è Kalle Rovanpera, ora ha 15 anni ma tre anni fa quando Fabio Andolfi ha fatto un corso di guida sulla neve da Kankkunen, ero anch'io in Finlandia e ho avuto modo di salire in macchina con lui

e mi ha davvero impressionato. A 12 anni Kalle aveva una guida naturale, precisa, molto veloce, pur vedendo a malapena la strada per via della sua altezza ed avendo un sedilo fatto ad hoc per lui e pedali più lunghi del normale. Un vero talento che ha già oltre diecimila km alle sue spalle, uno che sa quel che fa. Un predestinato che se non si perde per strada andrà davvero molto lontano. Per il momento sta vincendo in Lettonia, ma occhio tra qualche anno se continua così state certi che lo vedremo sicuramente tra i protagonisti del Mondiale». ●



### TEEMU SUNINEN

Teemu Suninen ha 22 anni. Nel 2014 ha disputato il Wrc 3 vincendo al volante di una Ds3 R3T in Finlandia. È stato poi messo sotto contratto come tester dalla Toyota, e si è occupato dello sviluppo della Yaris Wrc insieme a Camilli, Sarrazin e Lindholm. Nel 2015 con una Ds3 Wrc ha partecipato al Wrc 3 vincendo in Sardegna e classificandosi 11° in Finlandia. Con l'avvento alla Toyota di Mäkinen ha rescisso il suo contratto di tester e sempre nel 2015 ha corso dalla Polonia in poi nel Wrc 2 chiudendo la stagione 10° assoluto con 51 punti e vincendo al volante di una Fabia R5 l'ultima prova stagionale in Galles. Nel 2016 sempre su Fabia R5 ha vinto il Wrc 2 in Messico.



Week-end Rally **CirCiocco**



# Ricomincio da **2**

**CAMBIANO LE REGOLE MA NON I NOMI DEI VINCITORI:  
PAOLO ANDREUCCI E ANNA ANDREUSSI. È IL VERDETTO  
DEL NUOVO TRICOLORE BASATO SU DUE GARE SINGOLE**

di **Daniele Sgorbini**  
foto **Bettiol**



## CASTELNUOVO GARFAGNANA

«Se vogliamo che tutto rimanga come è, bisogna che tutto cambi», scriveva Tomasi di Lampedusa ne *Il Gattopardo*. E mai massima fu più azzeccata per descrivere quel che si è visto nel primo appuntamento del Tricolore 2016. Quello della rivoluzione del punteggio e degli pneumatici, quello dove la vittoria nel rally nulla più conta ai fini del campionato ma in cui è importante far bene nelle singole tappe.

Quello in cui però, in definitiva, coman-

da chi lo aveva fatto sino allo scorso anno. Di nuovo Peugeot e di nuovo Andreucci, dunque. Anzi il nove volte campione d'Italia, che al Ciocco non riusciva ad imporsi dal 2012, questa volta è apparso addirittura più convincente e incisivo che in passato.

Mentre gli altri si affannavano a inventare strategie più o meno complesse per gestire al meglio le quattordici gomme a disposizione per i due giorni di gara, lui non ha mai avuto dubbi e ha sempre fatto le scelte migliori: «Sabato mattina ha

montato quattro RK9 e li ha fregati tutti», spiegava sorridendo Terenzio Testoni. Vero, verissimo: del resto se si va ad introdurre una variabile in più nell'equazione già complicata che porta alla corretta scelta delle gomme, è normale che a trarne vantaggio sia il pilota con più esperienza di tutti in fatto di pneumatici. Al nove volte campione è bastata la «solita» 208 T16 per fare la differenza, visto che il pacchetto di omologazioni previsto in origine per il 1 marzo, ancora non è disponibile: «Ma qualche miglioramento lo



### IL RE DELLA GARFAGNANA

Paolo Andreucci si tuffa in un guado per andare a trionfare davanti al pubblico di casa sua: è l'immagine del «nuovo» Tricolore. Sotto, il podio



### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16); 2. Basso-Granai (Ford Fiesta Ldi); 3. Perico-Turati (Peugeot 208 T16).

Gara 1: 1. Andreucci-Andreucci); 2. Basso-Granai; 3. Perico-Turati

Gara 2: 1. Andreucci-Andreucci; 2. Basso-Granai; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

abbiamo portato anche noi – spiegava a metà del giorno due – e tutto ha girato al meglio. Il dover ricominciare da capo nella seconda tappa? Ti obbliga a ragionare in modo diverso, ma soprattutto rende lo spettacolo troppo complicato».

**Basso tra le polemiche**

Alle spalle del toscano, gli equilibri sono rimasti sostanzialmente gli stessi delle ultime edizioni del Ciocco, con Giandomenico Basso e la Fiesta a Gpl della Brc unici in grado di tenere un ritmo simile a quello del campionissimo. Il team piemontese è passato dalle Michelin alle Pirelli ma potrebbe ancora cambiare nel corso della stagione, visto che non si è legato ad alcun fornitore. La Fiesta Evo è stata promossa sul campo da Basso, anche se il veneto più di una volta ha avuto qualche noia con i freni: «Il motore nuovo spinge molto, ma lo fa anche in rilascio e devo ancora adattarmi».

Ci ha provato Basso, ma contro questo Andreucci non c'era semplicemente nulla da fare. Ci ha provato pure Umberto Scandola, che però ha confermato quanto fatto vedere nel passato

**RICOMINCIARE TUTTO IN GARA-2 RENDE LO SPETTACOLO TROPPO COMPLICATO**

**PAOLO ANDREUCCI**



recente: tra lui e il Ciocco non è mai scattato il feeling e pure questa volta l'ufficiale Skoda ha faticato non poco. Il primo giorno ha perso il podio dopo una foratura e un ritardo a un c.o., l'indomani lo ha riaguantato rimontando il differenziale scartato il giorno prima. Ai punti è finita pari e patta con Alessandro Perico, con cui si è scambiato la posizione tra il primo e il secondo giorno.

Il bergamasco è stato come sempre convincente, anche se neppure lui ha mai fatto intravedere di avere nelle corde l'acuto per mettersi in mezzo ai due migliori. Il solco profondo, però, è quello che separa i primi quattro dal resto della truppa: Tempestini è stato giudizioso il sabato quando ha chiuso quinto, ma sprecone l'indomani, girandosi a Coreglia, mentre Tassone il primo giorno ha dovuto suo malgrado alzare bandiera bianca per colpa di un problema elettrico che ha fermato la sua 208. In ombra pure Michelin, che qui fece un gran bene un anno fa: out il primo giorno per una toccata e sesto il giorno dopo, rallentato da un paio di testacoda. ●



**E PERICO VA SUL PODIO IN GARA-1**

Sempre veloce al Ciocco, Alex Perico (a sinistra) è arrivato terzo in Gara-1. Basso, a destra, sorride per il secondo posto dietro ad Andreucci ma la Fiesta della Brc, sopra, è stata criticata per alcune concessioni. Scandola, a destra, mai in lotta per vincere

**LE NUOVE REGOLE SU PUNTI E GOMME FANNO DISCUTERE**

**Ufficio complicazioni**

Ha debuttato al Ciocco il nuovo format basato sull'attribuzione dei punti per tappa nel Tricolore. Non si tratta di Gara 1 e Gara 2, visto che alla fine la classifica del rally è una soltanto e riflette l'ordine d'arrivo dopo la seconda tappa: ora i 15 punti che fino allo scorso anno venivano dati a chi s'imponeva nell'intero rally sono divisi a metà e distribuiti ai primi dieci di ciascuna delle due tappe. Per valutarne gli effetti è ovviamente ancora troppo presto ma di certo il grado di complessità del "prodotto" rally è ulteriormente cresciuto, a danno della comprensibilità per i non addetti ai lavori. Si aggiunga che qui era al debutto pure la nuova regola che limita a 14 il totale di pneumatici disponibili per l'intera gara, senza suddividerli per tappa. Risultato? Chi si ritira all'inizio del primo giorno, come Michelin, ha a disposizione 8 gomme nuove l'indomani, risultando in questo senso avvantaggiato.

# Polemiche contro la Brc

**PAOLO ANDREUCCI È APPARSO PIUTTOSTO CRITICO PER LE DEROGHE CONCESSE ALLA FORD A GPL DEI RIVALI**

**D**opo l'alleggerimento concesso nel 2015, un'altra deroga tecnica concessa alla Brc per la Ford Fiesta alimentata a Gpl ha sollevato più di un malumore tra gli avversari, soprattutto sul fronte Peugeot. «Vanno già forte a sufficienza, non vedo perché ogni anno alla vigilia del Ciocco gli si debba concedere ancora qualcosa» mugugnava ad esempio Paolo Andreucci. Motivo del contendere la nuova pompa ad alta pressione montata nell'impianto d'alimentazione a gas. Se fino allo scorso anno il sistema Ldi era equipaggiato con una pompa Bosch, ora i tecnici di Cherasco hanno chiesto e ottenuto di poter adottare una Magneti Marelli: «Una scelta dettata dalla nostra attenzione alla sicurezza - spiega Massimiliano Fissore, team manager Brc - visto che sulla vecchia pompa potevano verificarsi in alcuni casi

dei trafilamenti». Chi attacca non ci crede e parla piuttosto di una scelta fatta in funzione delle prestazioni, sostenendo che la nuova pompa meglio si adatterebbe al motore Evo della Fiesta. Si tratta, in ogni caso, di un particolare che non si trova sulla normale versione R5 della vettura ma che già faceva parte della Variante Opzione relativa al sistema di alimentazione. Una V.O. che ha appunto un'omologazione nazionale e sulla quale può intervenire Acì Sport. In ogni caso, la vettura di Basso non porta punti alla Ford per il Costruttori: Peugeot Italia ha chiesto e ottenuto che M.T.M., la società cui fa capo Brc, non possa essere considerata un Costruttore di automobili. Ancora Fissore: «Siamo costruttori di componenti, non di vetture complete, quindi c'interessa relativamente iscriverci al Costruttori con il nostro marchio». ●



## AMBROSIO KO

Ciocco sfortunato per Marco Ambrosio. L'ex-portiere, che in carriera ha militato tra le altre squadre anche nel Chelsea, era in gara nel rally valido per il Campionato Regionale con una Peugeot 208 R2, in coppia con Sandro Ghidini. Purtroppo si è dovuto ritirare dopo una toccata.

## SI VA FORTE

Debutto più che positivo per la prova spettacolo di Forte dei Marmi, ricavata sul lungomare della cittadina versiliese. Gli equipaggi hanno affrontato i 1200 metri subito dopo essere scesi dalla pedana di partenza, di fronte a un pubblico numeroso. Vittoria con lo stesso tempo per Andreucci e Basso, che hanno preceduto Umberto Scandola di mezzo secondo.

## CALVI FEMMINILE

Doppio ritiro per Corinne Federighi al Ciocco: la vincitrice del Femminile 2015, si è dovuta arrendere per problemi alla trasmissione, lasciando così via libera a Beatrice Calvi, che ha debuttato vincendo sulla 208 R2 della Scuderia Palladio.

## STORICO FLOP

Solo un iscritto al Rally Storico, con Gasperetti e Papini su una Renault 5 Alpine. La loro gara, però, è durata davvero poco, visto che si sono ritirati dopo la prova speciale di Forte dei Marmi.

## INGEGNERI DA CORSA

Equipaggio davvero particolare, quello formato da Gabriele Cogni (sotto, che prenderà parte all'Irc con una Fiesta R5) e Giacomo Ciucci, ottimi con la Peugeot 207 della Erreffe. I due sono entrambi ingegneri, rispettivamente meccanico e gestionale. Hanno chiuso ottimi noni assoluti.



# Bernardi fa bottino pieno

**IL PIEMONTESE APPROFITTA DI ERRORI E DISAVVENTURE DI TESTA E CONQUISTA DUE SUCCESSI TRA GLI JUNIOR**

**U**na distrazione, banale ma pericolosissima. Che poteva costare molto più cara a Daniele Mangiarotti. La cinghia dei servizi che salta durante la prova spettacolo di Forte dei Marmi, l'equipaggio che decide di sostituirla in vista del lungo trasferimento verso il Ciocco, il quanto che resta imbrigliato tra la nuova cinghia e la puleggia, assieme a due dita della mano destra. Ferite leggere, per fortuna. Ma finisce lì la prima frazione di gara

per Giuseppe Testa e Daniele Mangiarotti: i due, all'esordio sulla 208 R2 dello Junior Team Peugeot, hanno dovuto loro malgrado saltare tutta la tappa di sabato, per rientrare in corsa il giorno dopo, quando hanno perso una possibile vittoria di giornata proprio nell'ultima speciale, dopo un taglio troppo garibaldino in cui hanno piegato un braccetto. Per loro soltanto un argento parziale e nulla più. Così, col molisano a mezzo servi-

zio, il Ciocco ha detto bene soprattutto a Giorgio Bernardi: il piemontese è rimasto praticamente l'unico, assieme all'ufficiale Peugeot, a conoscere già le gare tra i protagonisti dello Junior e in Garfagnana ne ha approfittato al meglio per riuscire a raccogliere il maggior numero di punti possibili, vincendo entrambe le tappe e dimostrando sul campo una maturità e una consistenza mai viste. In ogni caso, per la categoria, siamo davvero di fronte a un anno zero, con una nuova generazione di piloti chiamata a sostituire la precedente. Molto bene i due siciliani Casella e Pollara: il primo era addirittura sorpreso del suo stesso passo, mentre il secondo ha pagato dazio pesantemente la domenica per la rottura di una cinghia. Entrambi, comunque, promossi in pieno. ●



**PER TUTTI I GUSTI**

Panzani ha vinto Gara-1 con la Renault Clio R3T turbo, a fianco, mentre Ferrarotti ha primeggiato il giorno dopo con la Clio R3C aspirata, sotto. Entrambe le vetture sono allestite dalla Gima

# Renault diviso due

**PANZANI E FERRAROTTI SI DIVIDONO LE DUE TAPPE, UNO CON LA CLIO TURBO, L'ALTRO CON QUELLA ASPIRATA**

**U**no a uno e palla al centro. Se il primo giorno è stato Luca Panzani a fare bottino pieno tra le 2 Ruote Motrici, con la Renault Clio R3T, l'indomani è stato Ivan Ferrarotti a dettare legge. Nelle corte prove del sabato il toscano con la nuova Clio da Trofeo è riuscito ad avere ragione del reggiano tornato alla versione aspirata con la quale ha deciso di dare la caccia allo scudetto delle tuttoavanti. Ferrarotti, vincitore del Produzione nel 2015, ci ha messo un po' ad adattarsi alle Michelin che non conosceva ma non appena ha preso confidenza con le nuove scarpe ha trovato un passo superiore. Dietro ai due pro-



tagonisti annunciati ha saputo stupire Gianandrea Pisani con la 500: il vincitore del Carnevale ha chiuso terzo il primo giorno ed era in lotta per il secondo posto l'indomani prima di vanificare tutto con un'uscita. Un vero peccato, se si considera che erano scesi in Toscana, per seguirlo, Ermanno Gagliolo responsabile dei programmi sportivi Abarth e Roberto Zampieri collaudatore e "padre" della nuova 124 Rally. Se il programma di Pisani continuerà, da Torino si sono già detti disponibili per fornirgli l'assetto da terra impiegato lo scorso anno da Biazion in Sardegna. ●



### FRA GLI JUNIOR SPUNTA UN NOME NUOVO

Giorgio Bernardi in azione con la 208 R2 che ha portato al successo tra gli Junior. In basso Stefano Martinelli, primo nel Trofeo Suzuki

### TOGNOZZI SUBITO OUT

Non è durata molto la gara di Gabriele Tognozzi, al via con una Citroen Ds3 R3T "calzata" Yokohama. Il toscano è stato costretto alla resa da un problema elettrico mentre occupava la 17esima posizione assoluta.

### SARESERA PIANGE

Niente Ciocco per Gianluca Saresera e Andrea Tumaini: i due non hanno seguito il radar per raggiungere lo shakedown ma si sono avventurati in autostrada, dove sono stati bloccati da una pattuglia della Polizia Stradale che ha provveduto a sequestrare la loro Swift...

### RICOGNITORI TOP

Ricognitore d'eccezione per Alex Perico, che ha ingaggiato Luca Rossetti. Il friulano non si è limitato a osservare le speciali prima del passaggio del suo pilota ma gli ha dato anche più di una dritta sull'assetto. Pure il giovane Casella, al debutto nello Junior, ha potuto contare su uno consigliere quale Andrea Crugnola.

# Martinelli casa Suzuki

L'AMBASCIATORE DI BARGA DOMINA SULLE STRADE AMICHE LA PRIMA PROVA DEL MONOMARCA GIAPPONESE

**S**enza i vecchi leoni che nel bene e nel male hanno monopolizzato la stagione scorsa (Uliana, Vallino, Gubertini), il monomarca Suzuki si è rivestito di giovinezza arrembante e già dalla prima gara ha spiegato che le R1, per la prima volta con dignità di Campionato Italiano, difficilmente sfuggirà alle veloci e affidabili Swift Sport, anche stavolta praticamente tutte al traguardo. I candidati a disputarsi l'inedito scudetto non sono pochi, anche se la gara della Garfagnana è stata soprattutto all'insegna di Stefano Martinelli, che sulle strade di casa ha onorato la fresca nomina di ambasciatore

di Barga mettendo tutti in fila nella larga maggioranza delle prove speciali. Ma non è che il ragazzo abbia fatto una passeggiata, anzi. Fra uno Jacopo Lucarelli tornato quello del 2014 ed un Gianluca Rao pieno di voglia di ribadire le sue qualità, ma stavolta anche attardato dall'afflosciamento di un pneumatico al via del primo passaggio sulla 'provetta' dentro il Ciocco che lo ha di fatto costretto a limitare al terzo posto le proprie ambizioni nella prima giornata, con Martinelli e Lucarelli fuori portata. Nella seconda tappa è stato vicinissimo all'idolo locale (il distacco di tappa è stato di soli



6"): una promessa per il, proseguimento della stagione. Intanto Martinelli gongola doppiamente, visto gli altri due hanno perso per strada qualche punto essendosi scambiato di posizione fra una tappa è l'altra. E gli altri? Con Saresera assurdamente autoescluso-

si alla vigilia trovando il modo di farsi sequestrare la vettura, il meglio dei comprimari è arrivato da qualche lampo di Moriconi e Coppe. E dalla bella prova del gentleman driver tedesco Konig, alla fine ottimo quinto dietro Moriconi.

**Gianni Cogni**



## ABBRING PER TRE

Hyundai Motorsport ha confermato che l'olandese Kevin Abbring tornerà a guidare la i20 Wrc nel Mondiale. Il test driver del team di Nandan, che sta ora occupandosi dello sviluppo della i20 in versione R5, dopo essersi messo in grande evidenza lo scorso anno in Corsica sarà dunque al volante della quarta Wrc ufficiale schierata dalla Casa coreana in Portogallo, in Sardegna ed in una terza gara ancora da definire.

## LARSSON DA WRX

Campione Europeo nel 2014, Robin Larsson non ha avuto molta fortuna nella sua prima avventura a tempo pieno nel Mondiale di rallycross e nella scorsa stagione ha raccolto meno di quello che tutti si aspettavano. Lo svedese torna alla carica nel 2016, sempre con la sua Audi A1 SuperCar, cercando di ottenere quanti più piazzamenti possibile.

## RUSTAD CAMBIA

Tommy Rustand, che nel 2015 ha vinto l'Euro Rx con una Volkswagen Polo Supercar del team Marklund Motorsport, per difendere il titolo cambia team. Il Campione Europeo in carica, infatti, sarà al via dell'Euro Rx 20c6 con una Peugeot 208 Supercar del team Albatec Racing, vale a dire la squadra che nel 2014 aveva fatto correre Jacques Villeneuve nel World Rx.

## INSALATA RUSSIA

Stanislav Travnikov (Mitsubishi) si è rifatto della sconfitta subita ad opera di Sergey Uspenskiy (Subaru Impreza) nella prova d'apertura del campionato russo aggiudicandosi la seconda, il Peno Rally.



## PER EVITARE INCIDENTI COME QUELLI DI ROBERTS E KUBICA

# Armco antintrusione

Il Fia Global Institute for Motor Sport Safety ha preparato un prototipo salvavita in collaborazione con l'Armco, che dovrebbe assicurare maggiormente la sicurezza dell'abitacolo ed evitare conseguenze devastanti verificatesi negli incidenti di Gareth Roberts alla Targa Florio 2012 e di Robert Kubica alla Ronde di Andora 2011. L'Istituto ha rivelato i risultati di un recente test effettuato con l'urto a 110 Km/h contro una barriera di una Volkswagen Golf (sopra). La barriera era protetta da un cilindro d'acciaio riempito di sabbia, che ha rallentato di ben 35 Km/h l'impatto. Il sistema Armco ha raggiunto lo scopo, deviando la barriera verso l'alto ed evitando così che entrasse nell'abitacolo. Il dispositivo ha bisogno di ulteriore sviluppo, e l'obiettivo è quello di renderlo molto accessibile grazie ad un costo di soli 100 euro.

## NEL TEAM OLSBERGS WRX DOVE CORRE IL FIGLIO NICLAS

# Gronholm manager

Arriva un nuovo impegno a tempo pieno per Marcus Gronholm, due volte iridato Piloti. Il finlandese sarà impegnato nel World Rx 2016 in qualità di general manager del team Olsbergs Mse, che nel 2014 vinse il titolo Costruttori. La line-up del team è completamente rinnovata, con due 19enni ingaggiati al posto di Nitiss e Bakkerud. Il primo è Niclas Gronholm, figlio di Marcus, che ha già vinto diversi titoli nel campionato finlandese di rallycross, mentre il suo compagno sarà Kevin Eriksson, svedese con alcuni successi già ottenuti nell'X Rally Sweden. Due piloti giovani, ai quali il team Omse vuol permettere di crescere guidando le proprie Fiesta SuperCar nel Wex 2016.

## GRANDE PROGETTO IN FRANCIA

# Lohéac diventa stadio da Wrx

Il rallycross in Francia è seguitissimo: l'anno scorso, nel week-end di gara del World Rx a Lohéac sono stati venduti oltre 70mila biglietti! Sommando questo all'annuncio della presenza di Loeb nel Wrx 2016, non è difficile pensare all'attesa che stanno già vivendo gli appassionati transalpini. Così, gli organizzatori del round francese del World Rx sono in trattativa con l'Img per assicurarsi la manche francese del Mondiale per le prossime 5 stagioni, dal 2017 al 2022. Inoltre, c'è un progetto veramente sensazionale. I francesi vorrebbero infatti trasformare il circuito di Lohéac in uno Stadio del Rallycross, con ben 50mila posti a sedere. Il progetto attende l'ufficializzazione del prolungamento del contratto con Img per dare il via a questo grandioso investimento.

## PER L'ADRIATICO A CINGOLI

# Una prova in crossdromo

La prova spettacolo che gli organizzatori del Rally dell'Adriatico, quarto atto del Tricolore, hanno disegnato sarà lunga 3400 metri, sfrutterà parte del crossdromo di Cingoli e sarà la frazione conclusiva della prima tappa. Non più dunque, come in passato, una piasse su asfalto da affrontare con gomme da terra, ma una vera prova sterrata, su un percorso che in passato era già stato utilizzato per la Ronde Balcone delle Marche.

## E FA IL TESTER PER LA RENAULT

# Ora Crugnola punta al Wrc3

Due giorni di test, il 22 e 23 marzo in Francia sull'asfalto per Andrea Crugnola e Michele Ferrara con la Renault Clio R3T ufficiale. Si tratta di prove di sviluppo, già previste da tempo. Purtroppo però, nel 2016, il ruolo del varesino con la Casa francese si limiterà a quello di tester. Per continuare a correre nel giro che conta, Crugnola sta cercando di allestire un programma nel Trofeo Citroen Ds3 nel Wrc3 a partire dal Portogallo, anche se al momento è ancora tutto da definire.



TORCHIO

## PRIMA PROVA DEL TROFEO TERRA

### Due prove per il Liburna terra

Prende forma la prossima edizione del Rally Liburna Terra, la gara che chiuderà l'edizione 2015-2016 del Challenge Race-day e aprirà il rinnovato Trofeo Terra. La gara, in programma il 15 e 16 aprile, avrà partenza da Piazza dei Priori a Volterra, mentre parco assistenza, riordino e press point troveranno posto nell'area Incubatore delle imprese di Peccioli. Due le prove speciali, da ripetere tre volte, per poco più di 56 km contro il cronometro.



## NELLA SERIE STERRATA

### Ora Munaretto si fa in tre

Il rinnovato Trofeo Terra che ha sposato la filosofia low cost unendosi alla serie Race-day, piace parecchio ai piloti, tanto che lo schieramento al via della prima gara si annuncia assai interessante. Il team Munaretto sarà presente in tutti gli appuntamenti della serie con ben tre vetture: la Peugeot 208 T16 per Mauro Trentin (sopra), che godrà dell'appoggio ufficiale della Yokohama, e due Peugeot 207 S2000 per Andrea Dalmazzini e Nicolò Marchioro.

## PRIMI EFFETTI DEL NUOVO FORMAT SU DUE GARE PER IL TRICOLORE

# Ronde notturna addio a Sanremo

Uno dei primi effetti - poco piacevoli - del nuovo format su due gare del Tricolore è la cancellazione della ronde notturna al Rally di Sanremo. Gli organizzatori della seconda prova del Cir (7-9 aprile), hanno infatti deciso di dividere in più prove speciali la lunghissima pievesse del Monte Bignone. Niente più 45 km da affrontare tutti d'un fiato, dunque. La ragione? Non rischiare, in caso di interruzione della prova, come più volte è capitato in passato, di dover disegnare una classifica di Gara 1 decisa in gran parte dai tempi imposti. L'ulteriore dimostrazione che il concetto di Gara 1 e Gara 2 altro non fa che snaturare, pesantemente, i rally.

## ACCORDO APPENA FIRMATO DAI TEDESCHI CON LA WRC PROMOTER

### Deutschland iridato fino al 2020!

L'Adac, l'Automobile Club tedesco, ha confermato che la prova di campionato del mondo ha firmato un accordo con la Wrc Promoter per altri quattro anni, e sarà così presente nel

calendario iridato sino al 2020. Una vera e propria promozione d'ufficio per la gara che si disputa sugli asfalti della Mosella e nel campo militare di Baumholder.

## NEL PRIMO MOTOR RALLY SHOW SULL'IMPIANTO VICINO A PAVIA

### Sfida rallisti-pistaioli a Castelletto

È in programma il prossimo fine settimana a Castelletto di Branzullo il 1. Motor Rally Show Pavia, gara in circuito con cinque prove speciali. Le prime due sono previste alle 20.04 e alle 21.49 di domenica 27 marzo, mentre il mattino seguente si svolgeranno le restanti tre speciali, con arrivo dalle 12.30. Al pomeriggio è previsto un Master Show, con sfide one to one. Da segnalare il confronto tra rallisti - Andrea Aghini, Gianfranco Cunico, Piero Longhi e Matteo Musti - che sfideranno gli ex-piloti di F.1 Ivan Capelli, Alex Caffi ed Erik Comas al volante delle Legends Cars.

## VIA DAL MONDIALE SE CI SARANNO ANCORA INCIDENTI

# Allarme Argentina

Dopo i problemi di sicurezza verificatisi lo scorso anno, che hanno classificato la prova sudamericana all'ultimo posto tra le gare iridate della stagione, la Fia è stata molto chiara con gli organizzatori argentini. In caso si verificassero nuovamente incidenti come quello nel quale fu protagonista Hayden Padon, che uscendo di strada investì un nutrito gruppo di spettatori, la corsa verrebbe automaticamente esclusa dal Mondiale 2017.

## CRONJE IN POLO

Dopo cinque stagioni trascorse al volante di vari modelli della Ford, il campione in carica Mark Cronje difenderà quest'anno il titolo sudafricano a bordo di una Volkswagen Polo Super2000, vettura che come si ricorderà fu appositamente realizzata ed omologata per questa serie.

## GRONDAL FA FIESTA

Il Numesdals Rally di campionato norvegese ha visto il successo di Anders Grondal con la Ford Fiesta R5 davanti a Johann Kristoffersson, giunto a 7"9 con la Fabia Super2000.

## PODIO TUTTO FORD

Podio tutto Ford Wrc nell'Ostersund Winter Rally che si è disputato in Svezia, con l'intramontabile Mats Jonsson vincitore su Escort davanti ad Hasse Gustafsson (Fiesta) e Eddie Horning (Focus).

## WILSON RALLY

Il rally che annualmente organizza Malcolm Wilson, che porta il suo nome e che si svolge nelle foreste della Cumbria, dove ha sede la M-Sport, è stato vinto questa volta da Charles Payne, "naturalmente" con una Ford (Fiesta).

## ISCRITTI STABILI

Tralasciando le dichiarazioni roboanti della vigilia, dove per una svista clamorosa è stato diffuso un comunicato che parlava di ben 283 equipaggi (!), il Rally del Ciocco 2016 ha evidenziato una sostanziale tenuta degli iscritti. La prima gara valida per il Cir ha contato infatti 58 adesioni, una in più rispetto al 2015, mentre quella valida per il Campionato Regionale ne ha messi assieme 28, a fronte dei 34 nel Rally di Trn dell'anno scorso. Non ha sfondato invece lo storico, con appena un equipaggio tra gli iscritti.

## SARESERÀ SI CONSOLA

Dopo la disavventura al Ciocco (vedi servizio) Gianluca Saresera si consola raddoppiando l'impegno: accanto al Trofeo Suzuki nel Cir, sarà al via anche del Tricolore Wrc e stavolta con una Peugeot 208 R2 curata dalla Vieffecorse.



# La Ligier si ripete

LA VETTURA E L'EQUIPAGGIO DEL TEAM EXTREME SPEED  
BISSANO IL SUCCESSO ALLA 24 ORE DI DAYTONA.  
UNA DOPPIETTA CHE NON RIUSCIVA DAL LONTANO 1998

di Marco Cortesi



**SEBRING** - Nuovo e spettacolare successo per la Ligier-Honda della Extreme Speed nella 12 Ore di Sebring. La classicissima della Florida ha visto trionfare l'equipaggio già vincitore della 24 Ore di Daytona e composto da Ed Brown, Scott Sharp, Johannes van Overbeek e Pipo Derani. Ancora una volta, il brasiliano è stato grandissimo protagonista, risultando il più convincente del quartetto e regalando tanta aggressività ma contenendo al minimo gli errori. Anche nel finale, quando dopo

#### AL TRAGUARDO

Gara: 1. Sharp-Brown-van Overbeek-Derani; 2. Cameron-Curran-Pruett; 3. Fittipaldi-Barbosa-Albuquerque

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

aver perso diverse posizioni per la scelta di montare gomme nuove Derani ha sfruttato appieno le sue Continental, passando entrambe le Corvette Dp del team Action Express e tagliando così il traguardo con quasi 3" di vantaggio. Come ricostruirsi una carriera dopo le monoposto? Chiedetelo a lui. Inoltre, si è trattato della prima doppietta Daytona-Sebring dal 1998, quando s'impose in entrambe le maratone la Ferrari 333 Sp del team Doran/Moretti. A rendere la vita difficile a tutti ci ha poi pensato un nubifragio che nel corso delle prime ore ha costretto ad una lunga sospensione con ban-

#### REPETITA JUVANT

Sopra, la Ligier-Honda vincitrice alla 12 Ore di Daytona con Brown, Sharp, van Overbeek e Derani, in alto.

L'equipaggio, la vettura e il team hanno ripetuto il trionfo di inizio febbraio alla 24 Ore di Daytona

diera rossa, anche per mettere gli spettatori al sicuro dal rischio di fulmini... Alla fine, l'unica vera vittima della pioggia torrenziale è stata la Ford GT di Dirk Muller, mentre tra i Prototipi si sono riprese le ostilità in modo relativamente tranquillo.

Al traguardo in seconda posizione hanno terminato Cameron-Curran-Pruett, seguiti dai compagni Fittipaldi-Barbosa-Albuquerque: un risultato buono per il campionato, sempre che i vincitori non si facciano ingolosire dalle vittorie e decidano di partecipare a tutta la stagione. Quarta la debuttante Oreca05-Nissan del team Dragon Speed affidata a Hedman-Lapierre-Minassian; mentre per la prima volta sono arrivate al traguardo nella top ten entrambe le Lola-Mazda del team Speedsource. Kappò per problemi elettrici la Dallara-Chevy del team Taylor, che vedeva al via Max Angelelli, Rubens Barrichello ed i fratelli Taylor. È stata invece fermata nel finale a causa di una sospensione rotta la Ligier del team Shank, che con Olivier Pla si era presentata terza e con ottime chances di successo all'ultimo re-start. Da segnalare anche l'affermazione riportata in classe LmPC da Colin Braun, Jon Bennett e Mark Wilkins. A partire dalla tappa in Florida, sulle vecchie Oreca Fm09 della categoria ha fatto il suo debutto un pacchetto di aggiornamento tecnico per motore ed elettronica. ●



# La prima volta della 488

**SUCCESSO FERRARI NELLA GTD CON BALZAN, SEGAL E CHRISTINA NIELSEN. ALLA CORVETTE LA GTLM**

**G**ara avvincente anche quella animata dai piloti impegnati nelle due classi Gt. Alla fine sono arrivate le vittorie della Corvette di Oliver Gavin, Tommy Milner e Marcel Fassler in GtLm, e della nuova Ferrari 488 Gt3 di Alessandro Balzan, Christina Nielsen e Jeff Segal in GtD. La categoria principale ha visto il Cavallino tornare alla ribalta do-

po un dominio delle 911 nella fase "bagnata". E proprio tra Porsche e Corvette è arrivato il momento chiave della competizione, con uno scontro tra Kevin Estre e Jan Magnussen che ha dimezzato le forze in campo per entrambe le Case. A causarlo un attacco estremamente azzardato di Estre all'ingresso del primo curvone, con un'Audi doppiata di

mezzo: inevitabile il contatto, ed il doppio ritiro dopo un botto nelle gomme di protezione. Seconda, alle spalle della C7R vincitrice (anche in questo caso con doppietta Daytona-Sebring), è così riemersa la Bmw M6 del trio Auberlen-Werner-Spengler, mentre la 911 superstita di Bamber-Makowiecki-Christensen ha completato il podio. Quarta la Ferrari 488 di Fisichella-Vilander-Rigon davanti alla Ford GT di Briscoe-Westbrook-Dixon. Nella categoria riservata alle Gt3, primo storico successo per la vettura turbocompressa del Cavallino. Balzan è stato eccellente interprete del successo, con un attacco a 10 minuti dal termine a Jens Klingmann e alla Bmw M6 del team Turner, poi seconda. ●

## **STORICO SUCCESSO**

**A fianco Balzan, Segal e Christina Nielsen, vincitori della Gtd con la Ferrari 488 Gt3, in alto. Il successo assoluto tra le Gt è andato alla Corvette GtLm di Gavin, Milner e Fassler, sotto**



## **DRAGON SPEED DA TEST**

In preparazione per la Elms, il Dragon Speed ha fatto il suo esordio a Sebring con Minassian-Lapierre-Hedman. E proprio per far debuttare la nuova Oreca-Nissan in Florida, la squadra statunitense ha dovuto chiedere una dispensa all'Aco, potendo così saltare i test collettivi in programma al Paul Ricard.

## **UNA 12 ORE ITALIANA**

Nella settimana che ha preceduto la 12 ore si è disputata la versione virtuale della corsa, promossa dal portale iRacing, e che ha visto tra i partecipanti anche Filipe Albuquerque. Al via altri campioni "veri" come Frank Biela e José Maria Lopez, ma il successo è andato ad un trio italiano, composto da Marco Arcidiacono, Giuseppe Curri e Maurizio Miconi.

## **UN PILOTA DI POLSO**

Joao Barbosa s'è preso un bel rischio. Il campione in carica della Imsa si è infatti fratturato un polso dopo la 24 Ore di Daytona Daytona cadendo da un hoverboard, e ha tolto il gesso poco prima della 12 ore di Sebring. Per questo motivo, sulla vettura numero 5 dell'ActionExpress era stato iscritto anche Scott Pruett, già sulla numero 9.

## **BERTAGGIA MANAGER**

Dopo lo stop imprevisto del team O'Gara, in Lamborghini c'è stato l'esordio del team Dream Racing di Enrico Bertaggia con una Huracan per Ruberti-Babini-Persiani-Sbirrazuoli. Contemporaneamente, Townsend Bell e Bill Sweedler sono "emigrati" al Change Racing.

di **Fiammetta La Guidara** - foto **FotoSpeedy**

**MUGELLO** - Sulla griglia di partenza della 12 Ore del Mugello le telecamere sono puntate solo su di lui: Robert Kubica, alla sua prima gara in pista dopo quel maledetto incidente nel Rally di Andora 2011. Dalla terrazza sopra ai box il pubblico lo acclama, tanto da coprire la sua voce mentre rilascia interviste a ripetizione. Sono passati oltre 5 anni dalla sua ultima gara in F.1 ma in tanti continuano ad amarlo, ricordando il suo stile di guida spettacolare: sempre all'attacco, sempre pronto ad anticipare le curve, a lanciare il cuore oltre l'ostacolo. L'approccio alle gare non è cambiato ma la sua vita sì. Era il 5 febbraio del 2011 e da lì ad un mese Robert avrebbe dovuto iniziare la sua sesta stagione in F.1. Invece, quell'uscita di strada con la Skoda Fabia lo ha costretto a riprogrammare tutto. A vivere una seconda vita: in quell'incidente ha rischiato di morire e di perdere il braccio destro. E ha dovuto reinventarsi, diventando comunque campione del mondo Wrc2 nel 2013. Al Mugello, Robert è stato costretto al ritiro: «Abbiamo avu-

to un problema al cambio. Peccato, il passo era buono: avremmo potuto anche vincere. Io comunque sono contento perché dopo uno stint di due ore stavo bene e avrei potuto farne altre due». Con il crono di 1'50"236 è suo il secondo giro veloce, solo 35 millesimi più alto di Ryan Ratcliffe, con l'Audi R8 poi uscita di scena a un'ora dalla fine.

**- Come ti senti al ritorno in pista?**

«È stata una pausa molto lunga, ma non è un ritorno al 100% perché non sono in un ruolo fisso e in un campionato competitivo, anche se qui molti piloti vanno forte. È la mia prima volta in una gara Endurance, il debutto in Gt e sulla Mercedes Sls. Ed è la prima volta in pista per il team e anche per il mio amico Martin Prokop, che è un rallyista. Ho fatto qualche test negli ultimi due-tre anni ma tornare in gara, dopo tanto tempo, fa un certo effetto. Per me che ho sempre corso con le monoposto si può dire che questo è un altro sport: sempre con quattro ruote e un volante ma tutto diverso».

**- Quando hai provato la macchina?**

**«LA F.1 HA FATTO PARTE DELLA MIA VITA. TUTTO IL RESTO ERA ATTESA. MA BISOGNA ESSERE REALISTI»  
DICE IL PILOTA POLACCO.  
AL RIENTRO IN PISTA CINQUE ANNI DOPO L'INCIDENTE AL RALLY DI ANDORA**

# La seconda vita di

## AL MUGELLO CON LA MERCEDES SLS

Al volante della Mercedes Sls color arancio c'è Robert Kubica, tornato a correre in pista dopo l'incidente al Rally di Andora del 2011 che gli ha stroncato la carriera in F.1





# Kubica



«Al mercoledì. Il mio amico Prokop l'ha acquistata pensando di venire a trascorrere un week-end di divertimento in Toscana. Sai, nel mondo del rally la pista è vista come il posto dei "fighetti", dove non succede niente, dove non serve lavorare sulla macchina... Invece, si è accorto che non è così. Fare una gara di 12 ore in due è una bella sfida ma non siamo venuti qui per il risultato. Non ci siamo preparati a dovere: ad esempio non abbiamo mai corso insieme e non ci siamo neanche mai allenati sul cambio pilota. Io sono arrivato senza avere neanche un mio sedile. Ho cercato di adattarmi a quello di Martin, poi per fortuna qui ho incontrato un amico che dopo aver fatto il sedile per un altro team poi ha lavorato di notte e lo ha fatto anche a me...».

**- Però le qualifiche sono andate bene: hai siglato il terzo tempo.**

«Avrei potuto fare la pole 2 volte, ma con 70 macchine in pista ho dovuto fare continui sorpassi. Sono contento perché anche senza esperienza siamo riusciti ad avere un ottimo bilanciamento della macchina. L'abbiamo resa più semplice da guidare, per Martin che non ha esperienza. E poi, essendo solo in due abbiamo pianificato degli stint lunghi e quindi soluzioni per avere minor degrado gomme».

**- Avevi detto che questa prova sarebbe servita anche per verificare le tue condizioni fisiche. Come ti sei trovato?**

«Bene. Un po' di ruggine c'è, però ho avuto le risposte che cercavo. Ho qualche informazione in più riguardo a queste macchine ed al mio fisico. Perché

da fuori non si vede ma quando guido ho dei limiti con il braccio destro che purtroppo in certe occasioni mi penalizzano. Però sono soddisfatto, perché il mio fisico ha reagito bene anche se ero stato fermo molto tempo».

**- E sei rientrato nella tuta che avevi in F. 1...**

«Sì, quando ho corso nei rally con la mia struttura ero molto impegnato e mi ero trascurato. Finita la stagione mi sono messo sotto e sono rientrato nel mio peso forma. Ma anche nella preparazione devo

stare attento perché avendo un deficit sul braccio destro, quello sinistro deve compensare. Gli allenamenti non possono essere troppo duri».

**- C'è un margine di miglioramento per il tuo braccio?**

«Non lo so. Però al di là del braccio, che è stabile da un bel po', vedo che sia dietro al volante che nella vita quotidiana oggi riesco a fare cose che un anno fa non riuscivo a fare. Penso che il cervello si abitui e trovi delle strade alternative. Ad esempio, io ho più difficoltà nella vita di tutti i giorni, perché tante cose non riesco più a farle, o devo farle con il braccio

sinistro, ma non essendo mancino è difficile: la racchetta da tennis con il sinistro la tengo, però il modo in cui riesco a giocare è molto lontano da quello di prima. Mi piaceva giocare a bowling e adesso non lo faccio più. Al di là del lato pilota c'è il lato umano, che per me è più importante: faccio il pilota nei week-end di gara ma le difficoltà le ho in ogni momento della vita».

**- Nei mesi di riabilitazione si erano rincorse tante**

**FACCIO IL PILOTA  
MA LE DIFFICOLTÀ  
LE HO ANCHE  
NELLA VITA  
COMUNE  
DI TUTTI I GIORNI**

**ROBERT KUBICA**

”

## LA SECONDA VITA DI KUBICA

**voci sulle tue condizioni. Qualcosa ti ha dato particolarmente fastidio?**

«Una cosa che ricorderò sempre è che mentre ero ancora in rianimazione un'infermiera mi annunciò la visita di un amico giornalista. Invece a nome suo entrarono tre suoi colleghi. Fui costretto a mettere la telecamera per vedere chi entrava, perché tanti si spacciavano per miei amici. Quando stai male già fai fatica a sopportare il dolore... e io avevo subito tante lesioni e abbastanza complicate».

**- Quali sono i tuoi obiettivi adesso?**

«Sono consapevole che non riuscirò mai a tornare al livello di prima. Con lavoro, dedizione e anche tanta pazienza posso arrivarci vicino ma negli anni d'oro della F.1 ho fatto delle stagioni veramente tirate, belle. Sbagliavo poco, ero al massimo della forma ed ero sano al 100%. Ora non lo sono. Però il mio target è migliorare e cercare - nella nuova realtà - di avere comunque delle soddisfazioni».

**- Hai dei programmi per questa stagione?**

«Sono in un momento di riflessione: so bene cosa vorrei fare, ma non posso ancora farlo. Vorrei continuare nei rally perché ora potrei vedere cosa ho imparato dalle lezioni, toste, che ho avuto. Ma non ha senso correre in un Mondiale con i professionisti, non avendo pari possibilità e con meno esperienza di loro. Ho un obiettivo per quest'anno che vorrei raggiungere: ci vuole pazienza, fortuna... Ci sto lavorando da due mesi. Anche se non ci riuscirò, almeno avrò il cuore in pace per averci provato».

**- Una stagione ad alto livello nel mondiale?**

«Non ho detto questo. È un obiettivo particolare che non riguarda necessariamente le corse. Posso anche trascurare le mie ambizioni professionali di correre tanto per massimizzare le possibilità di avvicinarmi a quell'obiettivo. Non voglio neanche dirlo che cosa ho in mente. È qualcosa con quattro ruote però...».

SO CHE NON  
TORNERÒ COME  
PRIMA. VORREI  
CONTINUARE  
CON I RALLY  
MA NON COSÌ

ROBERT KUBICA



### POLE SFIORATA POI SI RITIRA

In queste immagini è riassunto il week-end del ritorno alle corse in pista per Robert Kubica, avvenuto alla 12 Ore del Mugello della serie Creventic con la Mercedes Sls del team allestito dal rallyista Martin Prokop

**- Tornerai alla F.1 come team manager?**

«No, anche se la pazzia idea di studiare da ingegnere l'ho avuta... Se fossi team manager organizzerei le giornate in cui gli ingegneri e lo staff diventano piloti per un giorno. Secondo me il miglior ingegnere deve essere stato pilota, anche se non ad alto livello, perché rappresenta gli occhi e il cervello del pilota fuori della macchina. Serve capirsi con uno sguardo e trovare il feeling è difficile, come nel matrimonio».

**- Allora niente carriera da team manager...**

«Soffrirei troppo a vedere gli altri correre! Forse a 40-45 anni, sapendo che comunque non potrei più correre io... E poi il tempo fa scordare molte cose e addolcisce i ricordi. Io ho scelto i rally anche per un





no in contatto con nessuno, per scelta. Poi magari un giorno deciderò all'improvviso di andare a guardare un Gp. Anche se io conservo ancora l'immagine della F.1 degli anni belli. Non critico quella di oggi, però sono state fatte delle scelte che secondo me non sono pro-piloti. La F.1 deve andare più forte possibile, un pilota deve essere in grado di attaccare. Non devono essere delle gare d'attesa, che se spingi un giro rovini la gomma o metti in crisi i consumi. È vero che il mondo deve essere più pulito ma allora bisognerebbe limitare anche i voli degli aerei... Durante la gara bisogna stare troppo abbottonati e questo toglie ai piloti più bravi lo spazio per fare la differenza».

**- Con chi ti piacerebbe fare un duello fino alla bandiera a scacchi?**

«Con tutti, vorrebbe dire che riuscirei a guidare una F.1... Ho corso tanti anni con Hamilton, con Rosberg, fin da quando battagliavamo nei kart. Poi ci siamo ritrovati, dieci anni dopo, in F.1. Quella è la mia generazione... Vederli combattere per il mondiale è bello, non sono invidioso».

**- Cosa ti manca per guidare la F.1?**

«Ho un deficit di pro-supinazione: significa che non posso sfruttare la rotazione dell'avambraccio. Se l'abitacolo della F.1 fosse più largo potrei farcela, infatti riesco a guidare le vetture a ruote coperte. Nel 2013 c'era stata una mezza idea di farmi provare una F.1 ma non ho neanche approfondito: sarebbe stata una cosa forte, emozionante, ma in quel momento sarebbe stato come darmi una coltellata».

**- E adesso quel test lo faresti?**

«Fare solo mezza giornata non ha senso. Bisogna essere realistici. Al giorno d'oggi potrei guidare il simulatore, come ho fatto nel 2013 per la Mercedes, ma io sono un "puro" dell'automobilismo: voglio correre, sudare... se finisco la gara e non sento che ho dato il massimo non sono contento, al di là del risultato. Sono quelle le sensazioni che cerco. E dopo l'incidente non è stato semplice ritrovarle».

**- Hai avuto incidente anche terribili, come quello al Gp Canada 2007. Che rapporto hai con la paura?**

«Bisogna essere consapevoli che il motorsport è rischioso, anche se negli ultimi venti anni la Fia ha fatto passi da gigante nella sicurezza. Ma quando metti il casco la paura non deve esistere, altrimenti devi cambiare mestiere».

discorso psicologico. Quando ero andato a provare il Dtm, a Valencia, dove avevo provato la F.1 per l'ultima volta, mentre guidavo ero l'uomo più felice del mondo. Finito il test ho ripercorso le stesse strade e sono tornato nello stesso albergo e mi ha fatto male. Così ho cambiato ambiente. Mi sono posto un obiettivo al livello di quello che avevo in F.1, ma in mondo diverso. È stata tosta, però mi ha insegnato molto».

**- Guardare la F.1 ti fa soffrire?**

«La guardo perché ha fatto parte della mia vita per tanto tempo. Tutto il resto era attesa o preparazione al Gp successivo. Non si può scordare il passato. E chiaramente ho delle sensazioni strane... Mi sono allontanato apposta da quel mondo, non so-

**NON POSSO  
SFRUTTARE  
LA ROTAZIONE  
DEL BRACCIO.  
LE F.1 SONO  
TROPPO STRETTE**

**ROBERT KUBICA**





**AL TRAGUARDO**

Gara: 1. Braams-Braams-Pastorelli-Ramos (Renault Rs01 Fgt3); 2. M.Kroll-C.Kroll-Eggimann-Heyer-Frankenhout (Mercedes Amg Gt3).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Renault regina

**CON LA RS01 SI IMPONGONO PASTORELLI-RAMOS-BRAAMS. IN TOSCANA C'È STATA VERA BATTAGLIA. ECCO COM'È ANDATA**

di **Fiammetta La Guidara** - foto **FotoSpeedy**

**S**CARPERIA - Emozioni forti al Mugello con la 12 Ore Hankook, 2° round della 24 H International Endurance Series. Ben 63 le vetture al via. Nel primo segmento di corsa, al comando si sono alternate la Mercedes Sls Amg Gt3 del team Hofer-Racing, l'Audi R8 Lms dell'Optimum Motorsport, la Scg 003C della Scuderia Cameron Glickenhaus e la Renault RS01 del Team V8 Racing, leader il venerdì sera. La Mercedes di Kubica-Prokop è stata costretta a una lunga sosta ai box nelle prime fasi di gara per il cedimento della forcella della sospensione destra dopo il contatto al primo giro con la Ferrari di Rory Butcher. Il restart vede le vetture suddivise per classe: A6-Pro, A6-AM, SP-X, 991, SP2 e così via fino alla A2, ciascuna nella posizione che occupava all'interno della propria classe alla fine del primo segmento di gara. Al comando s'installa subito l'Audi R8 Lms del team britannico Optimum Motorsport, che mantiene la leadership fino a

due ore dalla fine, quando per noie al cambio deve cedere il passo alla Renault RS01 del team olandese V8 Racing. A un'ora dal traguardo l'Audi - che era seconda - si ferma fra le Biondetti e la Bucine e viene tamponata dalla Porsche 991 Cup del team Dynamic, che prende fuoco: l'equipaggio di Alex De Giacomi, Giovanni Berton e Nic-

## **BEN 63 VETTURE ALLA PARTENZA**

**Con la Renault Rs01, Pastorelli-Ramos e i fratelli Braams si sono imposti nella 12 Ore del Mugello che ha visto al via ben 63 vetture**

colò Mercatali, era leader della classe 991. Fortunatamente nessuna conseguenza per i piloti. Al traguardo, alle spalle della Renault del team V8 Racing si piazzano la Mercedes del Team Hofer e la Lamborghini Huracan del Grt Grasser Racing Team. L'equipaggio dell'organizzatore Breukers si è piazzato al quinto posto della A6-Am, dopo tre ore perse per noie alla pompa di alimentazione.

Podio quasi tutto tricolore nella SP3, con il Team Nova Race capace di piazzare le due Ginetta G55 Gt davanti alla Seat Leon del Team Nkpp Racing.

L'equipaggio vincitore dell'assoluta è composto da Max e Luc Braams, da Nicky Pastorelli e Miguel Ramos. Al volante di una Bmw M235 ha corso anche Liesette Braams, moglie di Max e mamma di Luc, seconda nella Cup1. Sofferente per un tumore, ha annunciato che mercoledì affronterà un delicato intervento chirurgico, lanciando un bel messaggio sulla forza positiva del motorsport. ●



# ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!



Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:  
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,  
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16  
Fax: 06.93.38.79.68. Per pagamenti con carta di credito  
puoi visitare il sito [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.  
Per abbonamenti all'estero, visita [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
o contattaci ai recapiti sopraindicati  
per ulteriori info.

Cognome e nome .....

Via .....

n° .....

Cap .....

Città .....

Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia  
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti  
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione  
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data .....

Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.

MI ABBONO  
PER UN ANNO A

**AUTO  
SPRI  
NT**

AL PREZZO SPECIALE  
DI € 80,00

# Kart d'identità

NEL NASCENTE VIVAIO DELLA 60 MINI MUOVONO I PRIMI PASSI DIVERSI FIGLI DI PILOTI IMPEGNATI NEL PANORAMA TRICOLORE. SCOPRIAMO CHI SONO

di **Dario Lucchese**

**T**ale padre, tale figlio... ma non sempre la regola è valida. Eppure, quando si parla di corse, spesso e volentieri c'è una corrispondenza perfetta tra genitore e prole. Di figli d'arte famosi ce ne sono tanti, ma questa volta abbiamo voluto perlustrare il panorama tricolore, scoprendo che, in particolare nel karting, sono numerosissimi i nomi illustri; specialmente nel vivaio nascente della 60 Mini, categoria che vede protagonisti i talenti di domani. Di questi, alcuni cominciano a farsi largo con discreti risultati. Altri sono proprio agli inizi, ma il tempo e soprattutto l'età giocano a loro favore. Non per forza però, avere un papà pilota o ex pilota, può

rapresentare un vantaggio. Ecco, pertanto, alcune norme fondamentali da rispettare: non essere troppo invadenti, lasciare che i giovani facciano la loro esperienza in pista senza eccessivi condizionamenti e, soprattutto, stare bene attenti a non bruciare le tappe spendendo magari un capitale. Per farla breve, l'esempio fortunato di Jos e Max Verstappen, padre e figlio, ci sta tutto. Ma è il contesto a volte ad ingannare. Nessuno nasce campione, neppure chi ha avuto un padre per campione. Saranno il tempo, come si diceva, e i risultati a decretare il definitivo verdetto. E se non andrà bene, non sarà certamente il caso di farne un dramma. ----->



PIETRO  
DELLI GUANTI

12

ANNI





DAMIANO  
PUCETTI

10

ANNI



LUIGI  
POSTIGLIONE

13

ANNI



ANDREA KIMI  
ANTONELLI

9

ANNI

**Quattro bambini da tenere d'occhio**

Quale sarà lo schieramento dei campionati tricolori di domani? Basta dare uno sguardo alla "entry list" della Wsk o del campionato italiano kart per scoprirlo. **Andrea Kimi Antonelli** (ogni riferimento al ferrarista, assicurano i genitori, è puramente casuale) ha solo nove anni e nel 2016 ha fatto il suo debutto nella 60 Mini. La scorsa stagione ha conquistato il titolo italiano e quello internazionale della 60 Easy Birel. Un ottimo biglietto da visita per il baby bolognese, intenzionato a seguire le orme di papà Marco, protagonista nel Superturismo e negli anni d'oro del Civt, prima di vestire a tempo pieno i panni di team manager. Nel più recente Trofeo Margutti che si è disputato a metà marzo, Antonelli è stato il più veloce in qualifica e ha vinto una delle manche; non male, considerando che questa è la sua prima stagione nella categoria.

Il nome del potentino Vito Postiglione, con la Ebimotors campione nel 2012 della Carrera Cup Italia e l'anno successivo vincitore del titolo del Gt italiano, è molto conosciuto. Un poco meno quello del figlio **Luigi Postiglione**, 13 anni, da poco approdato nella Rotax Junior, dopo avere fatto tutta la gavetta nelle categorie minori. Assieme a loro c'è **Pietro Delli Guanti**, 12 anni compiuti solamente a gennaio. Nel 2015, il pugliese ha portato a casa un primo posto nella Rok.

Questa per lui sarà l'ultima stagione nella 60 Mini, prima dell'ambito passaggio alla Ok Junior. Lo scorso febbraio, sulla pista di Castelletto di Branduzzo, nel primo dei quattro round della Wsk Super Master Series, ha colto un ottimo quinto posto assoluto su 72 partenti con il team Baby Race. Di certo può andarne ben fiero il papà Roberto, pilota moto passato poi alle auto, prima nei rally e in seguito anche in pista in cui nel 2012 ha conquistato il secondo posto tra le "Cup" nell'International Gt Sprint con la Ferrari del team Kessel Racing, approdando successivamente nel Trofeo Maserati e nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa.

Chi cerca gloria nella 60 Easy è **Damiano Puccetti**, dieci anni, praticamente alla sua prima vera stagione nei kart. Suo padre Michele è uno dei protagonisti della Clio Cup Italia. Nel 2015, con la Rangoni Corse, Puccetti senior è stato fino all'ultimo in lizza per il titolo (che è andato poi a Simone Iacone) chiudendo quinto in campionato, dopo che nel 2014 era riuscito a centrare con la stessa squadra il quarto posto e una vittoria a Imola. Il più grande di tutti è Alex Irlando, 15 anni, figlio dello scalatore Pasquale, quest'anno al suo debutto nella categoria KZ2. Lo scorso anno ha vinto il mondiale Rotax Max 125 e il suo obiettivo è quello di continuare a fare esperienza prima di voltare pagina e debuttare in auto. Un altro nome illustre è Enzo Trulli, figlio di Jarno, che nei kart ha fatto già diverse apparizioni, come in passato i vari Giuliano Alesi, Mick Schumacher e così via dicendo. Ma quella è un'altra storia. ●

**ANTONELLI, POSTIGLIONE, DELLI GUANTI E PUCCETTI: QUANDO I PAPÀ CONTAGIANO I FIGLI**

# E adesso parola ai genitori

**ECCO CHE COSA PENSANO DEI LORO FIGLI QUATTRO PAPÀ DA CORSA: «L'IMPORTANTE È AVERE UN ATTEGGIAMENTO OBIETTIVO»**

**C**he cosa pensano i papà "famosi" dei loro figli? Abbiamo parlato con alcuni di loro e ciò che è emerso è un grande senso di responsabilità e rispetto. In questo caso l'esperienza aiuta a capire. Ma non sempre i genitori, riescono a comprendere effettivamente cosa sia più giusto fare per non creare intralcio al lavoro del team. La parola, pertanto, ai papà da corsa...



Andrea K. **Antonelli**  
Marco **Antonelli**

**MARCO ANTONELLI**

**«Kimi sogna il Dtm ha già le idee chiare»**

*«La cosa più importante è che i genitori siano presenti in pista, ma che abbiano sempre un atteggiamento obiettivo verso i loro figli. Vedo molti papà che si affannano a trovare sempre una giustificazione quando il figlio non riesce ad andare come dovrebbe. Questo non va bene, perché bisogna fare ragionare i ragazzi, fargli capire che per diventare pilota e per crescere bisogna prima di tutto sapere fare critica di se stessi. Il kart, come tutti gli sport,*

*è formativo perché dà ai bambini un obiettivo da raggiungere. Un obiettivo che per mia convinzione dovrebbe essere condiviso con gente esterna alla famiglia, perché solo così si impara a relazionarsi con gli altri. Che i genitori vengano alle gare può*



**MARCOS PROVIENE DA UNA FAMIGLIA CHE CORRE IN V8 SUPERCARS**

## Flack australiano d'Italia

In Italia, uno dei protagonisti della 60 Mini è il giovane Marcos Flack, pilota in grande ascesa del team Gamoto Racing-Crg. Tutto nella norma, insomma, se non fosse che l'australiano proviene da una famiglia da corsa molto famosa dalle sue parti. Suo padre Damien, pilota della V8 Supercars, ha avuto il proprio attimo di massima notorietà durante la Bathurst 1000 che si è disputata lo scorso anno sull'insidioso circuito di Mount Panorama, quanto la sua vettura è stata tamponata da quella del fratello Adrian in pieno rettilineo, dando vita a una terrificante piroetta conclusasi con la vettura in fiamme oltre le protezioni. Risultato: qualche costola rotta e un polmone perforato. Eppure il giovane Marcos è uno dei piloti più disciplinati del campionato, smentendo di fatto il detto "tale padre, tale figlio".



andare bene, ma senza mai mettere il fiato sul collo ai propri figli. Per mia scelta e non solo per mancanza di tempo, non vado sempre in pista quando corre Andrea, ma sono contento che lui sia lì con gli altri. Al momento la sua è una passione, una "ragione di vita" che diventa anche uno stimolo quando si trova a dovere recuperare con lo studio i giorni in cui è costretto ad assentarsi dalla scuola. Ci mette impegno, i voti sono ottimi e nei weekend impara tante cose. Non mi interessa che faccia carriera: se un giorno smetterà, si ricorderà di questo momento in modo positivo. Altrimenti meglio... Il suo sogno è il Dtm. Ha le idee già chiare. Secondo me il percorso ideale è il kart, poi uno o massimo due anni in monoposto, se interpretate in maniera giusta, senza spendere troppi soldi in giornate di test o doppi programmi, e infine le Gt, per esempio».

**MICHELE PUCCETTI**

## «Damiano ha la mia stessa passione»

«Il ruolo di padre, per un pilota che vede nascere la carriera di suo figlio, non è semplice. Perché l'attaccamento viscerale a volte può essere un problema. La condizione migliore, a mio parere è quella di mettere il proprio figlio nelle mani di qualcuno che lo possa seguire in pista. È necessario fare sentire il meno possibile la propria presenza e capire che non è sempre vero che se va piano è colpa del kart e se va forte è solo merito suo. Dei miei tre figli Damiano è quello che, seguendomi sui vari circuiti, ha avuto trasmessa maggiormente questa passione. Purtroppo gli sforzi economici non sono indifferenti, tanto che inizialmente avevo anche pensato di appendere il casco al chiodo, anche se poi sono tornato sui miei passi. Per Damiano, di certo non immagino una carriera in F.1. Ma ciò che mi fa piacere è che si diverta facendo uno sport individuale molto duro, in grado di formarti nel carattere, che ti permette di crescere come pilota, ma anche come persona. Se dovessi immaginare il suo futuro, lo vedrei meglio nelle ruote coperte, dove non si spendono delle cifre esorbitanti. In famiglia siamo fortunati, perché anche la mamma è contenta. Per tutti noi è una nuova avventura, a prescindere dal responso del cronometro».



**Damiano Puccetti**

**Michele Puccetti**



**Luigi Postiglione**



**Vito Postiglione**

**ROBERTO DELLI GUANTI**

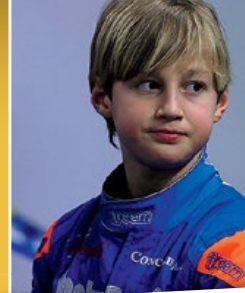
## «I miei sponsor li ho girati a Roberto»

«Dallo scorso anno ho passato tutti i miei sponsor a Pietro. Ogni cosa è incentrata su di lui e il mio programma nel 2016 si limiterà a qualche gara. Ovvio che nel mio caso specifico sia maggiormente avvantaggiato, perché conoscendo l'ambiente riesco a percepire meglio rispetto agli altri genitori le cose giuste o sbagliate. Ciò lo conferma il fatto che in soli 2 anni ho messo mio figlio nelle condizioni di inserirsi tra i primi 6-7 piloti a livello internazionale. Lui è bravo, ma da parte mia ci ho messo l'esperienza, per capire come cucire il rapporto con il team e trovare così all'interno della squadra l'equilibrio ideale. Sono felice nel vederlo correre, anche perché non era scontato che venendo in pista con me si appassionasse a questo sport. Invece è stato proprio Pietro a chiedermi di salire per la prima volta sui kart, probabilmente per sfogare quel desiderio di agonismo che, vedendomi correre, aveva fatto suo».

**VITO POSTIGLIONE**

## «Su Luigi non faccio nessuna pressione»

«Ho messo Luigi sui kart quando aveva 5 anni. Prima nella 50 Baby, poi nella 60, fino alla Rotax Junior. Peccato che questo sia uno sport che oggi è arrivato ad avere dei costi inaccessibili. Alcuni team per una gara nella categoria Mini arrivano a chiedere fino a 8mila euro. Cifre che salgono sensibilmente quando si continua ad andare avanti nelle varie classi. Nel kart, per stare al passo degli altri, devi arrivare in circuito il mercoledì, saltare 4 giorni di scuola e questo a volte non va bene. Quella di mio figlio è una passione che è nata per riflesso, dal momento che a casa si parla quasi sempre di corse. Nel suo futuro potrebbe esserci la F.1. Ho sempre cercato di trasferirgli il mio amore per le gare, ma la sua deve essere prima di tutto una scelta spontanea. La cosa più importante è che si diverta. Il ruolo del genitore deve essere solo quello di mettere tranquillità al ragazzo quando si è in pista. La pressione lo porta solo ad innervosirsi e a commettere errori. Bisogna ricordarsi che i giovani devono ancora fare esperienza. Poi, se hanno del talento, si vedrà. Se uno è portato e gli piace te lo dimostra velocemente».



**Pietro Delli Guanti**

**Roberto Delli Guanti**



## EBIMOTORS CON I CURTI

Il team Ebimotors ha comunicato anche il secondo equipaggio con cui sarà presente quest'anno nella classe Gt Cup del Tricolore Gran Turismo. A portare in pista una Porsche 997 ci saranno infatti Carlo e Lino Curti, in arrivo dal Trofeo Maserati. Oltre ai due fratelli milanesi, la squadra di Cermenate aveva in precedenza ufficializzato il nome di Tommy Maino.

## VALLI SU BMW Z4

Lo scorso anno secondo assoluto in coppia con Vincenzo Montalbano nel Cite, Stefano Valli porterà in pista a Imola, nel primo appuntamento della Coppa Italia Gran Turismo, la Bmw Z4 Gt3 ex Roal Motorsport. Il pilota sammarinese della Zerocinque Motorsport, svolgerà un test ad Adria questa settimana.

## BLACK BULL PRESENTE

Al via della Coppa Italia Gran Turismo ci sarà anche il team Black Bull Swiss Racing. La squadra elvetica, al proprio ritorno nella serie, potrà contare su Andrea Invernizzi, il quale disporrà di una Ferrari 458 Gt3. Si ricomponde pertanto il binomio che nello stesso campionato aveva già conquistato il successo nel 2014.

## COLOMBINI IN RS

Giorgio Colombini e Gustavo Sandrucci si alterneranno al volante della Clio 2.0 aspirato che il team Melatini Racing schiererà in pista nella Rs Cup fin dal primo appuntamento di Imola. Per il primo si tratterà del debutto nel campionato di Peroni, mentre Sandrucci vi aveva già preso parte lo scorso anno.

## AUTOSTAR RISPONDE

Tra gli altri team attesi quest'anno nella Rs Cup c'è anche l'Autostar, un nome ormai abbastanza noto nella serie monomarca. La squadra piemontese si è accordata per la stagione 2016 con Adriano Bernazzani, in arrivo dall'Alfa Race Championship in cui ha militato la scorsa stagione.



## DEBUTTO SUPER NELL'AUSTRALIAN GT

# Montermini ok con la 488 Gt3

Subito in evidenza la Ferrari 488 Gt3 del Vicious Rumor Racing, in occasione del suo debutto nell'appuntamento di Melbourne del campionato australiano Gt, dove a portarla in pista sono stati Andrea Montermini ed il danese Benny Simonsen. Il modenese si è fermato a un passo dalla pole, sfumata solo per una bandiera gialla. In gara-1 ha rimontato da nono a terzo e in gara-3 ha tagliato il traguardo primo, così come ha fatto Simonsen in gara-2, anche se entrambi non sono risultati ufficialmente vincitori per via di un farraginoso sistema di handicap tempo. Meno fortunato il weekend della "488" della Maranello Motorsport affidata a Tony D'Alberto e Peter Edwards.

## UNA GT-R NISMO NEL TRICOLORE

# Drive Technology-Nissan è fatta

Drive Technology Italia diventa team official client della JRM, schierando nel Tricolore Gt una Nissan Gt-R Nismo Gt3 nella versione più evoluta. La squadra di Marco Panzavolta (presente anche nella Gt Cup con due Porsche 997), riceverà la vettura dall'Inghil-

terra a inizio settimana, dopo uno shakedown a Snetterton, per poi scendere in pista per un test il 24 e 25 marzo a Monza, sede del primo atto 2016, dove la Nissan ha già corso nel Blancpain ed è quindi in possesso di tutti i dati utili. Da definire ancora l'equipaggio.

## BLANCPAIN E GT ITALIANO NEI PROGRAMMI 2016

# Roal punta in alto

Il team Roal Motorsport rientra in pianta stabile nel tricolore Gt e lo fa schierando la nuova Bmw M6 Gt3 nella classe maggiore con una coppia di piloti esperti: Comandini e Cerqui, che assieme alla squadra di Ravaglia ha vinto il titolo tricolore 2011 della Superstars, facendo il suo debutto l'anno seguente nel Wtcc. L'impegno 2016 della Roal Motorsport con la nuova vettura bavarese, sarà rivolto anche alla Blancpain Gt Series Endurance Cup, in cui sarà presente con l'equipaggio formato da Stefano Colombo, Giorgio Roda e l'olandese Max Koebolt.



## EUROFORMULA OPEN

# Pulcini ancora il più veloce

Dopo aver brillato nei test del Paul Ricard, dove ha vinto una delle due gare della Winter Series, Pulcini ha svettato anche nell'ultimo test pre-stagionale dell'EuroF.Open che si è svolto la scorsa settimana a Barcellona. Il romano del team Campos Racing è risultato il più veloce con il tempo di 1'38"751, precedendo i compagni di squadra Fukuzumi e Menchaca. Nonno responso per Fioravanti con la Dallara F312 della Rp Motorsport, mentre su una delle vetture della Dav Racing si sono nuovamente alternati i fratelli Cazzaniga.

## TEST SUPER FORMULA

# Nakajima più veloce a Suzuka

Sono stati 20 i piloti impegnati a Suzuka nei primi test stagionali della S.Formula giapponese, che si sono svolti il 14 ed il 15 marzo. Imprendibile il primo giorno sul bagnato il tedesco Lotterer (Toyota), autore di 2'58"761, quasi un secondo e mezzo più veloce di Kobayashi e del campione in carica Ishiura. Nella seconda giornata, con l'asciutto, a svettare è stato a sorpresa Nakajima (Honda) con 1'36"706, davanti a Kobayashi, Ishiura e Lotterer. Ancora non a suo agio il debuttante Vandoorne, decimo con il Team Dandelion Racing.

## DEBUTTO SULLA LIGIER

# Mondini e Roda nella Elms

Saranno Giorgio Mondini ed Andrea Roda i piloti con cui il team Eurointernational punterà in alto quest'anno nell'Elms, in cui si presenterà al via della classe Lmp3 con due nuove Ligier Jsp3. Per Mondini si tratterà della seconda stagione consecutiva tra le fila della squadra di Antonio Ferrari, con cui nel 2015 ha vinto il tricolore Prototipi. Roda ha invece fatto il suo debutto nella categoria proprio nel 2015 prendendo parte alle gare del Red Bull Ring, Paul Ricard ed Estoril con una Ligier Jsp2 dell'Algarve Pro Racing ed ottenendo un miglior settimo posto in Portogallo.

## 20 VETTURE AL VIA

# Al Mugello il Bop Euro Series

Si sono svolti al Mugello i test ufficiali della Euro Series by Nova Race finalizzati ad individuare il nuovo BoP del campionato che partirà da Barcellona a inizio aprile, dove si attende uno schieramento di 20 vetture. A svolgere il ruolo di tester è stato Luca Rangoni, sotto la supervisione del responsabile tecnico Marco Petrini. Per l'occasione si sono viste in azione quattro Ginetta G50, diverse G55 (una portata in pista da Ginetta Uk), le Bmw ex Superstars della W&D, la Seat Leon Racer di Claudio Formenti, la Mégane della Zero Racing e una Ktm della Reiter.

## TRE PUNTE PER LA MC

# Gear Works debutta in Clio

Si comincia a definire lo schieramento della Clio Cup Italia, che scatterà da Imola nel fine settimana del 2 e 3 aprile. La novità assoluta è quella del team Gear Works, che entrerà nel monomarca schierando una vettura per Matteo Poloni. Tre punte per la Mc Motortecnica, che ha confermato la propria partecipazione di Massimiliano Danetti, Paolo Gnemmi e Lorenzo Valarino. Nei prossimi giorni, anche i team Rangoni e Composit dovrebbero svelare le loro "carte" in vista dell'imminente stagione.

## GT ITALIANO

# Linossi prova la Lamborghini

Dopo due stagioni positive nella Nascar Whelen Euro Series, Francesca Linossi è intenzionata a fare il suo rientro nel Campionato Italiano Gran Turismo. In quest'ottica la bresciana, 23 anni, nei giorni scorsi ha svolto un test sul circuito di San Martino del Lago al volante di una delle Lamborghini Huracán in versione Super Trofeo che il team Antonelli Motorsport schiererà al via della nuova classe Super Gt Cup. Il suo programma 2016 non è stato tuttavia ancora definito.



## OCCHI PUNTATI SULLA PEUGEOT 308

# Tcr a Valencia per il "Balance"

La Tcr Series si è data appuntamento a Valencia per realizzare il nuovo BoP sotto la guida del dt Umberto Fasolo. In pista Nicola Larini, che ha provato le varie Alfa Romeo Giulietta, Honda Civic, Opel Astra, Peugeot 308 Racing Cup, Subaru STi, Volkswagen Golf Gti e Seat León. Alcuni team, tra cui Target, B3, Jas, Leopard, Top Run e Romeo Ferraris, ne hanno approfittato per effettuare dei test. A catturare l'attenzione è stata la Peugeot 308 seguita in Spagna dal Sébastien Loeb Racing, con il giovane Aurélien Comte al volante nell'ottica di un possibile debutto. Intanto il Craft Bamboo ha confermato Pepe Oriola, James Nash e Sergey Afanassiev sulle Seat, mentre sulle Honda Civic by Jas del West Coast Racing ci saranno ancora Gianni Morbidelli e Kevin Gleason, raggiunti dal finlandese Aku Pellinen.

## NEI TEST DI BARCELONA ANCHE LE BMW M6

# Gt Open, Aston Martin davanti

Alcuni dei team che prenderanno parte all'International Gt Open sono scesi in pista a Barcellona, la scorsa settimana, per svolgere due giornate di test. Con l'Aston Martin del Tf Sport più veloce con Hanky-Soluc, a destare maggiore

interesse sono state le nuove Bmw M6 Gt:3 che il Teo Martin Motorsport aveva appena avuto in consegna. In azione con la compagine spagnola si sono visti Miguel Ramos, Gustavo Yacamán, Fernando Monje e l'ex-pilota di Gp2 Roldan Rodriguez.

## INTITOLATA UNA ROTATORIA A LAMBORGHINI

# Mmg Classic a Cento

Il Comune di Cento ha intitolato una rotatoria a Ferruccio Lamborghini, in occasione dei 100 anni dalla nascita del fondatore del Marchio. La manifestazione si è svolta domenica 20 marzo in concomitanza con la seconda edizione della MMG Classic, l'appuntamento di regolarità per autostoriche annesso alla Coppa Michele e Manuela Ghini, il cui scopo primario è di raccogliere fondi da devolvere alla cura oncologica ed in particolare, quest'anno, all'Ospedale Santa Maria della Scaletta di Imola.



## CALENDARI ACI

Cambiano i calendari tricolori F.4, Turismo, Seat Ibiza e Leon. L'appuntamento di Adria, inizialmente previsto il 9 ottobre, viene infatti anticipato all'8 maggio. La tappa di Monza in programma a maggio slitta invece al 30 ottobre, a chiusura di stagione. Restano invece confermate tutte le altre date.

## LOTUS, C'È ESSECORSE

Prime conferme per la Lotus Cup Italia 2016. A meno di un mese dal primo appuntamento di Adria, il team Essecorse ha ufficializzato il proprio impegno nel monomarca riservato alle vetture della Casa di Hethel. Con la squadra emiliana saranno quest'anno al via Filippo Manassero, Giacomo Stratta e Mario Minella. Quest'ultimo prenderà parte solo a tre appuntamenti.

## DA ZANCHE IN SALITA

Nel 2016 farà qualche apparizione nelle gare di velocità in salita anche Lucio Da Zanche, plurititolato con le autostoriche nei rally. Il bresciano, tre volte campione italiano e vincitore del titolo europeo nel 2014 con la Porsche 911, prenderà parte ad alcune cronoscalate (tra cui la Malegno-Borno) al volante della Osella Fa30 del Team Faggioli.

## BOSS GP

La categoria Boss Gp si prepara in vista del primo appuntamento stagionale, in programma il 17 aprile ad Hockenheim. La serie riservata alle monoposto più potenti (Formula 1, Champ Car ed Indy anni '90, GP2 di precedente omologazione, Superleague e F.Renault 3.5) farà tappa due volte in Italia, a Monza (3 luglio) e Imola (9 ottobre).

## VDEV PERONI AL TOP

Grande esordio nel Vdev 2016 per la Ts Corse. Il team di Turchetto si è imposto nelle prime due gare del round inaugurale di Barcellona con Alexander James Peroni. Il rookie australiano, in arrivo dalla F.4 tricolore, ha chiuso poi secondo in gara-3 ed è attualmente leader del campionato.

# Top Gear all'italiana



**FORMAT ORIGINALE MA ADATTATO NEL NOSTRO PAESE.  
A PARTIRE DAL 22 MARZO (ORE 21,10) IN ONDA SU SKY**

di **Dario Lucchese**

**U**n pilota, un giornalista ed uno dei guru della ristorazione a livello mondiale: in comune hanno il carisma e la passione per le auto ed i motori. Un trio formidabile per simpatia, competenza e notorietà, dal momento che i personaggi in questione sono Davide Valsecchi, Guido Meda e quel Joe Bastianich che il grande pubblico ha imparato ad amare ed odiare nel suo ruolo di giudice severo ed inflessibile del programma di successo MasterChef. Tutti loro, assieme, saranno l'anima della prima edizione in assoluto di Top Gear Italia: sei puntate settimanali prodotte da Toro Media ed in onda su Sky Uno HD e in simulcast su Sky Sport 1 HD, a partire da martedì 22 marzo alle ore 21.10. Il format televisivo più conosciuto oltremarica (dove nacque nel 1977) e non soltanto, dal momento che la Bbc lo distribuisce in 212 paesi con una platea di circa 350 milioni di spettatori, sbarca pertanto anche in Italia. Dal 2007, il programma è diventato un format ed

## ATTENTI A QUEI TRE

Sarà il trio composto da **Davide Valsecchi, Guido Meda e Joe Bastianich** a condurre la prima edizione della versione italiana di Top Gear, il format televisivo più conosciuto oltremarica che la Bbc distribuisce in 212 paesi con una platea di circa 350 milioni di spettatori. L'Italia diventa il secondo paese europeo a produrre un adattamento del format

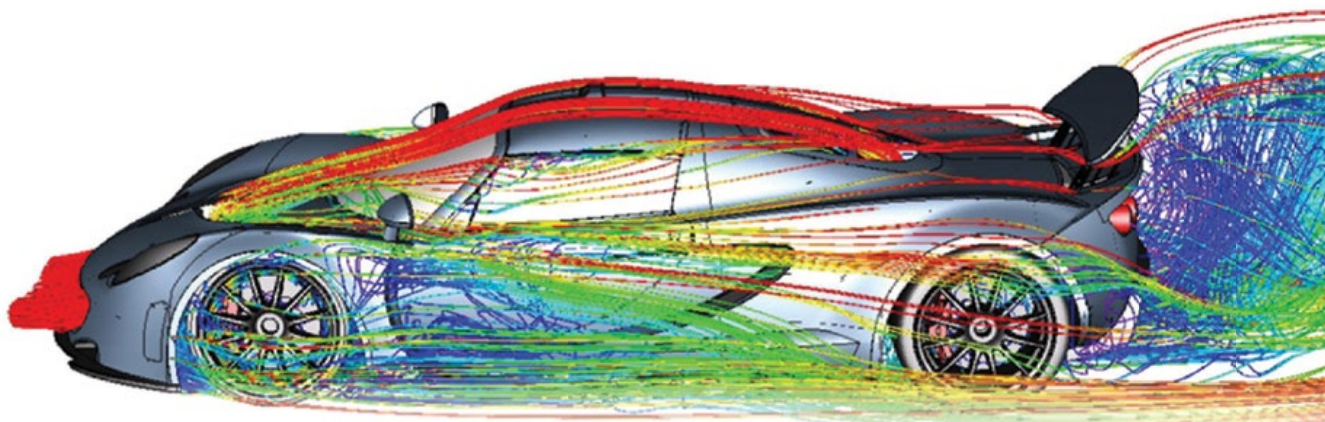


è stato riproposto in differenti versioni in Australia, Russia, Stati Uniti, Corea, Cina e, a partire dallo scorso, anche in Francia.

L'Italia diventa dunque il secondo paese europeo a produrne un adattamento. Il format è infatti quello originale, ma calato in un contesto nostrano. Top Gear Italia manterrà sia l'ambientazione, che la tipologia delle rubriche del programma che, per 13 anni, ha visto alla guida i conduttori Jeremy Clarkson, Richard Hammond e James May. L'eccellenza di Valsecchi, campione 2012 della Gp2 Series e successivamente tester del team Lotus F1, l'esuberanza e la professionalità di Meda, capo della direzione Motori e vice direttore di Sky Sport, oltre all'ironia di Bastianich costituiscono una garanzia di divertimento, nel pieno spirito "dissacrante" che ha da sempre contraddistinto la trasmissione. Con loro non poteva mancare la figura misteriosa di Stig, il test driver dall'identità segreta e icona di Top Gear in tutto il mondo. Il lancio della prima edizione di Top Gear Italia si è svolto la scorsa settimana presso il Centro di Guida Sicura Aci di Arese ed è in questo contesto che sono stati svelati anche i nomi degli ospiti che si succederanno in studio nelle sei puntate, proprio come nell'edizione originale: dall'attrice Cristiana Capotondi, ai cantautori Max Gazzè, che vanta varie esperienze al volante, e Massimo Cremonini. Proseguendo con gli attori Alessandro Borghi e Alessandro Roja, il comico Claudio Bisio, e i The Jackal.

Per questa prima serie di Top Gear Italia sono state impiegate 29 vetture. Si va dalla Ferrari 458 Speciale alla McLaren 650S, la Jaguar F Type-R Spider, la Pagani Huayra, la Rolls Royce Phantom Drophead Coupe, la Zagato Mostro Powered By Maserati, fino alle più comuni Ford Focus, Renault Espace e persino la Fiat Panda 4X4 prima serie. Il circuito per le prove di Top Gear Italia, con annesso studio, è stato realizzato presso l'aeroporto di Cerrione, in provincia di Biella, ed è lungo 2,3 Km con un rettilineo di 800 metri e 14 curve, ma sono numerose anche le sfide "al limite dell'impossibile" ambientate in esterno, dai tornanti delle Dolomiti alle piste di sabbia del Marocco, fino al caotico traffico cittadino. Tutto, insomma, nello stile dell'autentico Top Gear. ●





# Fluidodinamica ecco le applicazioni

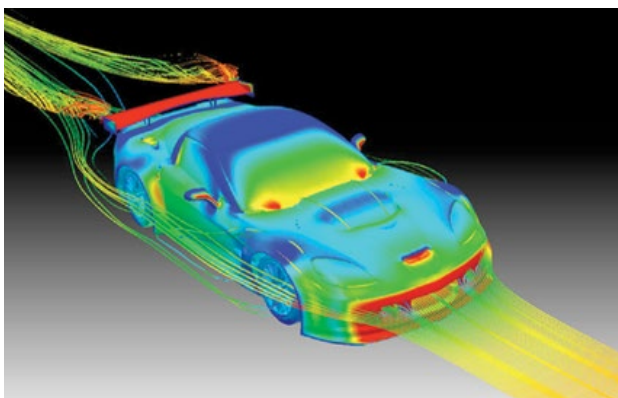
L'Università Niccolò Cusano analizza come la scienza sostiene l'evoluzione dell'industria automobilistica

**L'utilizzo della simulazione fluidodinamica ha avuto, in questi ultimi anni, un impatto devastante nello sviluppo di un nuovo modello in ambito automobilistico.**

Prima di elencare i vari ambiti in cui la simulazione numerica gioca un ruolo importante, uno dei temi al centro della ricerca dell'Università Niccolò Cusano, vale la pena introdurre una definizione corretta di tale metodologia. La fluidodinamica è quella scienza che si occupa di studiare il moto dei fluidi, la simulazione fluidodinamica è un settore della fluidodinamica, prettamente applicativo, che si occupa di analizzare un efflusso reale in tre

passi. Il primo è l'analisi fisica del fenomeno, cioè la comprensione del fenomeno fisico che si vuole analizzare e la sua traduzione in un sistema complesso di equazioni matematiche. Il secondo consiste nella risoluzione del sistema matematico, mentre l'ultimo nell'analisi dei risultati e nell'identificazione di cosa cambia-

re nel sistema fisico iniziale per migliorare le prestazioni del dispositivo oggetto dell'analisi. L'alternativa alla simulazione è la sperimentazione che prevede la costruzione fisica del dispositivo e la successiva sperimentazione in un opportuno laboratorio. Come in tutte le cose, ogni strategia di analisi ha lati positivi e lati



negativi. Un approccio prettamente sperimentale ha costi e tempi molto elevati se confrontati con quelli relativi a una simulazione, basti pensare che una variazione geometrica da una parte prevede la costruzione di un nuovo prototipo dall'altra una modifica CAD. Per contro una sperimentazione, quando è ben fatta, è esen-

te da ipotesi semplificative, quindi si discosta dalla realtà unicamente per gli errori di misura, mentre il passaggio dal sistema fisico a quello computazionale inevitabilmente comporta l'assunzione di alcune ipotesi che andranno certamente a influenzare il risultato finale. Di solito, nello sviluppo di un dispositivo, si comincia con un'analisi numerica parametrica, finalizzata a una riduzione delle possibili configurazioni del dispositivo; una volta ridotti a qualche unità i parametri liberi si può procedere a una finale definizione del prototipo per via sperimentale. È importante rilevare, che questa metodologia di sviluppo, oltre che a una riduzione dei costi, consente una drastica diminuzione dei tempi di sviluppo, consentendo quindi la rapida immissione di nuovi modelli sul mercato. Nell'ambito dei problemi analizzabili mediante metodologie di simulazione, risulta di particolare importanza l'analisi dell'aerodinamica esterna del veicolo, cioè della determinazione delle forze che vengono scambiate tra il fluido e la vettura durante il suo moto. Un'analisi di simulazione fluidodinamica, permette l'ottimizzazione delle forme della vettura, tale attività consente anche di valutare le forze che il fluido esercita sul veicolo in varie condizioni di marcia permettendo quindi anche l'ottimizzazione dell'assetto. In figura sono riportate le linee di flusso su un veicolo sportivo, si noti il lavoro fatto sulla geometria per evitare punti di distacco della vena fluida prima della fine del veicolo; se presenti tali distacchi, contribuiscono in modo rilevante alla riduzione di carico aerodinamico con una conseguente riduzione della stabilità della macchina.

PRIMO PIANO



**Veloce** come il  
film da

di **Andrea Cordovani**

**R**ally e pista. Traversi e secondi da limare. Scene dure, sfide clandestine, gare reali. La storia di una famiglia molto sgangherata dentro a un film che ha come contesto le corse automobilistiche e un personaggio tragicomico al centro della trama. Ex pilota, caduto nella trappola della droga prima costretto e poi pronto a un riscatto. È tutto questo **Veloce come il vento** il film di Matteo Roveri con Stefano Accorsi e Matilda De Angelis, grandi protagonisti che interpretano due fratelli agli antipodi cresciuti nel mondo delle competizioni.

Lui si chiama Loris, è un ex rallista che fa a pugni con la vita, drogato e inaffidabile. Lei, Giulia, un talento eccezionale che a soli 17 anni partecipa al campionato italiano Gt, sotto la guida del padre. Ma poi tutto cambia...

Del film che è stato girato nel corso del 2014 anche in tutti i week end del tricolore Gt e uscirà al cinema il prossimo 7 aprile ne abbiamo parlato con Stefano Accorsi, il 45enne attore emiliano che sul set è un personaggio oltre ogni limite e non solo per uno straordinario sesto senso per la guida. «Questo è un racconto ambientato nel mondo delle corse ma anche la storia di una famiglia che con la morte del padre rischia di perdere tutto, con la casa ipotecata - sottolinea - Una vita ribaltata dall'arrivo di Loris, ex pilota 40enne con problemi di droga che, dopo il trambusto iniziale, aiuterà a crescere la sorella nelle gare Gt. Sarà il suo istruttore di guida. Nella difficoltà

più estrema questa famiglia troverà la forza per ri-unirsi dando vita a una vera e propria rinascita».

- Già, parliamo un po' di Loris...

«È un ex pilota di rally, uno che andava forte al tempo dei Gruppo B ma che poi è inciampato nella droga, è uno che ha rifiutato il rigore della vita da pilota. Loris ha un animo infantile. Lui è caduto negli eccessi per non vivere le regole, ha scelto la droga per fuggire dalla vita e dai ricordi. È da qui che abbiamo costruito il personaggio. Ed è stato un lavoro durissimo ma appassionante e tremendamente complesso. Non doveva solo essere la caricatura di un personaggio. C'è stato uno studio approfondito,



**DAL 7 APRILE  
AL CINEMA**

«Veloce come il vento» uscirà al cinema dal 7 aprile e si sviluppa su questa trama: Giulia viene da una famiglia che da generazioni sforna grandi piloti. Anche lei è un pilota e a 17 anni corre in Gt sotto la guida del padre Mario. Ma un giorno tutto cambia. Papà muore e nella vita di Giulia arriva come un ciclone Loris, ex pilota ormai inaffidabile...

LE CORSE AUTOMOBILISTICHE SONO IL CONTESTO E UN PERSONAGGIO TRAGICOMICO È AL CENTRO DELLA TRAMA: È STEFANO ACCORSI, LORIS DA PILOTA

# vento

# corsa

ci siamo documentati molto. I capelli lunghi, i denti marci, i tatuaggi. Per diventare Loris ho fatto a una dieta drastica, perdendo più di 10 kg in un mese. Un dimagrimento terribile: ho iniziato le riprese del film consumato e fragile emotivamente».

- **Veloce come il vento è anche un grande spot per le gare in pista italiane, un pianeta sconosciuto al grande pubblico...**

«Sì nel film c'è il mondo del tricolore Gt. Si vedono tante scene di gara. Le riprese sono state effettuate negli stessi week end in cui si disputavano le corse valide per il campionato italiano Gt. Tutti sono stati di grande supporto. È stata una bellissima esperienza in una serie poco seguita dai media ma molto performante. E poi in quel contesto ho avuto modo di girare in pista con bellissime vetture Gt. Ma sono sincero è molto ripetitivo. Ora mi è rimasta una gran voglia di guidare un'auto da rally attuale».

- **Ma come, Accorsi adesso ha scoperto di avere un'anima da rallista?**

«I rally hanno un gran fascino. Guidi su qualsiasi fondo e condizione, devi mettere in scena sempre abilità miste. C'è la bellezza degli imprevisti, inseguir la strada e ogni curva è diversa: hanno un gran appeal. Prima o poi andrò a fare un test assieme ad Andreucci sulla 208 T16. Paolo nel film mi ha fatto da controfigura ed è stato un grande istruttore. E poi quando si è trattato di dare del gas e fare puro show è stato perfetto».

- **Nel frattempo, però, ha avuto il privilegio di guidare la 205 Turbo 16 Evo2, un mostro del Gruppo B. Una vettura molto particolare...**

«La Peugeot 205 Turbo 16 Evo2, un pezzo da museo, era la vettura che usava Loris quando correva: questo nel film. Ma ho subito percepito che stavo guidando un pezzo di storia dei rally».

- **Ma dove nasce la sua passione per i motori?**

«Me l'ha trasmessa un mio cugino meccanico. È lui che mi ha spiegato i primi rudimenti. Però dopo le riprese del film ho capito chiaramente la netta differenza che passa tra il guidare e il pilotare una vettura. C'è sinceramente un abisso!».

### LE SCENE DI GARA SONO DEL TRICOLORE GT 2014

A destra, la Peugeot 205 T16 Evo2 utilizzata per le riprese. Sotto, il regista Matteo Rovere al lavoro nel paddock del Tricolore Gt 2014: tutti i week end di gara sono stati immortalati nel film



**FARÒ UN TEST SULLA 208 T16. MI È RIMASTA UNA GRAN VOGLIA DI GUIDARE UNA VETTURA COSÌ!**

**STEFANO ACCORSI**



È UN OMAGGIO A UN PILOTA COME LUI, MA NON È LA SUA STORIA

## Capone libera ispirazione

Rallista tanto veloce quanto fragile, Carlo Capone è il pilota che ha ispirato il personaggio di Loris nel film di Stefano Accorsi. L'ascesa, le imprese impossibili con la Ritmo, poi il salto sulla Lancia 037 con la quale prima ricorse il titolo italiano (era il 1983 e lui correva per il Jolly Club in coppia con Gigi Pirolo, vinsero al Lana) e poi conquistò l'Europeo battagliando contro Henri Toivonen. E mentre saliva sul gradino più alto iniziavano i suoi tormenti. La sua carriera finì, seguì una lunga silenziosa, interminabile, crisi. Oggi l'ex ragazzo di Gassino vive in una struttura. «Di Carlo Capone ne ho sentito parlare - spiega Stefano Accorsi - Da un personaggio così abbiamo liberamente tratto. Il nostro è un omaggio al rallista piemontese che ci ha ispirato il personaggio di Loris. Ma non è assolutamente la sua storia. Lui non era un tossicodipendente, solo un pilota molto veloce ma fragile emotivamente».





# Andreucci svela il dietro le quinte

IL NOVE VOLTE TRICOLORE DEI RALLY RACCONTA LA SUA ESPERIENZA DA CONTROFIGURA: «CONTROSTERZI E TAMPONAMENTI REALI!»



**S**tefano Accorsi in versione pilota? Per Paolo Andreucci è promosso a pieni voti. Il 9 volte tricolore dei rally che nel film ha prestato i suoi controsterzi sulle Peugeot 205 Turbo 16 e 208 Turbo 16 racconta: «In pochi minuti Stefano ha capito subito come usare il cambio a innesti frontali della 205 Turbo 16 Gr.B. Ha effettuato 4-5 accelerazioni e affrontato qualche curva: tutto perfetto. Poi sono intervenuto io. Un mostro come quello lo devi guidare di traverso e di potenza, insomma devi pilotare in un certo modo». I cattivi sostengono che la pettinatura di Loris sia in un qualche modo ispirata a quella del 51enne rallista toscano. «Ma volete scherzare: io ho molti più capelli», sottolinea ridendo il garfagnino prima di svelare

qualche succoso dietro le quinte. «C'è una scena (che tra l'altro è visibile già nel trailer del film) in cui è tutto reale. Si vede un clamoroso tamponamento alla 205 Turbo 16. Eravamo a Matera in piena bagarre perché stavamo affrontando una corsa clandestina. Io seguivo altre vetture e dietro ci tallonava un'auto dotata di telecamera. A un certo punto quelli davanti a me hanno frena-

to di colpo. Io ho fatto lo stesso ma non la vettura con telecamera che ci è piombata addosso: abbiamo fatto un bel danno! Ho fatto anche la controfigura a Matilda De Angelis che nel film è Giulia la sorella di Loris. Ecco per fare questo mi hanno truccato completamente da donna: pensa che indossavo anche un paio di attillatissimi fuseaux. Ero orribile. Quella notte faceva un freddo cane e soprattutto si è svolta la settimana precedente alla sfida decisiva per il tricolore del 2014 quando mi giocavo tutto al 2 Valli di Verona. Vinto il campionato, io e Stefano abbiamo festeggiato con una bella birra!». Molto meglio Accorsi come pilota o Andreucci come attore anche se controfigura? Non resta che scoprirlo al cinema. ●

**ACCORSI HA CAPITO SUBITO COME SI USA IL CAMBIO A INNESTI FRONTALI DELLA PEUGEOT 205 TURBO 16**

PAOLO ANDREUCCI



L'ALTRA STORIA

CORREVA CON MONTEZEMOLO AGLI ALBORI DELLA SPECIALITÀ. NIPOTE DI AGNELLI, PIEDE DESTRO PESANTE, PER LA PRIMA VOLTA, IL PRESIDENTE DI FIAT ARGENTINA RACCONTA LA SUA VITA DA PILOTA

# Rattazzi

quelli sì che erano





rally

**A SANREMO NEL 1969 TUTTI SCOPRIRONO LA STRANA COPPIA**

Sanremo, marzo 1969. Montezemolo e Rattazzi disputano il Rally dei Fiori con una 124 Special. Sono alla seconda gara in carriera dopo il debutto di pochi mesi prima al 1000 Laghi. In mezzo ai draghi della specialità: compiono l'impresa: e sono settimi. Su Autosprint si legge: "Rattazzi che è nipote di Agnelli con la sua prova e con quello che racconterà a suo zio può aver fatto un gran bene al futuro della Fiat nei rally". Sopra Cristiano Rattazzi, nel suo ufficio di Buenos Aires: è presidente di Fiat Argentina



di **Filippo Fiorini**

**B**UENOS AIRES - Non c'è una sola macchia di fango sui vetri della Torre Catalina Nord di Retiro, uno dei grattacieli della city finanziaria di Buenos Aires. 29 piani senza una chiazza d'olio in terra, 109 metri d'altezza, sicurezza all'ingresso e un ascensore che accelera come un V12 per arrivare agli uffici di alcune tra le principali compagnie del Paese, ma nessun rumore di cilindri ed alberi a camme. Non appare neanche un indizio capace di farvi sospettare che tra quelle scrivanie si nasconda un cuore da corsa, un piede pesante della vecchia scuola dei rally senza la trazione integrale, il nipote dell'Avvocato Gianni Agnelli, il ragazzo biondo che correva assieme a Luca Cordero di Montezemolo. Eppure è proprio lì. Cristiano Rattazzi, 67 anni, il cognome e i quarti di nobiltà di

papà Urbano, che era conte, e il naso della madre, Susanna Agnelli, sembra contento di poter strappare un'ora alla sua agenda da presidente di Fiat Argentina, per parlare di alcune delle manifestazioni più sorprendenti di quella che riconosce essere la propria natura: la guida sportiva. E allora si alza dalla grande scrivania che dà le spalle al porto e si accomoda nel salot-

**LA PRIMA VOLTA AL VOLANTE MIA E DI LUCA FU A VALLELUNGA: DISTRUGGEMMO DUE VETTURE**

**CRISTIANO RATTAZZI**



tino per le visite, tra decine di modellini di macchine da corsa, quasi tutte rosse.

**- Cristiano, il mondo della finanza la conosce come uno dei manager principali del Gruppo Fiat, ma lei ha alle spalle anche una lunga carriera da pilota. Come ha iniziato?**

«Con una macchinina due tempi quando avevo 7 anni. La vettura passò l'80% della propria vita tra le mani di qualcuno della mia famiglia che cercava di metterla in moto. Io occupavo il restante 20% scorrazzando nei campi. Era molto divertente. Ora è esposta al museo dell'automobile di Balcarce, la città di Fangio».

**- E al volante, invece, quando ha esordito?**

«Be', all'epoca ci voleva la patente di guida, più un mese d'anzianità. Io ho fatto l'esame nel '66 e nel novembre del '67 finalmente ho avuto la mia patente da pilota. Allora per prima cosa, insieme al mio migliore amico Luca di Montezemolo, siamo andati a provare due macchine. In Italia stavano proprio uscendo la Fiat 124 e la 125. L'azienda ce le prestò e andammo a provarle a Vallelunga».

**- La leggenda però narra che abbiate iniziato a correre con una 500.**

«È vero, ma sto parlando solo della prima prova e vale la pena ricordarla. Luca era uno che non ti lasciava passare per nessuna ragione. Allora nella variante di Vallelunga, quando mi vide che stavo tentando di superarlo, entrò troppo forte, si girò e buttò fuori anche me. Così abbiamo disfatto sia la 124 che la 125. La 500 targata Grosseto l'abbiamo

ACTUALFOTO

## RATTAZZI QUELLI SÌ CHE ERANO RALLY!

comprata dopo, in marzo. Era una 500 Giannini».

**- Giannini era un preparatore delle Fiat, com'è oggi Abarth. L'avete presa direttamente da lui?**

«No, io l'avevo comprata e l'usavo a Milano nei mesi in cui facevo uno stage all'Autobianchi, che era appena stata acquisita dalla Fiat. Quando arrivò il '68, io e Luca ci siamo detti: «Perché non la mettiamo a correre?», così la facemmo preparare».

**- Era potente?**

«Molto, era una turismo Gruppo Due, annesso J. Ribassata, rigida. Era una macchina da corsa. La preparò a Bologna un meccanico che si chiamava Adolfo Romani, molto simpatico».

**- Vi eravate anche presi due pseudonimi: Virgilio e Nerone. Come li avete scelti?**

«No comment (ride a crepapelle). Di questo è meglio se non ne parliamo».

**- Allora ci raccontate come vi organizzavate per guidare la 500, dato che eravate in due.**

«Correvamo il campionato italiano di turismo e facevamo una gara per uno. L'importante era arrivare nei primi sei per andare a punti, per il resto contava solo divertirsi».

**- È vero che con quella macchina lei ha fatto un record sul giro a Monza?**

«Totalmente. È ancora mio quel record. L'ho fatto in gara e poi mi si è rotto il motore».

**- 1 minuto 20 secondi e 5 decimi.**

«Esatto. L'anno dopo quella categoria smise di correre e il miglior tempo è rimasto a me. Andavamo forte io e Luca. Io ero un po' più ordinato e lui divertiva di più il pubblico».

**- Chi era il più veloce tra voi?**

«Se si trattava di girare su un circuito, io ero molto più costante. Quando si doveva improvvisare, invece, lui andava più forte. Per esempio in un rally, se le note erano fatte male o non c'erano proprio, lui era più bravo ad adattarsi alle difficoltà. Quando abbiamo fatto la Marathon de Route al Nurburgring con la 125 S, per esempio, a mezzogiorno lui fece il miglior tempo con 15 minuti. Allora io risposi con 14,59. Dal box ci dissero: «Smettetela subito, dobbiamo fare 84 ore e voi state qui a sfidarvi».

**- Com'è vivere una gara del genere?**

«Meraviglioso. Quando ci rivediamo, la ricordiamo sempre. Poi, tenuto conto di com'era Luca a quei tempi, che sfotteva (Amilcare) Ballestrieri, sfotteva i piloti argentini. Sfotteva tutti e si divertiva molto. C'erano tutti i capi della Lancia, che poi finirono col prenderci a correre per loro».

**- C'era anche il figlio di Fangio.**

«Certo, "Cacho" Fangio. Ai box c'era anche suo padre Juan Manuel».

**- Qual era il rapporto tra lei e Fangio?**

«Di grande amicizia. Ci vedevamo spesso, veniva a trovarmi in campagna. Era straordinario starlo ad ascoltare fino a mezzanotte, mentre raccontava le sue storie con (Luigi) Musso. Era veramente un personaggio straordinario, come era anche Enzo Ferrari. Erano due persone che, se ti piace l'automobilismo, potevi stare 10 ore ad ascoltarli».

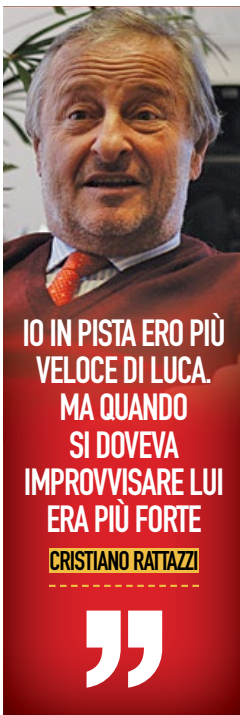
**- Ritornando alla Marathon de Route, avevate un certo svantaggio tecnico correndo con la 125?**

«Sì, però l'idea era quella di essere i primi tra quelli che non si erano mai fermati. Era uno dei premi in



### UNA GRANDE MARATHON DE LA ROUTE

Sopra, Rattazzi e Montezemolo alla Marathon de Route 1969 conclusa assieme a Ceccato con la conquista di uno strepitoso 9° posto assoluto con la Fiat 125. A sinistra, il presidente di Fiat Argentina, in azione con una Fulvia alla Targa Florio 1970 conclusa al 40° posto in coppia con Anastasio. Nell'altra pagina in alto Rattazzi-Montezemolo a Sanremo



IO IN PISTA ERO PIÙ VELOCE DI LUCA. MA QUANDO SI DOVEVA IMPROVVISARE LUI ERA PIÙ FORTE

CRISTIANO RATTAZZI



palio. Purtroppo però una Triumph arrivò davanti a noi. Comunque, terminammo noni in generale e secondi tra quelli che non hanno fatto soste. Qualche settimana prima di partire, dissi alla squadra Fiat: «Voglio andare al Nurburgring», e loro mi risposero: «Non fa parte dei nostri programmi». «Benissimo - replicai - ci vado da solo con la mia macchina». Quando videro che eravamo tra i primi dieci e guadagnavamo terreno, iniziarono a comparire varie persone della squadra. Arrivò uno della Pirelli che voleva decidere i nostri turni di guida per non consumare le gomme. «No, no - gli dissi - i turni li ho stabiliti io e li faccio come mi pare».

**- Come funzionava la staffetta?**

«Dovevi fare massimo due turni, Ceccato e Montezemolo preferivano fare due ore e mezzo, che era la capacità del serbatoio, e poi fermarsi. Io invece volevo stare al centro. Fare due ore e mezzo, sosta carburante e ripartire per altre due ore e mezzo».

**- Prima di arrivare alla Marathon de la Route vi eravate fatti le ossa con un paio di rally importanti.**

«L'idea di correre fu solo nostra, ai nostri genitori non piacque mai molto. Ci eravamo messi in testa di competere nei rally e guardandoci un po' intorno vedemmo una gara che si chiamava Rally dei Mille



Laghi. Con Luca ci siamo detti: «Dev'essere davvero bellissimo, andiamo a farlo».

**- E siete andati a fare un bel po' di capotoni.**

«Eh, sì, ma siamo arrivati in fondo, anche se ultimi. È uno dei rally più difficili in assoluto. All'epoca poi era praticamente tutto alla cieca, perché la gara si faceva senza preparazione e senza note».

**- Vi alternavate alla guida?**

«Sì, eravamo sempre intercambiabili alla guida. Eravamo gli unici a farlo. Una volta guidava uno e la volta dopo toccava all'altro. Mi ricordo che nell'ultima prova in Finlandia sbagliammo strada e tornando sul percorso capottammo di nuovo. Pioveva forte, si era rotto il vetro e Luca si mise a fare un rumore come se stessimo andando in motoscafo, perché entrava l'acqua a ondate. Comunque alla fine siamo arrivati».

**- Dopo la Finlandia, al Rally dei Fiori andò molto meglio.**

«Era il '69 e abbiamo chiesto ad Adolfo di prepararci una Gruppo 2 per il Rally dei Fiori. Al Mille Laghi eravamo andati con la Gruppo 1. La facemmo diventare una macchina da corsa. Mi ricordo che sul Teglia arrivò Ceccato e ci disse: «E voi due chi siete?». «Piacere, Rattazzi e Montezemolo», facciamo noi. «Ma avete già corso?». «Be', abbiamo fat-

to il Rally dei Mille Laghi», gli rispondemmo. «Ah, ci andate leggeri!».

**- Avevate uno spirito avventuriero.**

«Quella volta siamo arrivati primi assoluti della squadra Fiat. Settimi in classifica generale, anche se avremmo dovuto essere sesti, perché Roger Clark (Ford Escort) fece passare uno. Ci arrabbiamo moltissimo. Eravamo dietro a due Lancia e due Porsche e fecero passare un'altra Lancia. Comunque la squadra Fiat ci prese subito. La scuderia era agli inizi».

**- Si può dire che la vostra presenza sia stata determinante nella decisione della Fiat di creare una squadra corse per i rally?**

«No, era una decisione che avevano già preso. Noi ci siamo trovati nel posto giusto, al momento giusto».

**- Perché le vostre macchine erano tutte targate Grosseto?**

«Perché erano tutte mie ed io vivevo a Porto Santo Stefano, a casa di mia madre, dove lei è stata anche sindaco. Quindi le mie macchine erano immatricolate lì, sia la 500 Giannini che le 124».

**- Com'era l'ambiente dei motori a fine Anni Sessanta. La sera uscivate a fare festa?**

«Sì, per esempio all'Elba si andava tutti insieme in una discoteca con le ragazze che si trovavano. Nei rally un po' più grossi però c'era più disciplina. Per esempio mi ricordo che avevo delle amiche a Nizza e andavo a trovarle».

**- Con la macchina da corsa?**

«No, no, quella non si toccava. Però per esempio a Porto Santo Stefano, quando mi diedero un mulletto, andavo a provare i rapporti corti in strada».

**- C'era una certa atmosfera goliardica insomma.**

«Una volta ci fecero uno scherzo, ci bloccarono la serratura con dello stucco. Io e Luca volevamo rompere il vetro, ma Ceccato che era anche meccanico, mise dentro del filo di ferro e aprì la portiera».

**- Come mai lei e Montezemolo vi siete separati?**

«Perché eravamo diventati professionisti e non potevamo continuare a fare i turni. Entrammo nella squadra Lancia e lì ci siamo separati».

**- Nel '70 con quella Lancia Fulvia Hf andò molto vicino a vincere il Rally dell'Alpe della Luna.**

«Sono stato davanti per quasi tutta la gara e poi ho rotto il cambio. È stata l'ultima gara che ho fatto prima di tornare in Argentina. La stavo vincendo facilmente. Soprattutto sulla Pieve Santo Stefano/Passo dello Spino facevo dei temponi».

**- Il suo navigatore era Piero Sodano. Autosprint all'epoca pubblicò una sua foto con il volto coperto da un fazzoletto, come un bandito.**

«Sodano mi aiutò moltissimo, mi urlava: «Dai, spingi!» e io andavo più forte. Abbiamo corso solo quella gara insieme, ma abbiamo dominato, almeno finché non ho rotto il cambio».

**- Prima di separarsi da Montezemolo si racconta anche di un vostro ritiro dovuto alle esalazioni di benzina.**

«Al Rally di Corsica 1969. C'era uno sfiato del serbatoio che buttava dentro all'abitacolo. Noi non ci siamo accorti di niente e per poco non sveniamo entrambi. Ci siamo dovuti fermare e sdraiarsi accanto alla macchina. Un'altra volta Luca si sentiva male,



**IO E MONTEZEMOLO  
FACEVAMO UNA PS  
PER UNO. NEI RALLY  
DELL'EPOCA  
ERAVAMO GLI UNICI  
A FARLO**

**CRISTIANO RATAZZI**





**IN POLONIA L'ULTIMA VOLTA SULLA 124 SPIDER**  
 Si diletta tuttora al volante, Rattazzi sulla Punto Abarth nelle gare in pista in Argentina. Sopra, eccolo al Raid Polski del 1970 l'ultima gara corsa in coppia con Montezemolo e a bordo di una 124 Spider



aveva la febbre alta e mi disse: «Cristiano, non ce la faccio a finire il rally, lasciami solo fare un tempone in questa speciale» e abbiamo capottato giù per una scarpata».

**- Quando è tornato in Argentina ha continuato a correre?**

«Sono tornato per fare il servizio militare che poi non ho fatto e per fare uno stage alla Fiat Concord. A un certo punto mi hanno detto: «Guarda che c'è la squadra Fiat, vuoi provare?». E io, venendo dall'esperienza con la Lancia, mi sono detto: «Perché no?». Mi hanno dato una 1600 coupé».

**- Che macchina è?**

«Un modello che la Fiat ha fatto solo per il mercato argentino. La 1600 berlina era come la 125, la coupé invece l'aveva disegnata Bertone. Nella squadra ritrovai "Cacho" Fangio e poi un grande pilota argentino che si chiamava Rodriguez Canelo».

**- Ha mai sentito il peso di essere un discendente degli Agnelli?**

«Assolutamente no. I risultati parlavano per me. Una volta un giornale argentino, Autorama, protestò dicendo che avevano fatto venire apposta una dall'Italia. «Cristiano Rattazzi, figlio di Agnelli», scrissero. Allora io mandai alla redazione una copia della mia carta d'identità, dove si vede che sono nato a Buenos Aires».

**- Arrivando dall'Italia, come si trovò a correre qui?**

«Alla Vuelta de la Manzana dominai le prime due tappe. Era quasi come un rally, ma in formato di corsa completa. Cioè tutta cronometrata dalla partenza all'arrivo, tutta prova speciale. Il fondo è misto asfalto e terra. Io lì però avevo un vantaggio: avevo importato dall'Europa il navigatore e le note, che

## ECCO I PRINCIPALI RISULTATI DELLA CARRIERA DA RALLISTA DI RATTAZZI

GARA	VETTURA	PIAZZAMENTO
<b>1968</b>		
Vallelunga	Fiat 500	escluso
Monza	Fiat 500	miglior tempo di classe
1000 Laghi	124 Special	40°
<b>1969</b>		
Rally dei Fiori	124 Special	7°
Rally 999 Minuti	124 Special	39°
Rally Alpe della Luna	124 Special	8°
Marathon de la Ruote	125 Special	9°
Rally San Martino di Castrozza	124 Special	ritiro
Tour de Corse	125 Special	ritiro
<b>1970</b>		
Rally di Montecarlo	Fiat 124 Spider	uscita di strada
Rally d'Italia	Fiat 124 Spider	ritiro
Rally Isola d'Elba	Fulvia Hf	qualificato
999 Minuti	Fulvia Hf	4° assoluto
Alpi Orientali	Fulvia Hf	ritirato
Targa Florio	Fulvia Hf	40° assoluto
Raid Polski	Fiat 124 Spider	ritiro
Alpe della Luna	Fulvia Hf	ritiro
600 Km Buenos Aires	Fiat 1600	1° assoluto



qui nessuno usava».

**- Lei corre ancora, ma a un certo punto ha dovuto mettere da parte le ambizioni da professionista.**

«Quando a metà del '70 mi hanno accettato ad Harvard per fare il master in amministrazione, ho preso la decisione di dedicarmi all'impresa».

**- Non le è mai venuto in mente di chiamare Montezemolo a correre con lei qui in Argentina?**

«Luca è sempre stato affascinato dalla grande passione per le corse che c'è qua in Argentina. Una volta era venuto qui, si era innamorato di una ragazza che stava facendo qualche giorno di vacanza a Bariloche, sulle Ande. Quando ci trovammo lì, Luca le scriveva delle lettere che dicevano: «Liliana, io ti amo», ma questa si doveva sposare. A un certo punto venne il giorno della partenza. Ci alzammo il mattino presto e vedemmo passare una gara del Turismo Carretera, ne restammo estasiati».

*«La differenza più grande nella mia carriera da pilota l'ho sentita la prima volta che ho guidato una 4x4 in fuoristrada. Con le Punto mi diverto. Nello stradale di Buenos Aires sono andato fuori pista proprio sotto casa mia. Praticamente è stato come parcheggiare al rientro dal lavoro».*



**LA NUOVA 124 SPIDER NON L'HO ANCORA PROVATA: È MOLTO DIVERSA DA QUELLA CHE AVEVAMO NOI**

**CRISTIANO RATTAZZI**



**- Ha provato la nuova Abarth 124 Spider?**

«No, non ho ancora avuto modo di provarla».

**- Che sensazioni le suscita, visto che Lei ha guidato la vecchia 124 in gara?**

«A una prima occhiata, mi sembra molto diversa da quella che avevamo noi». ●

# Sbarco sull'Alpe della Luna

**SETTEMBRE 1970: CRISTIANO CORRE L'ULTIMO RALLY IN CARRIERA. METTE TUTTI DIETRO MA A TRE PS DALLA FINE ROMPE IL CAMBIO**

**P**er un giorno e mezzo tutti i rivali gli avevano letto diligentemente la targa in quel settembre del 1970 al Rally Alpe della Luna. Non aveva avuto particolari difficoltà Cristiano Rattazzi a dettare le regole del gioco dalle parti di Pieve Santo Stefano dove la Toscana abbraccia le Marche e la Romagna. A bordo di una Fulvia Hf e con al suo fianco l'enigmatico Kilroy che dettava le note col volto coperto da un fazzoletto quasi fosse un bandito, il futuro presidente di Fiat Argentina aveva dato la paga a tutti i mammantissima del controsterzo. Barbasio e Paganelli (che al termine della stagione avrebbe vinto il campionato su 124 Spider) le avevano provate tutte per tenerlo a bada. Senza riuscirci. Nel suo ultimo rally in carriera, insomma, il nipote dell'Avvocato Agnelli era a un passo dalla prima vittoria. E mentre lui si installava nell'attico della classifica il suo amico Montezemolo con la 124 Spider usciva di strada dopo neanche 5 km di gara. Raccontava Autosprint: «Ma di chi la colpa dell'incidente di Montezemolo? Un pochino anche di... Rattazzi perché i due amici di tante corse gareggiavano su due vetture diverse. Luca stava mettendocela tutta per ben figurare ma a una curva della 1ª ps l'ha tradito un appunto del navigatore. 2++ gli ha detto, ma la curva non era da tener giù a tavoletta! Sei capriole e molto choc».

Andato a dormire da leader della classifica, Cristiano ebbe un brutto risveglio il giorno successivo e a un amen dalla fine fu costretto al ritiro quando era saldamente in testa e dopo aver vinto diverse ps. Una vittoria sfumata e una storia da raccontare da parte di Kilroy, il navigatore in incognito di Rattazzi 46 anni fa. Già, ma chi è Kilroy? «Sono io», svela Piero Sodano che in quel week end vedeva aprirsi la prospettiva di diventare professionista.

Racconta l'ex navigatore e uomo Fia savonese: «All'epoca lavoravo alla Chevron e avevo finito le ferie: per andar a correre trovai una scusa. Dissi che la mia morosa aveva dei problemi e che l'avrei dovuta accompagnare dal medico. Così corsi in incognito. Vincemmo anche la ps sulla salita del Passo dello Spino e fino a tre prove dalla fine accarezzammo la vittoria. Al termine Cristiano mi disse: "sei stato bravo se posso spendere una parola per te...". La spese. Poco dopo mi chiamò Fiorio. Mi offrì 2 milioni e mezzo per correre la stagione successiva proprio al fianco di Montezemolo. Smisi di lavorare alla Chevron. Nel frattempo però succedettero diverse cose. Rattazzi smise di correre. Mario Mannucci andò a leg-

gere le note a Sandro Munari: Sergio Barbasio si trovò senza copilota e decisero di mettere me al suo fianco: vincemmo il campionato italiano. Con Luca andò a fare equipaggio Daniele Audetto. Chi andava più forte tra Rattazzi e Montezemolo? Cristiano era più veloce. Quando correvano assieme tutti e due volevano guidare: non si sentivano navigatori. Ricordo ancora il capottone di Montezemolo a quell'Alpe della Luna e non dimentico neanche un altro suo crash nella stagione successiva. Passando in prova vidi prima il parabrezza della sua Fulvia e poi poco distanti lui e Audetto seduti a bordo strada...».

«

Andato a dormire da leader della classifica, Cristiano ebbe un brutto risveglio il giorno successivo e a un amen dalla fine fu costretto al ritiro quando era saldamente in testa e dopo aver vinto diverse ps. Una vittoria sfumata e una storia da raccontare da parte di Kilroy, il navigatore in incognito di Rattazzi 46 anni fa. Già, ma chi è Kilroy? «Sono io», svela Piero Sodano che in quel week end vedeva aprirsi la prospettiva di diventare professionista.

**CORSI IN INCOGNITO CON RATTAZZI: SUL PASSO DELLO SPINO VINCEMMO UNA PS DA SOGNO**

**PIERO SODANO (KILROY)**



**Andrea Cordovani**

# Le classifiche

## VELOCITÀ

IMSA	12 ORE DI SEBRING
CREVENTIC	12 ORE DEL MUGELLO
TRICOLORE	IL CIOCCO
RALLY RONDE	CANAVESE
RALLY DAY	COLLI SCALIGERI

Le classifiche e il resoconto della gara Nascar di questa settimana le trovate sul nostro sito [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

## VELOCITÀ

### IMSA

#### 12 Ore di Sebring

Resoconto della gara a pag. 54  
Sebring (Usa), 17-19 marzo 2016

**Gara:** 1. Sharp-Brown-van Overbeek-Derani (Ligier JS2-Honda) 238 giri in 12h00'59"881, alla media di 119,21 km/h; 2. Cameron-Curran-Pruett (Coyote-Corvette) a 2'926; 3. Fittipaldi-Barbosa-Albuquerque (Coyote-Corvette) a 3'940; 4. Minassian-Lapierre-Hedman (Oreca 05-Nissan) a 4'339; 5. Dalziel-Goossens-Hunter-Reay (Coyote-Corvette) a 18'078; 6. Bomarito-Nunez-Pigot (Lola-Mazda) a 29'735; 7. Pew-Negri-Pla (Ligier JS2-Honda) a 1 giro; 8. J.Miller-T.Long-Devlin-Ihara (Lola-Mazda) a 1 giro; 9. Bennett-Braun-Wilkins (Oreca FLM09) a 2 giri; 10. Alon-Kimber-Smith-Gutierrez (Oreca FLM09) a 2 giri; 11. Gavin-Milner-Fassler (Corvette C7.R) a 3 giri; 12. Auberlen-Werner-Spengler (BMW M6) a 3 giri; 13. Bamber-Makowiecki-Christensen (Porsche 991) a 3 giri; 14. Fischella-Villander-Rigon (Ferrari 488) a 3 giri; 15. Briscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) a 3 giri; 16. Lühr-J. Edwards-Wittmer (BMW M6) a 3 giri; 17. Popow-van der Zande-Heinemeier Hansson (Oreca FLM09) a 5 giri; 18. Pier Guidi-Bertolini-Serra (Ferrari 488) a 5 giri; 19. C.Miller-Goikberg-Simpson-Koch (Oreca FLM09) a 6 giri; 20. French-Norman-Marcelli (Oreca FLM09) a 7 giri; 21. Legge-Meyrick-Rayhall (DeltaWing DWC13-AER) a 9 giri; 22. Nielsen-Balzan-Segal (Ferrari 488) a 9 giri; 23. Curtis-Klingmann-Freiberg (BMW M6) a 9 giri; 24. Potter-Lally-Seeffried (Porsche 991) a 9 giri; 25. James-M.Farnbacher-Riberas (Porsche 991) a 9 giri; 26. Hand-D.Müller-Bourdais (Ford GT) a 9 giri; 27. Jeannette-MacNeil-Keen (Porsche 911) a 9 giri; 28. B.Miller-Sellers-Ma.Snow (Lamborghini Huracan) a 9 giri; 29. Marsal-Paltala-Krohn (BMW M6) a 9 giri; 30. A.Davis-Liddell-De Philippis (Audi R8) a 9 giri; 31. Mann-Giammaria-Cressoni (Ferrari 458) a 9 giri; 32. Dalla Lana-Lamy-Lauda-Stanaway (Aston Martin Vantage) a 9 giri; 33. Drissi-Drumwright-Mowlem-R.Lewis (Oreca FLM09) a 10 giri; 34. Pumpelly-C.Lewis-Carter (Lamborghini Huracan) a 11 giri; 35. Keating-J.Bleekemolen-M. Miller (Dodge Viper) a 11 giri; 36. Pappas-Catsburg-P.Long-Pilgrim (Porsche 991) a 12 giri; 37. Bruck-Kondrad-Webster-Borcheller (Lamborghini Huracan) a 12 giri; 38. Jonsson-Kaffer-T. Krohn (Audi R8) a 18 giri; 39. DeFoor-Schroeder-Hinton-Pace (Riley-BMW) a 26 giri; 40. Lyons-

Johnston-Engel (Oreca FLM09) a 29 giri; 41. Garcia-Magnussen-Rockeneller (Corvette C7.R) a 36 giri; 42. De Quesada-Morad-Lawrence-Farnbacher (Riley-BMW) a 43 giri; 43. R.Taylor-J. Taylor-Angelelli-Barrichello (Dallara-Corvette) a 69 giri; 44. M.Bell-Aschenbach-von Moltke (Audi R8) a 73 giri; 45. Lindsey-McMurphy-Bergmeister-Heyley (Porsche 991) a 93 giri; 46. Pilet-Tandy-Estre (Porsche 991) a 122 giri; 47. T.Bell-Sweedler-Antinucci (Lamborghini Huracan) a 208 giri; 48. Ruberti-Sbirrazzuoli-Babini-Persiani (Lamborghini Gallardo) a 211 giri; 49. Ehret-Zochling-Krebs (Lamborghini Huracan) a 238 giri.

**Giro più veloce:** il 38° di Pla in 1'52"397, alla media di 192,78 km/h.

## CREVENTIC

#### 12 Ore del Mugello

Resoconto della gara a pag. 60  
Mugello (Fi), 19-20 marzo 2016

**Gara:** 1. Braams-Braams-Pastorelli-Ramos (Renault Rs01 Fgt3) 345 giri in 8.03'49"037 alla media di 224,405 km/h; 2. M.Kroll-C. Kroll-Eggmann-Heyer-Frankenhout (Mercedes Sls Amg Gt3) 341 giri; 3. R.Ineichen-M.Ineichen-Amstutz-Engelhart (Lamborghini Huracan Gt3) 340; 4. Pat. Lafargue-Paul Lafargue-Abergel (Mercedes Sls Amg Gt3) 339; 5. van Loon-Kolen-Verschuur (Renault Rs01 Fgt3) 337; 6. Elgaard-K.Poulsen-Sylvest-R.Poulsen (Aston Martin Vantage Gt3) 337; 7. Hagenmüller-Hrachowina-Konrad (Audi R8 Lms Ultra) 336; 8. De Lorenzi-Barri (Lamborghini Huracan Super Trofeo) 335; 9. Putman-Espenlaub-Poster (Porsche 991 Cup) 335; 10. de Pundert-Bosi (Mercedes Sls Amg Gt3) 333; 11. Gayday-Ledogar-Lendoudis (Porsche 991 Cup) 331; 12. Jia Tong-Bartels-Krenzia-Faccioni (Lamborghini Huracan Super Trofeo) 331; 13. Hauschild-Borness-Negrini (Porsche 991 Cup) 328; 14. Müller-Edelhoff-Dalmo-Stein (Audi R8 Lms) 327; 15. 'Tiger'-Wieninger-Kletzer-Schmid (Audi TtS2) 325; 16. Gibon-Bourret-Polette-Lelievre (Porsche 991 Cup) 324; 17. Lukas-Majkutewicz-Jaros (Porsche 991 Cup) 323; 18. Rangoni-Magnoni-Gentili-Carboni (Ginetta/Toyota G55 Gt4) 323; 19. Moore-Lasagni-Copetti (Ginetta/Toyota G55 Gt4) 321; 20. Bessem-Hilders (Seat Leon Cup Racer) 320; 21. Osborne-Haigh-Ratcliffe (Audi R8 Lms) 317; 22. Bauer-Eisemann-Wojcik (Porsche 991 Cup) 314; 23. Black-Kemp-Metaxa-Greensall (Lamborghini Huracan Super Trofeo) 313; 24. Paque-Philippe (Porsche 991 Cup) 313; 25. Piepmeyer-Bonk

(Porsche 997 Cup) 312; 26. M.Jedlinski-S.Jedlinski-Lukas-Opiola (Porsche 997 Cup) 311; 27. Arruabarrena-Aristi-Masdeu-Vigiola (Seat Leon Cup Racer) 309; 28. De Giacomo-Berton-Mercatali-Drudi (Porsche 991 Cup) 308; 29. A.Demorge-J.F.Demorge-Blasco-Ancel (Porsche 991 Cup) 308; 30. Kroll-Küpper-Zander-Taheri (Bmw E46 M3) 308; 31. Kieffer-Rivas (Porsche 991 Cup) 307; 32. Lanting-Herber-Liquorish-Ulrich (Bmw E90) 307; 33. C.Arendt-F. Arendt (Porsche 991 Cup) 304; 34. B.Fretin-B.Fretin-Mitieux (Porsche 991 Cup) 301; 35. Partl-Bock-Partl (Bmw M23 Racing Cup) 301; 36. Waszcinski-Cools-Salini (Renault Rs01 Fgt3) 296; 37. Euser-Barenbrug-Allpass-Thorsen (Lotus/Toyota Evora Gt4) 296; 38. van den Munckhof-Meijer (Bmw M3 F80 Endurance) 294; 39. Schmidt-Siegler-Ziegler-Tonic (Audi R8 Lms) 288; 40. Truffer-Meier-Haas (Seat Leon Supercopa) 288; 41. Amrouche-Calmont-Leone-Provost (Vortex 1.0) 284; 42. Bentley-Clonish-Gilham (Seat Leon Cup Racer) 277; 43. Dasi-Arruabarrena-Pareira (Seat Leon Cup Racer) 276; 44. Prokop-Kubica-Müller (Mercedes Sls Amg Gt3) 265; 45. Bravetti-Pan-Cerati (Porsche 991 Cup) 257; 46. Kirchhoff-Grimm-Vogler-Edelhoff (Audi R8 Lms) 250; 47. Borum-O'Reilly-Lund (Bmw W 33 Si) 250; 48. Braams-Huisman-Abresch (Mercedes Sls Amg Gt3) 249; 49. I.Breukers-R.Breukers (Mercedes Sls Amg Gt3) 248; 50. Burghardt-Meyer-Braams (Bmw M23 Si Racing Cup) 246; 51. Kovac-Lestrup-Littig (Mini Cooper S Jc W) 240; 52. Werner-Feucht-N.Gotsche-M.H.Gotsche (Porsche R.Gt America) 231; 53. R.Barin-S.Barin (Ford Fiesta St) 228; 54. Mutsch-Westphal-Simonsen (SCG 003C) 225; 55. Coomber-Gannon-Drinkwater (Honda Fd2-Civic Type-R) 222; 56. Terrail-Vescovi-Ferri (Porsche 991 Cup) 218; 57. Paul-Ogrocki-Talermann (Audi R8 Lms Ultra) 216.

## RALLY

### TRICOLORE

#### 39° Rally Il Ciocco

Resoconto della gara a pag. 46  
Castelvecchio Pascoli (Lu), 18-20 marzo 2016

**Absoluta:** 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16 R5) in 1.43'07.2; 2. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 Ldi) a 25"9; 3. Perico-Turati (Peugeot 208 T16 R5) a 1'37"1; 4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'37"9; 5. Tempestini-Banca (Ford Fiesta R5) a 3'44"7; 6. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'21"1; 7. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'39"0; 8. "Ciava"-Michi (Citroën Ds3 R5) a 4'49"4; 9. Cogni-Ciucci (Peugeot 207 S2000) a 5'31"2; 10. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3) a 7'43.7.

### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Taccini-Ori (Fiat 600) in 2.13'43"4.

**Super 1600:** 1. Lombardi-Grossi (Renault Clio) in 1.52'48"5.

**Super 2000:** 1. Cogni-Ciucci in 1.48'38"4; 2. Marcucci-Gonnella a 6'28"3 (entrambi Peugeot 207).

### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Lombardi-Berni (Renault Clio RS) in 2.01'20".

### GRUPPO R

**R1B:** 1. Martinelli-Botzari in 2.03'34"7; 2. Lucarelli-Ferrari a 1'03"4; 3. Rao-Zeppegnò a

1'24"5; 4. Moriconi-Ramacciotti a 3'06"9; 5. König-Zappe a 3'56"0; 6. Peloso-Ferrari a 4'18"6; 7. Epis-Di Giusto a 5'13"6; 8. Coppe-Simioni a 5'38"4; 9. Bechelli-Carli (Renault Twingo) a 9'33"2; 10. Parolaro-Spagnolati a 12'38"2 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Bernardi-Ghietti in 1.52'50"7; 2. Casella-Caputo a 55"9; 3. Vineis-Rodi a 1'55"5; 4. Manfredi-Castiglioni a 2'10"2; 5. Pollara-Princiotto a 2'30"8; 6. Gheno-Grimaldi a 2'37"8; 7. "VJ"-Corso a 2'39"4; 8. Lugano-Beltrame a 3'35"4; 9. Mazzocchi-Nobili a 4'26"4; 10. Petrolo-Parodi a 7'42"3; 11. Calvi-Caldart a 10'19"2 (tutti su Peugeot 208).

**R3C:** 1. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3) in 1.50'50"9.

**R3T:** 1. Panzani-Baldacci in 1.51'15"0; 2. Gilardoni-Bonato a 7'04"4 (entrambi su Renault Clio).

**R5:** 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16 R5) in 1.43'07"2; 2. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 Ldi) a 25"9; 3. Perico-Turati (Peugeot 208 T16 R5) a 1'37"1; 4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'37"9; 5. Tempestini-Banca (Ford Fiesta R5) a 3'44"7; 6. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'21"1; 7. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'39"0; 8. "Ciava"-Michi (Citroën Ds3 R5) a 4'49"4.

### RACING START

**RS16:** 1. Innocenti-Carbonara (Renault Twingo) in 2.18'09.1

### Il Tricolore

**Classe 1150:** 1. Taccini-Ori (Fiat 600) in 2.13'43"4.

**Super 1600:** 1. Lombardi-Grossi (Renault Clio) in 1.52'48"5.

**Super 2000:** 1. Cogni-Ciucci in 1.48'38"4; 2. Marcucci-Gonnella a 6'28"3 (entrambi Peugeot 207).

### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Lombardi-Berni (Renault Clio RS) in 2.01'20".

### GRUPPO R

**R1B:** 1. Martinelli-Botzari in 2.03'34"7; 2. Lucarelli-Ferrari a 1'03"4; 3. Rao-Zeppegnò a

1'24"5; 4. Moriconi-Ramacciotti a 3'06"9; 5. König-Zappe a 3'56"0; 6. Peloso-Ferrari a 4'18"6; 7. Epis-Di Giusto a 5'13"6; 8. Coppe-Simioni a 5'38"4; 9. Bechelli-Carli (Renault Twingo) a 9'33"2; 10. Parolaro-Spagnolati a 12'38"2 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Bernardi-Ghietti in 1.52'50"7; 2. Casella-Caputo a 55"9; 3. Vineis-Rodi a 1'55"5; 4. Manfredi-Castiglioni a 2'10"2; 5. Pollara-Princiotto a 2'30"8; 6. Gheno-Grimaldi a 2'37"8; 7. "VJ"-Corso a 2'39"4; 8. Lugano-Beltrame a 3'35"4; 9. Mazzocchi-Nobili a 4'26"4; 10. Petrolo-Parodi a 7'42"3; 11. Calvi-Caldart a 10'19"2 (tutti su Peugeot 208).

**R3C:** 1. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3) in 1.50'50"9.

**R3T:** 1. Panzani-Baldacci in 1.51'15"0; 2. Gilardoni-Bonato a 7'04"4 (entrambi su Renault Clio).

**R5:** 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16 R5) in 1.43'07"2; 2. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 Ldi) a 25"9; 3. Perico-Turati (Peugeot 208 T16 R5) a 1'37"1; 4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'37"9; 5. Tempestini-Banca (Ford Fiesta R5) a 3'44"7; 6. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'21"1; 7. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'39"0; 8. "Ciava"-Michi (Citroën Ds3 R5) a 4'49"4.

### RACING START

**RS16:** 1. Innocenti-Carbonara (Renault Twingo) in 2.18'09.1

### Il Tricolore

**Classe 1150:** 1. Taccini-Ori (Fiat 600) in 2.13'43"4.

**Super 1600:** 1. Lombardi-Grossi (Renault Clio) in 1.52'48"5.

**Super 2000:** 1. Cogni-Ciucci in 1.48'38"4; 2. Marcucci-Gonnella a 6'28"3 (entrambi Peugeot 207).

### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Lombardi-Berni (Renault Clio RS) in 2.01'20".

### GRUPPO R

**R1B:** 1. Martinelli-Botzari in 2.03'34"7; 2. Lucarelli-Ferrari a 1'03"4; 3. Rao-Zeppegnò a

1'24"5; 4. Moriconi-Ramacciotti a 3'06"9; 5. König-Zappe a 3'56"0; 6. Peloso-Ferrari a 4'18"6; 7. Epis-Di Giusto a 5'13"6; 8. Coppe-Simioni a 5'38"4; 9. Bechelli-Carli (Renault Twingo) a 9'33"2; 10. Parolaro-Spagnolati a 12'38"2 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Bernardi-Ghietti in 1.52'50"7; 2. Casella-Caputo a 55"9; 3. Vineis-Rodi a 1'55"5; 4. Manfredi-Castiglioni a 2'10"2; 5. Pollara-Princiotto a 2'30"8; 6. Gheno-Grimaldi a 2'37"8; 7. "VJ"-Corso a 2'39"4; 8. Lugano-Beltrame a 3'35"4; 9. Mazzocchi-Nobili a 4'26"4; 10. Petrolo-Parodi a 7'42"3; 11. Calvi-Caldart a 10'19"2 (tutti su Peugeot 208).

**R3C:** 1. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3) in 1.50'50"9.

**R3T:** 1. Panzani-Baldacci in 1.51'15"0; 2. Gilardoni-Bonato a 7'04"4 (entrambi su Renault Clio).

**R5:** 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16 R5) in 1.43'07"2; 2. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 Ldi) a 25"9; 3. Perico-Turati (Peugeot 208 T16 R5) a 1'37"1; 4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'37"9; 5. Tempestini-Banca (Ford Fiesta R5) a 3'44"7; 6. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'21"1; 7. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'39"0; 8. "Ciava"-Michi (Citroën Ds3 R5) a 4'49"4.

### RACING START

**RS16:** 1. Innocenti-Carbonara (Renault Twingo) in 2.18'09.1

### Il Tricolore

**Classe 1150:** 1. Taccini-Ori (Fiat 600) in 2.13'43"4.

**Super 1600:** 1. Lombardi-Grossi (Renault Clio) in 1.52'48"5.

**Super 2000:** 1. Cogni-Ciucci in 1.48'38"4; 2. Marcucci-Gonnella a 6'28"3 (entrambi Peugeot 207).

### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Lombardi-Berni (Renault Clio RS) in 2.01'20".

### GRUPPO R

**R1B:** 1. Martinelli-Botzari in 2.03'34"7; 2. Lucarelli-Ferrari a 1'03"4; 3. Rao-Zeppegnò a

1'24"5; 4. Moriconi-Ramacciotti a 3'06"9; 5. König-Zappe a 3'56"0; 6. Peloso-Ferrari a 4'18"6; 7. Epis-Di Giusto a 5'13"6; 8. Coppe-Simioni a 5'38"4; 9. Bechelli-Carli (Renault Twingo) a 9'33"2; 10. Parolaro-Spagnolati a 12'38"2 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Bernardi-Ghietti in 1.52'50"7; 2. Casella-Caputo a 55"9; 3. Vineis-Rodi a 1'55"5; 4. Manfredi-Castiglioni a 2'10"2; 5. Pollara-Princiotto a 2'30"8; 6. Gheno-Grimaldi a 2'37"8; 7. "VJ"-Corso a 2'39"4; 8. Lugano-Beltrame a 3'35"4; 9. Mazzocchi-Nobili a 4'26"4; 10. Petrolo-Parodi a 7'42"3; 11. Calvi-Caldart a 10'19"2 (tutti su Peugeot 208).

**R3C:** 1. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3) in 1.50'50"9.

**R3T:** 1. Panzani-Baldacci in 1.51'15"0; 2. Gilardoni-Bonato a 7'04"4 (entrambi su Renault Clio).

**R5:** 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16 R5) in 1.43'07"2; 2. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 Ldi) a 25"9; 3. Perico-Turati (Peugeot 208 T16 R5) a 1'37"1; 4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'37"9; 5. Tempestini-Banca (Ford Fiesta R5) a 3'44"7; 6. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'21"1; 7. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'39"0; 8. "Ciava"-Michi (Citroën Ds3 R5) a 4'49"4.

### RACING START

**RS16:** 1. Innocenti-Carbonara (Renault Twingo) in 2.18'09.1

### Il Tricolore

**Classe 1150:** 1. Taccini-Ori (Fiat 600) in 2.13'43"4.

**Super 1600:** 1. Lombardi-Grossi (Renault Clio) in 1.52'48"5.

**Super 2000:** 1. Cogni-Ciucci in 1.48'38"4; 2. Marcucci-Gonnella a 6'28"3 (entrambi Peugeot 207).

### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Lombardi-Berni (Renault Clio RS) in 2.01'20".

### GRUPPO R

**R1B:** 1. Martinelli-Botzari in 2.03'34"7; 2. Lucarelli-Ferrari a 1'03"4; 3. Rao-Zeppegnò a

1'24"5; 4. Moriconi-Ramacciotti a 3'06"9; 5. König-Zappe a 3'56"0; 6. Peloso-Ferrari a 4'18"6; 7. Epis-Di Giusto a 5'13"6; 8. Coppe-Simioni a 5'38"4; 9. Bechelli-Carli (Renault Twingo) a 9'33"2; 10. Parolaro-Spagnolati a 12'38"2 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Bernardi-Ghietti in 1.52'50"7; 2. Casella-Caputo a 55"9; 3. Vineis-Rodi a 1'55"5; 4. Manfredi-Castiglioni a 2'10"2; 5. Pollara-Princiotto a 2'30"8; 6. Gheno-Grimaldi a 2'37"8; 7. "VJ"-Corso a 2'39"4; 8. Lugano-Beltrame a 3'35"4; 9. Mazzocchi-Nobili a 4'26"4; 10. Petrolo-Parodi a 7'42"3; 11. Calvi-Caldart a 10'19"2 (tutti su Peugeot 208).

**R3C:** 1. Ferrarotti-Bizzocchi (Renault Clio R3) in 1.50'50"9.

**R3T:** 1. Panzani-Baldacci in 1.51'15"0; 2. Gilardoni-Bonato a 7'04"4 (entrambi su Renault Clio).

**R5:** 1. Andreucci-Andreucci (Peugeot 208 T16 R5) in 1.43'07"2; 2. Basso-Granai (Ford Fiesta R5 Ldi) a 25"9; 3. Perico-Turati (Peugeot 208 T16 R5) a 1'37"1; 4. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 1'37"9; 5. Tempestini-Banca (Ford Fiesta R5) a 3'44"7; 6. Baccega-Menchini (Ford Fiesta R5) a 4'21"1; 7. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 4'39"0; 8. "Ciava"-Michi (Citroën Ds3 R5) a 4'49"4.

### RACING START

**RS16:** 1. Innocenti-Carbonara (Renault Twingo) in 2.18'09.1

### Il Tricolore

**Classe 1150:** 1. Taccini-Ori (Fiat 600) in 2.13'43"4.

**Super 1600:** 1. Lombardi-Grossi (Renault Clio) in 1.52'48"5.

**Super 2000:** 1. Cogni-Ciucci in 1.48'38"4; 2. Marcucci-Gonnella a 6'28"3 (entrambi Peugeot 207).

### GRUPPO N

**Classe 2000:** 1. Lombardi-Berni (Renault Clio RS) in 2.01'20".

### GRUPPO R

**R1B:** 1. Martinelli-Botzari in 2.03'34"7; 2. Lucarelli-Ferrari a 1'03"4; 3. Rao-Zeppegnò a

1'24"5; 4. Moriconi-Ramacciotti a 3'06"9; 5. König-Zappe a 3'56"0; 6. Peloso-Ferrari a 4'18"6; 7. Epis-Di Giusto a 5'13"6; 8. Coppe-Simioni a 5'38"4; 9. Bechelli-Carli (Renault Twingo) a 9'33"2; 10. Parolaro-Spagnolati a 12'38"2 (tutti gli altri su Suzuki Swift).

**R2B:** 1. Bernardi-Ghietti in 1.52'50"7; 2. Casella-Caputo a 55"9; 3. Vineis-Rodi a 1'55"5; 4. Manfredi-Castiglioni a 2'10"2; 5. Pollara-Princiotto a 2'30"8; 6. Gheno-Grimaldi a 2'37"8; 7. "VJ"-Corso a 2'39"4; 8. Lugano-Beltrame a 3'35"4; 9. Mazzocchi-Nobili a 4'26"4; 10. Petrolo-Parodi a

**Piloti:** 1. Andreucci 15 punti; 2. Basso 12; 3. Perico e Scandola 9; 5. Tempestini 4,5; 6. Baccega e Rusce 3,5; 8. Tassone 3; 9. Ciavarella e Michelin 2,5.

**Junior:** 1. Bernardi 15 punti; 2. Casella 10; 3. Pollara e Manfredi 8; 5. Testa 6.

**2Rm:** 1. Panzani e Ferrarotti 13,5; 3. Bernardi 9; 4. Lugano 6; 5. Pisani e Gilardoni 5.

**Costruttori:** 1. Peugeot 18 punti; 2. Ford e Skoda 9.

**TRA:** 1. Perico 15 punti; 2. Tempestini 9; 3. Baccega 7,5; 4. Rusce 7; 5. Tassone 6

### CAMPIONATO REGIONALE

**Assoluta:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1; 2. Bettini-Acri (Peugeot 207 S2000) a 17'3; 3. Lenzi-Spinetti (Peugeot 306 Maxi) a 1'31"0; 4. Oliani-Piazzini (Fiat 600) a 4'18"5; 5. Baldassari-Natucci (Fiat 600) a 4'22"5; 6. Angeli-Lartini (Renault Clio RS Light) a 5'25"5; 7. Bechelli-Giovacchini (Peugeot 106) a 5'34"9; 8. Catalini-Santini (Peugeot 106 Rallye) a 6'45"1; 9. Angilletta-Giacomelli (Rover MG 105 ZR) a 7'50"4; 10. Vignali-Micheletti (Peugeot 106 S16) a 8'18" GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Oliani-Piazzini (Fiat 600) in 56'41"6; 2. Baldassari-Natucci (Fiat 600) a 4"0.

**Classe 1600:** 1. Bechelli-Giovacchini (Peugeot 106) in 57'58"0.

**K11:** 1. Lenzi-Spinetti (Peugeot 306 Maxi) in 53'54"1.

**Super 2000:** 1. Bettini-Acri (Peugeot 207 S2000) in 52'40"4.

**GRUPPO N**

**Classe 1400:** 1. Catalini-Santini (Peugeot 106 Rallye) in 59'08"2; 2. Angilletta-Giacomelli (Rover MG 105 ZR) a 1'05"3; 3. Friz-Sarti (Rover MG 105 ZR) a 4'55"5; 4. Ricci-Colliodi (Peugeot 106 Rallye) a 6'09"2.

**Classe 1600:** 1. Vignali-Micheletti (Peugeot 106 S16) in 1'00'41"1; 2. Della Maggiora-Favali (Peugeot 106 Rallye) a 2'57"7.

**Classe 2000:** 1. Angeli-Lartini (Renault Clio RS Light) in 57'48"6.

**GRUPPO R**

**R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1.

**GRUPPO R**

**R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1.

### RONDE

#### Ronde del Canavese

Rivarolo (To), 19-20 marzo 2016

**Assoluta:** 1. Chentre-Floren (Abarth Grande Punto) in 32'53"1; 2. Uzzeni-Bondesan (Subaru Impreza S14) a 31"; 3. Tortone-Fornara (Ford Fiesta Wrc) a 56"4; 4. Bausano-Scali (Renault Clio S1600) a 1'35"8; 5. Messori-Ungaro (Ford Fiesta R5) a 2'01"8; 6. Tavelli-Cottellero (Citroën C2) a 2'02"6; 7. Teppa-Caberlon (Peugeot 106 Rallye) a 2'19"7; 8. Rotella-Rappoldi (Renault Twingo Rs) a 2'23"2; 9. Calvetti-Amendola (Renault Clio Williams) a 2'25"1; 10. Gonthier-Varale (Renault New Clio) a 2'33"7.

**GRUPPO R**

**R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1.

**GRUPPO R**

**R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1.

**GRUPPO R**

**R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1.

**GRUPPO R**

**R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1.

**GRUPPO R**

**R5:** 1. Artino-Ghilardi (Skoda Fabia R5) in 52'23"1.

**GRUPPO R**

## PREPARAZIONI

### Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

**Silemotori**  
La potenza dell'acqua al vostro servizio



servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

servizio di ritiro e riconsegna

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

La potenza dell'acqua al vostro servizio

## SPORT



**UN UOMO, UN CAMPIONE, IN PISTA E NELLA VITA.** I pilastri della passione su cui poggia la Selezione, hanno un nome: Dino Castiglione. Se per un attimo, chiudiamo gli occhi, non è difficile vederlo accanto alla sua amata Fiat 850 Sport, ai raduni o in pista, orgoglioso ed innamorato della sua signora, dei suoi figli e del suo mondo colorato, ricco di amici, pieno dei profumi della sua vigna, o di quelli di gomme e benzina che si portava dentro, dopo una giornata in pista col figlio Nicola, il tutto, sempre con quel fare un po' burbero e con quella sua compostezza, disarmante e discreta. Discreta come lui. Lo hanno definito, "un grande Amico, uno di cui si ci poteva fidare". Di sicuro, con il suo esempio di vita, ci ha insegnato tanto, ci ha trasmesso tanti valori, fino all'ultimo istante, quando grazie alle sue "Idee ed al suo gran Cuore", è stato possibile, donare i suoi occhi, e dare la vista a due persone che la vista non l'hanno mai avuta. Un Grande. Sì, l'amico Dino non è più qui, le luci della sua 850 Sport, si sono spente, ma da oggi, nel cielo lassù, brilla una nuova Stella, più luminosa che mai.

## CORSI

### Scuola Piloti Milano

Corsi di pilotaggio formula



www.scuolapilotimilano.com

### CORSO DI PILOTAGGIO

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

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

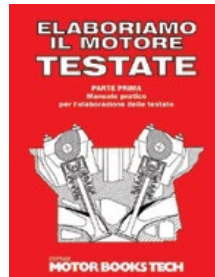
Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

Formula Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervese (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

re la propria iscrizione alla serie entro i termini stabiliti da regolamento. Tutte le novità consultabili sul sito internet www.rallypistoncup.it

## LIBRI



### ELABORIAMO IL MOTORE

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

1-2 Assetto-Centraline vedi catalogo www.elaboriamo.com tel. 0461231102.

**RICERCA AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana 1919-1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica,

libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Tel. 347-2303761.



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.p.A. - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonativweb.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: BPPITRXXX)

Gli arretrati sono disponibili dal 11/12 in poi per il prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

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

**Distribuzione esclusiva per l'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

Valpurga, 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.

FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

Accertamenti Diffusione Stampa

**L'APERTURA DELLA INDYCAR ENTUSIASMA GLI APPASSIONATI**

# Nel segno di Montoya

Juan-Pablo Montoya ha un credito con la sorte, per il finale dello scorso anno, grande come una casa. Dopo il successo meritato di questa prima gara, vediamo il prosieguo della stagione. Quanto a Luca, che iella! Ma il recupero dopo il primo stop è incoraggiante...

**Giusemc4ever**

Sempre più grasso e sempre più forte, grande Juan-Pablo Montoya! Speriamo che quest'anno non finisca come lo scorso, visto che al solo pensiero sto ancora "rosikando".

**Roland**

Quanto all'apertura della IndyCar, dico davvero peccato per Filippi: Andretti ha tentato un sorpasso impossibile e se non avesse impattato contro la fiancata di Luca sarebbe andato a muro. Gara emozionan-

te ma un vero peccato che la IndyCar sia costretta dalla crisi a correre su circuiti cittadini di infimo livello: quando le gare si corrono su circuiti appena decenti o su ovali, lo spettacolo è ben altro.

**Andrea Zambelli**

Vista la vittoria di Montoya nella gara d'apertura dell'IndyCar 2016, vi propongo a margine tre citazioni autorevolissime che certificano la classe del colombiano: «Quando ho visto Montoya provare la Williams F.1, sono rimasto subito stupito dalla facilità con cui raggiunge il limite. Ho lavorato con campioni quali Amon, Ickx, Regazzoni, Emerson Fittipaldi, Luyendyk, Zanardi. Ma Juan-Pablo ha doti davvero uniche» (Morris Nunn già responsabile tecnico team Ganassi).

«Montoya è un ragazzo mol-



to dotato. In F.1 sta dimostrando di saperci fare meglio di molti veterani. È molto abile nello sfruttare certe situazioni di gara frequenti nelle corse della Cart. È un pilota velocissimo e, soprattutto, già completo sotto ogni aspetto» (Alex Zanardi - Campione F.1 1997 e 1998).

«È il pilota più completo che abbia mai corso nel campionato Cart. Malgrado l'età è già un duro. È abilissimo nel costruire il sorpasso. Con lui ho un accordo di tre anni. Tutto ciò che possiedo è, teoricamente, in vendita. Ma non voglio fare soldi "girando" i piloti». (Chip Ganassi - Patron del team Ganassi Autosprint n.27, 6 luglio 1999)

**Zoran13**

L'automobilismo ha un disperato bisogno di personaggi. Non solo di piloti forti, ma soprattutto di campioni che siglano le loro imprese con uno stile speciale. Uno dei pochi in giro a fregiarsi di tali caratteristiche è Juan-Pablo Montoya, 40 anni compiuti lo scorso settembre, eroe della F.1 che fu e grande protagonista della IndyCar di oggi. Una serie in crisi, ma grazie a lui ancora in grado di dare spettacolo e suscitare interesse. Un richiamo per noi ancora più piacevole, vista la presenza (tutt'altro che di contorno) di Filippi. Da questo punto di vista la controcopertina della scorsa settimana è un nostro preciso segnale di interesse. Che, a quanto pare, a giudicare dalle reazioni dei nostri lettori, ha colto nel segno.

**SI ALLA SICUREZZA IN F.1 MA LA SOLUZIONE NON CONVINCINE**

## Halo croce e delizia

La sicurezza è una conquista che si deve (ri)conquistare e migliorare ogni giorno. Detto questo, il cosiddetto sistema Halo, studiato per proteggere la testa del pilota, credo che non avrebbe salvato Massa dalla molla che gli scardinò la visiera del casco. Sicuramente, in caso di capotamento è più efficace del semplice roll-bar posto alle spalle, ma avrebbe salvato la vita a Bianchi? "Il triangolo no, non l'avevo considerato", direbbe Renato Zero. La soluzione Ferrari, oltre a essere obbrobriosa, toglie visibilità e concentrazione dalla guida, (ma dovranno essere i piloti a stabilirlo), con quel pilone rinforzato (a triangolo). Pur di unire la maggiore sicurezza allo stile, ritengo che un cupolino stile Le Mans sarebbe la migliore soluzione. Ma qui si griderebbe allo scandalo, perché la F.1 nasce "aperta" sin dagli esordi, e tale deve restare. Aspetterei la preannunciata soluzione Red Bull, che pare preveda una parte frontale chiusa da plexiglass (o materiale da aereo da caccia) con in più (una?) pellicola asportabile, simile a quelle poste sulle visiere dei caschi. Per quanto mi riguarda, che i team usino pure tale carenatura ai fini aerodinamici. Le monoposto 2017 saranno, (oltre che per rimescolare i valori in campo e magari per rafforzare l'immagine della "regina" F.1), più veloci di tre secondi almeno. Quindi, più sicurezza innanzitutto, e un po' di libertà interpretativa, per una volta sia data a questi ingegneri.

**Giovanni Bonarrigo**

P.S. quella della "infradito", è un commento che ho letto su internet...

La questione resta aperta. Decisioni definitive non sono state prese. Questa lettera, comunque, è solo una delle tante ricevute e tutte perplesse di fronte all'interpretazione Ferrari. Che comunque ha il grande merito di aver fatto qualcosa di concreto.



[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Alberto Sabbatini**  
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore  
**Andrea Cordovani**  
a.cordovani@autosprint.it  
051.62.27.147

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
s.remondino@autosprint.it  
051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
c.mannucci@autosprint.it  
051.62.27.220

**Mario Donnini**  
m.donnini@autosprint.it  
051.62.27.227

Segreteria  
segreteria\_as@autosprint.it  
051.6227111

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
grafici\_as@autosprint.it -  
051.62.27.249  
**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo**,  
**Alberto Crippa**, **Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images.com**,  
**Massimo Bettiol**,  
**Getty Images**, **Olivier**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**  
Tecnica: **Craig Scarborough**  
Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Gianni Cogni**, **Massimo Costa**,  
**Alfredo Filippone**, **Alessandro**  
**Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin**  
**Holmes**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**,  
**Domenico Luiso**, **Fernando Morandi**,  
**Arturo Rizzoli**, **Enrico Rosi Cappellani**,  
**Daniele Sgorbini**, **Leonardo Todisco**  
**Grande**, **Tetsuya Tsuzuki**, **Maurizio**  
**Volitini**, **Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Roberto Argenti, Italo Benedetti,  
Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta,  
Francesco Candido, Agnes Carlier,  
Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti,  
Jerry Costanza, Andrew Cotton,  
Eraldo Guglielmetti, Andrea Alongo,  
Mario Lastretti, David Legangneux,  
Alfonso Liberi, Gianluca Lioce,  
Gianni Mancini, Ricardo Muñoz,  
Gabriele Michi, Giovanni Carlo  
Nuzzo, Gianni Perotti,  
Maurizio Rigato.

**CONTI EDITORE**


La Conti Editore pubblica anche



# Tutto Incluso Light. Prezzo addormentato per sempre.

ADSL senza limiti fino a 20 Mega e  
chiamate a 0 cent/min verso tutti, fissi,  
cellulari e internazionali

**19**.95  
€/mese  
**PER SEMPRE**



PER CASA  
E PARTITA IVA  
ANCHE SU  
NUOVA LINEA  
TELEFONICA

INCLUSI 2 MESI DI  
**infinity**

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

**tiscali:**

tiscali.it | 130 | tiscali store

FIERA  
ROMA



**Supercar**  
**roma auto show**

20-22 MAGGIO 2016



ESPOSIZIONE AUTO  
MOTORSPORT  
AFTERMARKET  
ECOTECH MOBILITY  
GUIDA SICURA TEST  
ED DEMO DRIVE  
ESIBIZIONI

STUNT SHOW  
DRIFT EXPERIENCE  
ELABORAZIONI E SPECIAL CAR  
CLASSIC CAR  
SIMULATORI  
CONVEGNI AUTOCLUB E RADUNI  
MODELLISMO



[info@supercarshow.it](mailto:info@supercarshow.it) - [www.supercarshow.it](http://www.supercarshow.it)

segui su:

